

Département de la Meuse



Commune de LONGEVILLE-en-BARROIS



PLAN LOCAL D'URBANISME

dossier d'étude d'entrée de ville

*En application de la loi n°95-101 du 2 février 1995
relative au renforcement de la protection de l'environnement*

zone 1AUx lieu dit «de la Grande Terre »



Sommaire zone 1AUx « Grande Terre »

Introduction	p. 3
I – Cadre législatif	p. 4
1- Contexte législatif	p. 4
1.1-Origines législatives	p. 4
1.2-Urbanisme de la zone 1AUx	p. 5
1.3-Objectifs de l'étude proposée	p. 5
1.4-Les 4 critères de la qualité de l'urbanisation	p. 5
1.4.1- Les nuisances	
1.4.2- La sécurité	
1.4.3- La qualité de l'urbanisme et des paysages	p. 6
1.4.4- La qualité architecturale	p. 6
II- ANALYSE CONTEXTUELLE	p. 6
1-SITUATION	p. 6
2-LES AXES DE CIRCULATION	p. 7
2.1- Les voies routières principales	p. 8
2.2- Desserte de la zone d'étude	p. 8
3-LE PAYSAGE	p. 9
3.1- Le relief	p. 9
3.2- Le paysage	p. 10
3.3- L'usage des sols	p. 11
3.4- Eléments patrimoniaux	p. 11
4-LE CADRE VISUEL	p. 11
5-LES DOCUMENTS D'URBANISME	p. 12
5.1- Le SCoT	p. 12
5.2- Le P.L.U	p. 12
5.2.1- Objectifs fixés par le P.L.U	
5.2.2- Statut urbanistique de cette zone	p. 13
5.2.3- Les aspects réglementaires principaux de la zone 1AUx	p. 14
6-LES RESEAUX	p. 14
6.1- Assainissement	p. 14
6.2- Alimentation en eau potable	p. 15
6.3- Alimentation électrique et courants faibles	p. 15
7-LES SERVITUDES	p. 16
8-LES NUISANCES	p. 17
8.1- Le bruit	p. 17
8.1.1- Aéroport de St Dizier	
8.1.2- Infrastructure de transport ferroviaire ligne Grand Est	
8.1.3- Infrastructures de transport routier	
9-LES RISQUES NATURELS	p. 18
9.1- Mouvement de terrain	p. 18
9.2- Risques naturel inondation	p. 18
III- LES PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT	p. 18
1-LES NUISANCES	
1.1- Les nuisances sonores	p. 18
1.2- Les nuisances qui portent atteintes à la qualité de l'air	p. 19
1.2.1- Poussières de grandes tailles	
1.2.2- Petites poussières assimilables et gaz	
2-LA SECURITE	p.20
2.1- Accès existant	p. 20
2.2- Nouvel accès	p. 20
3- L'URBANISME ET LE PAYSAGE	p. 20
3.1- L'urbanisme	p. 20
3.2- Le paysage	p. 21
4-LA QUALITE ARCHITECTURALE	p. 22
IV- LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT DE LA ZONE 1AUx	p. 23
Conclusion	p. 23

Introduction

L'étude « entrée de ville » proposée par ce document présente comme objectif de formuler des propositions pour l'aménagement de la zone 1AUx du P.L.U. de la commune de Longeville-en-Barrois. Cette emprise est positionnée vers la sortie communale en jonction directe avec la ville de Bar le Duc.



Vue d'ensemble de la zone 1AUx

Cette emprise foncière **de 3,98ha** se situe en bordure immédiate du contournement de Longeville-en-Barrois le long de la route nationale RN 1135, nouvelle pénétrante vers Bar le Duc, classifiée « voie à grande circulation ».

L'emprise concernée est incluse dans le périmètre d'étude « ZAC de la Grande Terre » deuxième tranche dont une partie est déjà urbanisée (procédure ZACOM).

Ce positionnement impose à la collectivité territoriale de réaliser un projet dans le cadre urbain de la commune en réponse aux différentes exigences de la loi n°95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, en particulier l'article L111-6 (anciennement L111.1.4) du code de l'Urbanisme.

Cette étude dispose comme finalités de réduire les règles d'inconstructibilité qui s'appliqueraient dans ces circonstances spécifiques à l'emprise 1AUx sise dans le périmètre « ZAC de la Grande Terre » et de permettre d'établir un renforcement de la protection de l'environnement attaché à l'emprise concernée.

Le document d'études se compose de quatre parties distinctes :

- I- Le cadre législatif
- II- Analyse contextuelle
- III- Les propositions d'aménagement
- IV- Les principes d'aménagement de la zone 1AUx

I- Le cadre législatif

1-Contexte législatif

1.1- Origines législatives

La commune de Longeville-en-Barrois est concernée en contournement de la partie urbanisée par le passage de la route nationale RN 1135, classée «voie à grande circulation» par décret n°2010-578 du 31 mai 2010 modifiant le décret n°2009-615 du 3 juin 2009.

Il sera consécutivement instauré en application de l'article L111-6 du Code de l'urbanisme le principe de constructibilité limitée (recul de 75m) à inscrire dans les documents graphiques du P.L.U et à traduire dans la partie réglementaire applicable aux emprises foncières concernées sur la commune, sauf si le document PLU comporte de manière principale, la réalisation d'une étude « entrée de ville ».

En particulier, ce dispositif est applicable à la zone 1AUx du P.L.U de la commune de Longeville-en-Barrois, située en bordure de la RN 1135 dans le proche périmètre de la « ZAC de la Grande Terre ». Cette situation contextuelle spécifique est à l'origine du développement de cette étude afin de permettre toute urbanisation sur l'emprise concernée.



La RN 1135 en bordure de la zone 1AUx

Par ailleurs et de manière complémentaire, l'arrêté préfectoral n°2011 - 2612 du 20 décembre 2011 définit le classement sonore des infrastructures de transports terrestres dans le département de la Meuse.

Ainsi la zone 1AUx objet de la présente étude, est concernée en particulier par l'infrastructure ferroviaire Paris Nancy et l'infrastructure routière RN 1135 qui traversent la commune.

La commune de Longeville-en-Barrois fait également partie de la Communauté d'Agglomération Meuse Grand Sud, qui prend en considération 27 communes pour une population globale de 37 000 habitants.

Les deux compétences communautaires qui portent sur l'aménagement de l'espace communautaire et le développement économique sont obligatoirement prises en considération dans le contexte de l'aménagement prévue pour la zone 1AUx.

1.2-Urbanisme de la zone 1AUx

La commune de Longeville-en-Barrois a prévu par les dispositions de son PLU, le développement économique sur l'ensemble de la zone 1AUx sise dans le périmètre de la « ZAC de la Grande Terre » 2° tranche.

Cette zone 1AUx de **2,64ha** pour l'implantation d'activités économiques, objet de la présente étude, accueillent déjà depuis quelques années de nouvelles entreprises. Le développement opérationnel est réalisé sous l'égide de la Communauté d'Agglomération dans le cadre des compétences intercommunales partagées.

Cette emprise naturelle est concernée par le principe de constructibilité limitée (recul de 75 m) qui ne s'appliquera plus, dès lors que les trois conditions cumulatives suivantes seront respectées:

a- existence d'un P.L.U approuvé (ou à approuver)

b- existence dans ce P.L.U de règles de nature à assurer la qualité de l'urbanisation au regard d'un certain nombre de critères

c- justification et motivation de ces règles en regard de ces mêmes critères

1.3- Objectifs de l'étude proposée

Le document d'urbanisme PLU de la commune de Longeville-en-Barrois est en cours de finalisation avec un arrêt du document prévu pour fin février 2016.

Afin de permettre l'approbation prochaine du Plan Local d'Urbanisme par la commune (**point a susvisé**), il est nécessaire d'établir cette étude d'entrée de ville conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme pour la zone 1AUx concernée. La finalité de l'étude engagée est de répondre **aux points b et c ci-dessus référencés**.

Par ce document, la commune de Longeville-en-Barrois définira un « corpus » de règles justifiées et motivées en regard des critères retenus par la qualité de l'urbanisation de la zone 1AUx en bordure de la RN 1135 et ce, dans le cadre d'un projet urbain à vocation économique intégré au contexte communal.

1.4- Les 4 critères de la qualité de l'urbanisation

1.4.1- Les nuisances

Les éléments retenus devront répondre aux dispositions de la loi « bruit » n°92.1444 de 31 décembre 1992, en particulier l'article 15 sur les émissions sonores et les nuisances provoquées par les phénomènes de pollution atmosphérique.

1.4.2- La sécurité

Les éléments retenus devront répondre aux problèmes de sécurité qui résultent du mélange des trafics de transit, de contournement et locaux et qui permettent la sécurité des usagers.

1.4.3- La qualité de l'urbanisme et des paysages

Le nouveau secteur d'urbanisation doit s'inscrire en continuité avec la partie déjà urbanisée, qui prolonge l'ensemble la zone d'activité sur Bar le Duc, dénommée « ZAC de la Grande Terre » 2° tranche.

L'aménagement envisagé par le positionnement du bâti, le tracé des voies, les espaces publics, les abords paysagers et l'organisation des aires de stationnement participeront à une vision d'ensemble du projet urbain à vocation économique proposé dans une perception visuelle qualitative de la zone concernée incluant la dimension paysagère.

1.4.4- La qualité architecturale

L'aménagement doit être abordé dans le souci d'une composition urbaine avec une qualité des différents projets architecturaux et un traitement de l'aspect extérieur des constructions incitatif, dans le projet urbain d'ensemble intégré dans le site.

II-ANALYSE CONTEXTUELLE

Cette étude présente le secteur 1AUx intégré dans le périmètre « ZAC de la Grande Terre » 2° tranche, envisagé pour un développement économique sur la commune, afin d'en réaliser l'analyse selon les différents critères énoncés par la loi relative au renforcement de la protection de l'environnement, en particulier l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme.

1- SITUATION

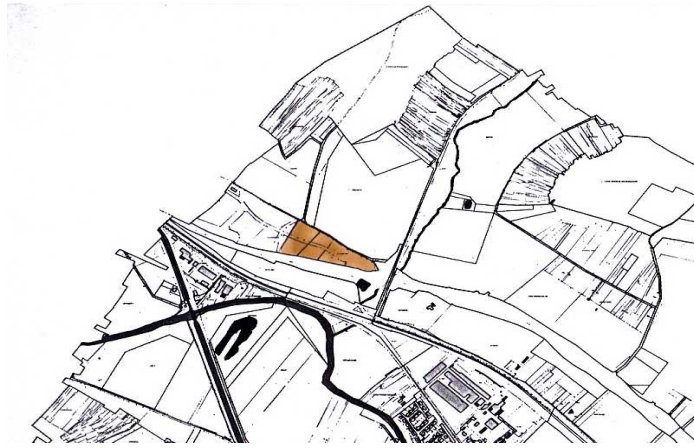
La commune de Longeville-en-Barrois se situe au sud-ouest du département la Meuse à courte distance de la ville de Bar le Duc préfecture de la Meuse, à une soixantaine de kilomètres de Verdun et à une dizaine de kilomètres de Ligny en Barrois.

La RN4 (Paris-St Dizier-Nancy) est facilement accessible à partir de la commune de Ligny en Barrois avec une connexion à dix kilomètres. A partir de la RN4, un trafic de transit conséquent était observé sur Longeville-en-Barrois en direction de Bar le Duc et vice versa. Cet état de la circulation constitué de véhicules légers, d'entreprises et de poids lourds, s'est trouvé renforcé par des entreprises de transports implantées sur la commune à proximité du cadre bâti.

L'état surchargé du trafic routier sur l'ancienne RN 135, constaté à plus 12 000 véhicules/jour sur l'année 2000, a ainsi abouti à la réalisation du contournement routier RN 1135 de l'emprise urbaine de Longeville-en-Barrois. Cet aménagement routier a considérablement amélioré la situation communale routière. Les usagers locaux ou occasionnels peuvent de la même façon emprunter ce contournement de la commune.

Pour se rendre à Bar le Duc, Verdun ou à Ligny en Barrois (les principales villes Meusiennes proches), pour accéder aux communes proches et gagner les secteurs d'activités proches, les usagers empruntent désormais la RD 935 (ancienne RN 135) et le contournement RN 1135, nouvelle pénétrante vers Bar le Duc.

Le secteur d'étude de la zone 1AUx « ZAC de la Grande Terre » est également concerné par le passage de la voie ferrée Strasbourg-Paris qui traverse Bar le Duc.



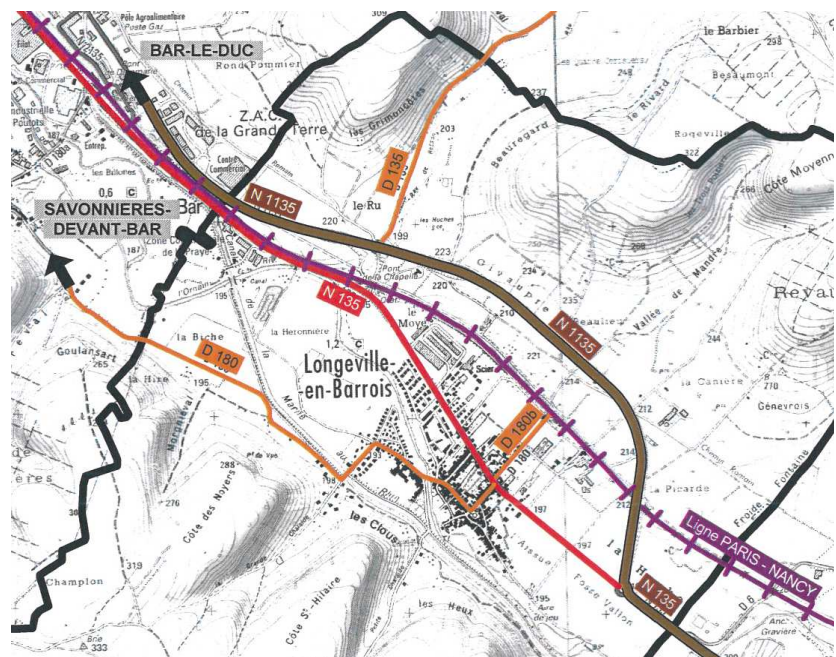
La zone 1AUx à vocation économique se situe largement à l'extérieur du cadre bâti de la commune de Longeville-en-Barrois. Elle se positionne en limite extérieure du territoire communal vers Bar le Duc, dans le prolongement direct d'une emprise urbanisée classée UXc dans le PLU communal pour des activités économiques.

Cette emprise en cours de réalisation, constitue le prolongement d'un vaste secteur à vocation économique situé également sur le territoire de la ville de Bar le Duc (ZI de Popey et zone des Poutots). Cet ensemble économique intercommunal est intégré dans le périmètre de la ZAC « de la Grande Terre ».

Par déclinaison, la zone 1AUx, objet de la présente étude, se trouve bordée par le contournement de la RN 1135 et dispose actuellement d'une voirie de desserte principale, qui traverse longitudinalement son emprise. Quelques bâtiments d'activités sont déjà implantés de part et d'autre de la voie de desserte, sur la partie la plus proche en prolongement direct de la zone UXc.

2- LES AXES DE CIRCULATION

La commune de Longeville-en-Barrois est traversée par deux axes routiers importants, par trois liaisons vers des communes voisines, par la liaison ferroviaire « Grand Est », par les voies de desserte pour les parties urbanisées et par la voie navigable le canal de la Marne au Rhin.



Cartographie des infrastructures

2.1- Les voies routières principales

a- la RN 1135 : elle constitue le contournement de la partie agglomérée de la commune dans une orientation nord-ouest/sud-est, a permis de soulager de manière efficiente la traversée urbaine de Longeville-en-Barrois et autorise la desserte efficace de la zone d'activités « ZAC de la Grande terre ». A cet effet, le carrefour giratoire permet la régulation du trafic routier à cet endroit stratégique de point d'accès initial à la vaste zone d'activités à vocation régionale et intercommunale.

Cette voie est classée à grande circulation de catégorie 3, ce qui impose une prise en compte des prescriptions acoustiques dans un secteur affecté de 100 mètres

b- la RD 935 (à deux voies) : elle traverse longitudinalement dans une orientation nord-ouest/sud-est l'étendue du ban communal et constitue l'axe prépondérant vers Bar le Duc et Ligny en Barrois (trafic journalier des véhicules non répertorié)

Ces deux infrastructures du réseau départemental et national d'une part, se rapprochent sans mélange des flux routiers vers l'entrée de Bar le Duc et d'autre part, se connectent par un rond-point largement à l'extérieur de la limite d'agglomération en direction de Ligny en Barrois.

Cette voie est classée à grande circulation de catégorie 3 ce qui impose une prise en compte des prescriptions acoustiques dans un secteur affecté de 100 mètres autour de la voie.

c- la RD 135 (à deux voies) : assure une liaison vers le village de Resson à partir de la RD 935 (trafic journalier des véhicules non répertorié)

d- la RD 180 (à deux voies) : assure une liaison vers la commune de Savonnières devant Bar (trafic journalier des véhicules non répertorié)

e- la RD 180b (à deux voies) : assure une desserte interne à la commune

2.2- Desserte de la zone d'étude

La zone d'étude se trouve immédiatement à proximité et en bordure de l'emprise de la RN 1135, contournement de la partie agglomérée de la commune de Longeville en Barrois. Pour autant, cette nouvelle voie qui longe de manière continue l'emprise, ne présente aucun accès direct à la zone 1AUx.

L'emprise de la voie de contournement emprunte pour sa part le profil bas topographique, avec un creusement marqué entre deux buttes latérales. La voie de desserte de la zone 1AUx s'élève progressivement vers le profil en coté à partir du carrefour giratoire en partie basse. Elle constitue l'accès carrossable à partir de la RN 1135, qui puisse servir de support à la desserte complète de la zone 1AUx et permettre son aménagement complet.

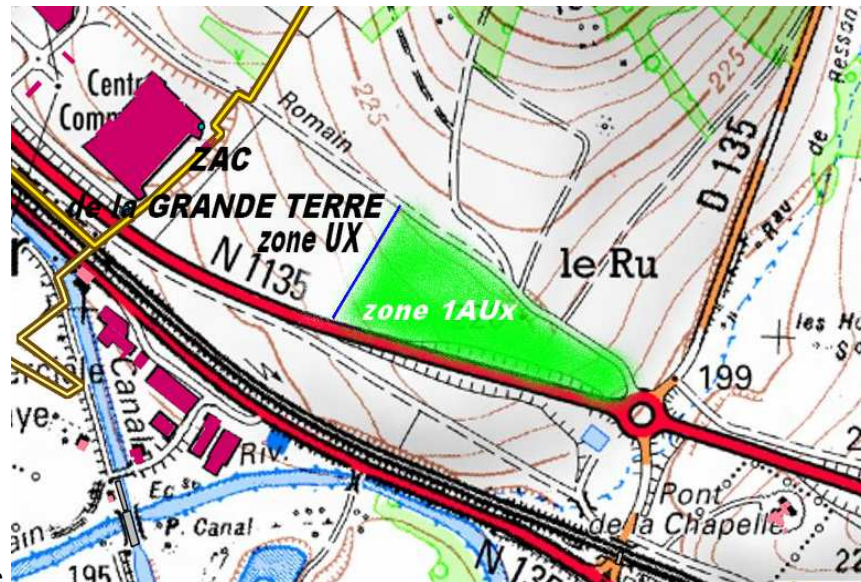
La RN 1135 en bordure de la zone d'études est classée en voie bruyante à grande circulation de catégorie 3, tel que défini par le décret n°2010-578 du 31 mai 2010 modifiant le décret 2009-615 du 3 juin 2009.

Des dispositions de protection acoustique sont à prescrire conformément à l'arrêté 2011-2612 du 20 décembre 2011. La zone 1AUx est concernée par un secteur affecté de 100 mètres à prendre en compte pour les prescriptions acoustiques.

3-LE PAYSAGE

3.1- Le relief

Le relief du secteur d'étude s'étage d'une manière douce et progressive de 200m à 220 m. La RN 1135, nouvelle pénétrante vers Bar le Duc, longe en contrebas le site d'implantation de la zone 1AUx. La pente s'accroît progressivement à mesure que l'emprise se rétrécit pour s'approcher du carrefour giratoire à proximité du pont de la Chapelle.



La topographie

La bordure nord-est, marquée par le chemin d'exploitation des Romains, se trouve en flanc de coteau qui se dévoile dans le paysage jusqu'à une altimétrie de 309 mètres vers le coteau des Grimoncôtes.

La limite sud-ouest constitue un surplomb continu à la nouvelle pénétrante vers Bar le Duc avec un front visible qui passe de quelques mètres à plus de 25 mètres.

L'autre côté de la voirie s'appuie sur une rupture de pente qui crée un deuxième front visible, qui enferme la nouvelle pénétrante RN 1135, dans le relief remanié par les travaux d'infrastructure.



RN 1135 incrustée dans le profil

Au-delà des voies de communication en fond de vallée, le profil de coteaux s'étire à nouveau vers la partie haute du relief avec les côtes St Hilaire et des Noyers.

3.2- Le paysage

Le paysage ouvre deux larges perspectives vers les sites avoisinants des coteaux de part d'autre de la vallée de l'Ornain qui en constituent les limites visuelles nord-est et sud-ouest.



Vue du paysage (coteau de Grimoncotes)

Les boisements sur le relief parfois très accentués marquent fortement ce paysage agricole et sylvicole typique du Pays Barrois. Les flancs de coteaux alternent les vergers et les parcelles d'usage agricole.



Vue du paysage côte St Hilaire et des Noyers

A partir du site de la zone 1AUx, le regard embrasse au nord-ouest la ville de Bar le Duc et au sud-ouest la partie urbaine de Longeville-en-Barrois.

La nouvelle pénétrante comporte la particularité d'être insérée en creux dans le profil du relief, ce qui réduit les perceptions visuelles des usages de la route vers l'emprise de la zone 1AUx et au-delà, vers les éléments du paysage du Pays Barrois.

Dans un sens d'observation inverse, la perception des paysages des coteaux et de la vallée de l'Ornain, devient particulièrement intéressante à partir du développement de la nouvelle voirie de desserte longitudinale dénommée « avenue de la Grande Terre ».



Paysage perceptible avenue de la Grande Terre

3.3- L'usage des sols

L'emprise foncière d'origine a été cédée depuis quelques années pour les besoins de la ZAC de la Grande Terre à la Communauté de Communes en charge de l'opération d'ensemble. L'ancienne vocation agricole a disparu pour laisser place à une friche en attente des travaux d'infrastructure. La voirie principale de desserte de la future zone 1AUx est déjà en place dans le prolongement de la voie, qui permet de relier les différentes plateformes de la zone UXc contiguë.



Les éléments du paysage

4- LE CADRAGE VISUEL



Photo n°1: « vue de loin en venant du carrefour giratoire »

Le secteur d'étude se positionne à partir du carrefour giratoire qui se situe au bas du profil de l'emprise. La nouvelle pénétrante vers Bar le Duc s'étire le long des zones 1AUx et UXc incluses dans le périmètre de la « ZAC Grande Terre ».



Photo n°2: « vue lointaine à partir de la zone 1AUx »

A partir de la voie de desserte déjà réalisée dite « avenue de la Grande Terre », il est aisé de percevoir l'ensemble des paysages lointains des coteaux du Pays Barrois.

5-LES DOCUMENTS D'URBANISME

5.1- Le SCoT

Le SCoT du Pays Barrois a été approuvé le 19 décembre 2014. Tout aménagement envisagé sur le territoire de la commune de Longeville-en-Barrois se doit d'être en cohérence avec les différentes directives d'orientation du Schéma d'Orientation Territoriale.

Cette nouvelle zone à vocation économique 1AUx intégrée au périmètre de la « ZAC Grande Terre » en prolongation de la zone UXc existante est formellement inscrite dans les documents d'orientation du SCoT Pays Barrois.

Cet aménagement pour des activités économiques se réalise sous l'égide de la Communauté d'Agglomération Grand Sud Meusien, qui dispose des compétences pour mener à bien cette opération.

La commune de Longeville-en-Barrois a mis à disposition les emprises foncières nécessaires à la réalisation des équipements d'infrastructure.

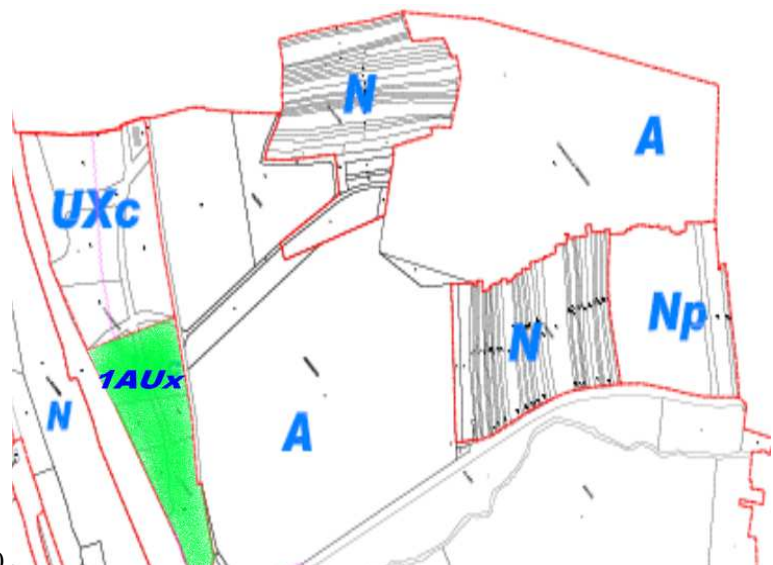
5.2- Le P.L.U

Le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Longeville-en-Barrois est en finalisation de son élaboration avec une prévision d'arrêt du projet PLU courant mars 2016.

Dans le cadre de cette zone 1AUx pour des activités économiques, le document d'urbanisme est conforme aux directives d'orientation du SCoT du Pays Barrois.

5.2.1- Objectifs fixés par le P.L.U

Le secteur d'étude est classé en zone 1AUx dans sa totalité. Le P.L.U. a fixé comme objectif général précisé dans le Plan d'Aménagement et de Développement Durables « *la poursuite du développement économique de la commune avec la confortation et finalisation de la zone Grande Terre* ».

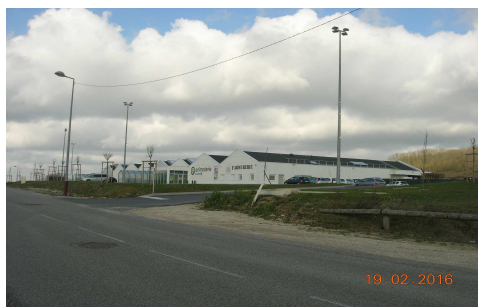


Extrait du zonage 1/5000

5.2.2- Statut urbanistique de cette zone

Dans cette perspective, cette nouvelle zone pourra accueillir de nouvelles activités diverses dans une approche territoriale équilibrée et complémentaire pour un développement de la zone commerciale. L'ambition affichée par la commune étant de créer des emplois qui pourront maintenir la démographie positive et de poursuivre la tradition industrielle de la commune.

La zone 1AUx est proposée pour des activités économiques à développer. Cette emprise est de manière aisée, urbanisable en raison d'une part, de son intégration dans la procédure de ZAC Grande Terre » et d'autre part, de sa continuité avec la zone d'activités UXc toute proche et opérationnelle.

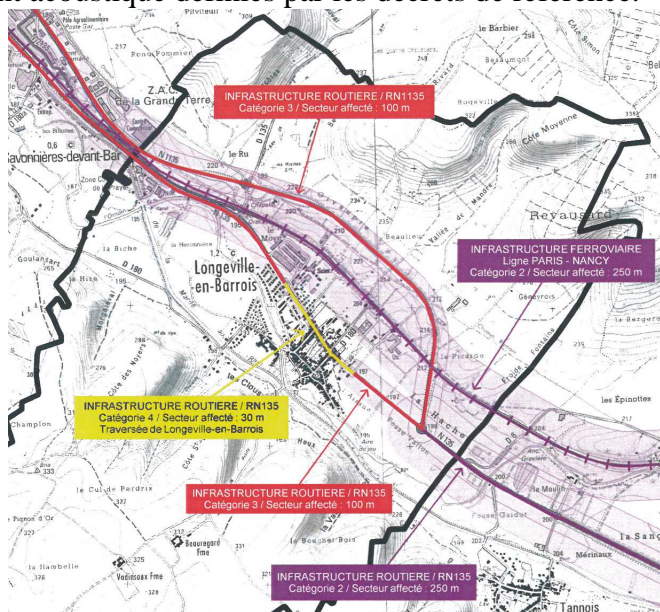


Urbanisation en cours

L'accès à la zone 1AUx n'est pas envisagé à partir de la RN 1135, nouvelle pénétrante vers Bar le Duc. L'ouverture vers la zone est programmée à partir du carrefour giratoire à l'embranchement routier de la RD 135 vers Resson.

Par suite du classement de la RN 1135 en voie à grande circulation et en application de l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme, il est imposé un recul de 75m par rapport à l'axe de cette voie. Ce recul sera modulable en regard des réponses apportées aux différents critères retenus (c'est l'objet de cette étude).

Un couloir de bruit de 100 mètres par rapport au bord de la voie de catégorie 3 est inscrit sur le plan de zonage au 1/5000 et reporté sur la zone 1AUx (application de la loi 92.1444- article 13 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit). Dans ce secteur affecté, il est imposé la prise en compte des prescriptions d'isolement acoustique définies par les décrets de référence.



5.2.3- Les aspects réglementaires principaux de la zone 1AUx

Le règlement de la zone 1AUx impose les dispositions réglementaires suivantes:

- caractère de la zone à respecter: activités économiques diverses
- des prescriptions acoustiques sont obligatoires dans les secteurs affectés indiqués au plan de zonage
- prendre en compte les contraintes à respecter dans les périmètres de protection des eaux de source si secteur affecté
- les voies nouvelles auront comme emprise au moins 7m pour toutes les voies dans le secteur « Grande Terre »)
- les voies piétonnes auront un minimum de 1,50m d'emprise
- recul de constructibilité de 75m par rapport à l'axe de la RN 1135 ramené à 15m à partir de la limite d'emprise de la voirie suite à l'étude en raison d'une largeur d'emprise trop variable
- raccordement sur les réseaux d'assainissement, d'eau potable, d'électricité, téléphone et télédistribution (traitement des eaux de pluie à privilégier à la parcelle ou en traitement d'ensemble)
- implantation de la façade sur rue à 10m de l'alignement pour les voies publiques
- implantation des constructions en limite séparatives : soit en jouxtant la limite parcellaire, soit la moitié de la hauteur en tout point sans pouvoir être inférieure à 4m
- implantation des constructions les unes par rapport aux autres supérieure ou égale à 4m
- hauteur maximale fixée à 11m à l'acrotère ou 10,5m à l'égout de toiture (pour les constructions d'habitations soumises à condition 6m à l'égout de toiture ou 6,5m à l'acrotère)
- l'aspect extérieur ne devra pas porter atteinte au caractère des lieux avoisinants, aux sites et aux paysages urbains
- les clôtures sur rue ou séparatives peuvent être en haies vives d'essences locales, doublées ou non d'un grillage plastifié vert, d'une hauteur maximale de 2m
- les aires de stationnement devront être situées en dehors des voies publiques et devront permettre d'accueillir le stationnement des employés, des visiteurs et du trafic lié à l'activité
- les aires de stationnement seront plantées à raison d'un arbre par 100m² d'espace libre et pour 4 places de stationnement
- 15% de la superficie de l'unité foncière doit être planté ou engazonné

6- LES RESEAUX

L'emprise de la zone 1AUx se situe à proximité immédiate des réseaux de la zone UXc voisine entièrement urbanisée. Les repiquages ou prolongations pour toutes connections nécessaires pourront s'envisager à partir des points potentiellement accessibles.

6.1- Assainissement

L'assainissement collectif se fera par un réseau séparatif de 200mm de la même manière que pour la zone UXc contigüe.

Les eaux usées seront collectées dans le réseau communal jusqu'à un poste de refoulement pour être traités à la station d'épuration intercommunale de la Héronnière située à Fains les Sources.

Les eaux pluviales devront être traitées par des ouvrages complémentaires à réaliser sur le site, pour limiter les quantités d'eau rejetées car le milieu récepteur du bassin versant est déjà saturé en périodes de forte pluviométrie.



Noe pour la rétention eaux pluviales



Noe pour la rétention eaux pluviales

Un bassin de collecte et de rétention avec filtration et traitement biologique a été réalisé en partie basse de l'emprise (à proximité du carrefour giratoire).



Bassin de rétention sur la zone 1AUx

6.2- Alimentation en eau potable

La zone UXc voisine est raccordée par deux conduites de 150mm et 200mm qui pourront être prolongées jusqu'aux nouvelles plateformes en bordure de la voie unique de desserte de la zone 1AUx.

La capacité des réseaux pourra permettre l'alimentation normale des nouvelles constructions et permettent la défense incendie conforme aux attentes du SDIS.

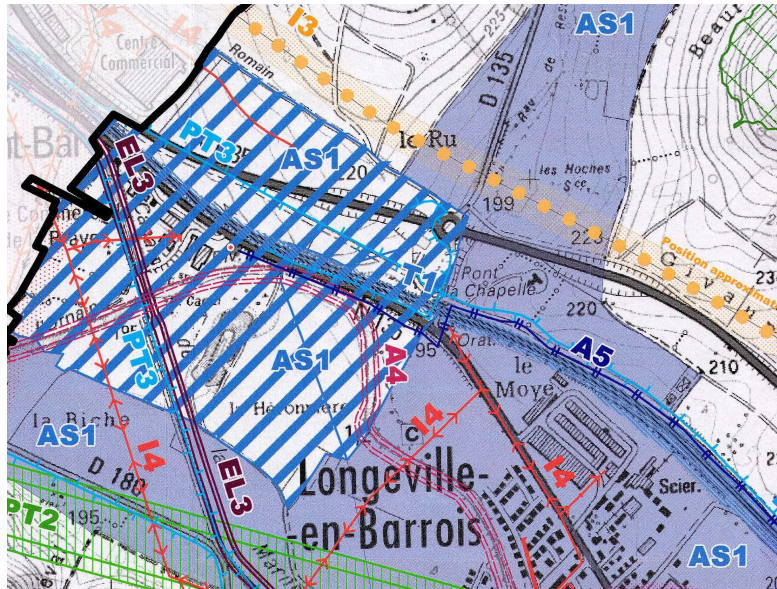
6.3- Alimentation électrique et courants faibles

Les parties urbanisées voisines sont raccordées actuellement sur le réseau électrique disponible à proximité (câbles HTA et poste de transformation). Le développement des futurs réseaux se fera à partir des éléments existants.

7- LES SERVITUDES




Les servitudes de la zone 1AUx sont celles décrites dans le rapport de présentation du P.L.U page 32-33 du document. Elles sont traduites graphiquement dans le plan des servitudes dont un extrait est joint à ce dossier d'études.

La zone 1AUx est concernée par les servitudes suivantes : AS1 (périmètre rapproché), PT3 (communications téléphoniques et télégraphiques) et T1 (LGV et voies ferrées).



carte récapitulative des servitudes

SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE AFFECTANT LE TERRITOIRE COMMUNAL :

-  A4 Servitudes de passage instaurées dans le cadre de la gestion des eaux, domaniales ou non, permettant l'exécution de tous travaux
-  A5 Servitudes pour la pose des canalisations publiques d'AEP et d'assainissement
 -  AEP
 -  Assainissement
-  AC1 Servitudes de protection des monuments historiques (Données STAP 2009)
 -  Monuments classés
 -  Monuments inscrits
-  AS1 Servitudes résultant de l'instauration de périmètres de protection des eaux potables et minérales (Données ARS-DT55 - 08/02/2012)
 -  Périmètres immédiats
 -  Périmètres rapprochés
 -  Périmètres éloignés
-  EL3 Servitudes de halage et de marche-pied
-  EL7 Servitudes d'alignement (non représentées)
-  I3 Servitudes relatives au transport et à la distribution de gaz naturel (Données © GRT Gaz Région Nord Est Février 2013)
-  I4 Servitudes relatives au transport d'énergie électrique (20KV - Données © ERDF Juillet 2009 / > 20KV - Données © RTE Mai 2012)
 -  aérien
 -  souterrain
-  INT1 Servitudes au voisinage des cimetières
-  PM1 Servitudes résultant des plans de prévention des risques naturels prévisibles et des plans de prévention des risques miniers. Voir dossier PPRi en annexe
-  PT2 Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles, des centres d'émission et de réception exploités par l'Etat
-  PT3 Servitudes relatives aux communications téléphoniques et télégraphiques
-  T1 Servitudes relatives aux voies ferrées (LGV - Données RFF 2007 / Autres voies - Données SNCF)
-  T7 Servitudes aéronautiques à l'extérieur des zones de dégagement concernant des installations particulières (Cercle de 24 km de rayon centré sur l'aérodrome de SAINT-DIZIER "Le Robinson". 288 m NGF)

Liste des servitudes

8- LES NUISANCES

8.1- Le bruit

8.1.1- Aéroport de St Dizier

La zone 1AUx n'est pas concernée

8.1.2- Infrastructure de transport ferroviaire ligne Grand Est

La zone 1AUx est concernée par cette infrastructure classée voie bruyante de catégorie 2. Cette voie est susceptible de générer des nuisances acoustiques par le trafic ferroviaire. Le secteur affecté d'une largeur de 250m (bordure extérieure de la voie ferrée), imposent des prescriptions acoustiques définies par les arrêtés de référence (selon types de constructions).

Les niveaux sonores de références sont fournis à titre indicatif:

-diurne	(6h-22h)	79dB (A)
-nocturne	(22h-6h)	74dB (A)

8.1.3- Infrastructures de transport routier

La zone 1AUx est concernée par la RN 1135, classée voie bruyante de catégorie 3. Cette voie est susceptible de générer des nuisances acoustiques par le trafic journalier des véhicules. Le secteur affecté d'une largeur de 100m (bordure extérieure de la voie routière), imposent des prescriptions acoustiques définies par l'arrêté de référence (selon types de constructions).

Les niveaux sonores de références sont fournis à titre indicatif:

-diurne	(6h-22h)	73dB (A)
-nocturne	(22h-6h)	68dB (A)

La zone 1AUx se trouve en bordure des deux infrastructures référencées en situation de promontoire. Un merlon de remblaiement sépare la limite de zone de la RN 1135, créant de la sorte un obstacle naturel, qui favorisera d'une part, le rebond des ondes sonores et d'autre part, une absorption relative de l'énergie sonore.

En l'état actuel de la zone 1AUx, il n'y a pas de bâtiments existants qui pourraient faire écran à la propagation sonore générée par la voie routière et la voie ferroviaire.

La voie ferroviaire se situe dans le fond de vallée en contrebas de la zone 1AUx avec un deuxième merlon de remblaiement calé contre la RN 1135. Ces deux composantes participent à atténuer l'impact des nuisances sonores.

Ces diverses particularités et les éléments environnementaux du secteur amenuisent quelque peu l'influence sonore directe. L'impact en ondes sonores reste cependant effectif autant en ondes rectilignes, remontantes (diurnes) ou descendantes (nocturnes) et affecte l'emprise concernée.

La zone 1AUx s'avère de la sorte concernée par les nuisances sonores et ce, d'une manière contraignantes, dans un secteur affecté de 100 mètres à compter du bord de la voie routière de référence et un secteur affecté de 250 mètres à compter du bord de la voie ferroviaire de référence.

9- LES RISQUES NATURELS

9.1- Mouvement de terrain

L'ensemble du territoire communal est concernée par le retrait-gonflement des argiles avec un aléa faible. Cet aléa concerne la zone 1AUx.

9.2- Risque naturel inondation

La zone 1AUx n'est pas concernée par le risque inondation prévenu par le PPRi de la vallée de l'Ornain.

III- LES PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

Les propositions résultent de l'ensemble des éléments mis en exergue dans la partie initiale de cette étude. La mise en place de ces propositions d'aménagement pour l'urbanisation de la zone 1AUx se réalise selon les prescriptions de l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme, en particulier selon le respect des différents critères de référence.

1- LES NUISANCES

1.1- Les nuisances sonores

Rappel législatif: la loi 92.1444 en particulier l'article 13 du 31 décembre 1992, relatif à la lutte contre le bruit impose de prendre en compte les prescriptions d'isolement acoustique à l'intérieur du secteur affecté de 100 mètres autour de la voie bruyante RN 1135 et du secteur affecté de 250 mètres autour de la voie ferroviaire Strasbourg-Paris.

L'isolement acoustique devra respecter l'ensemble des prescriptions contenues dans les arrêtés préfectoraux ou nationaux de référence. La correction acoustique prévue est estimée, selon les spécificités de chaque opération d'un milieu ouvert.

Elle est modulable également, selon la distance du bord de la voie considérée et en fonction des dispositifs localisés (ces données sont contenues dans les arrêtés de référence).

Ces dispositions d'affaiblissement acoustique concernent aussi bien les bâtiments d'habitation, les bureaux, les locaux tertiaires, les locaux de santé, de soins, d'action sociale et culturelle et les lieux d'hébergement ou hôtelier...

Dans le cadre de l'aménagement d'ensemble de la zone 1AUx, une implantation aléatoire d'arbres de haute tige (d'essences locales au feuillage fourni) et diverses plantations basses sur le talus-remblai de la RN 1135 sont proposées pour la zone 1AUx. Ce dispositif participera à une diminution de la perméabilité sonore de l'ordre de 2dB (A) à 5 dB (A). La situation en contrebas de la voie routière et de la voie ferroviaire autorisera l'évacuation plus rapide par le haut des ondes sonores.

1.2- Les nuisances qui portent atteintes à la qualité de l'air

1.2.1- Poussières de grandes tailles

Ce type de pollution généré par la circulation routière (nombre et type de véhicules conjugués à la vitesse limite autorisée) admet une rapide décroissance des retombées à mesure de l'éloignement de la source polluante (de l'ordre de 20 à 40 mètres).

L'aménagement de la zone 1AUx prévoira une marge de recul générale de 10m par rapport à la limite d'emprise de la voie polluante.

La présence d'arbres de haute tige et de plantations diversifiées, comme écrans intermédiaires, seront de nature à minorer le phénomène polluant par une fixation plus rapide des particules polluantes.

Ce filtre naturel pourra être astucieusement complété par des toitures végétalisées (recommandation) sur les bâtiments et des plantations d'arbres sur les espaces libres des parcelles et les aires de stationnement (voir les dispositions réglementaires adoptées).

1.2.2- Petites poussières assimilables et gaz

Les petites poussières assimilables et les gaz rejoignent rapidement l'atmosphère pour être emportées sur des distances variables en fonction des spécificités locales et des composantes météorologiques du moment en particulier l'orientation et la vitesse des vents.

Haies vives et plantation d'arbres prévues par l'aménagement d'ensemble de la zone 1AUx joueront un rôle de protection contre les polluants atmosphériques :

- filtre pour les polluants gazeux
- fixateur pour les fines particules

La proposition de réduction de la vitesse à un minimum de **70km/h** est une **mesure** à prendre dès l'aménagement de cette zone 1AUx, à partir du carrefour giratoire afin de générer un effet modérateur à la dégradation de la qualité de l'air.

L'ensemble de la zone 1AUx se trouve également en milieu ouvert. Cette situation contextuelle participera d'une part, à l'évacuation plus rapide et une dispersion plus facile des différents polluants gazeux et d'autre part, à une climatisation de l'air ambiant, renforcée par l'écoulement de l'air frais nocturne des coteaux vers le fond du vallon.

Toutes ces mesures qui prévaudront pour l'aménagement de la zone 1AUx, vont dans le sens de la prise en compte de la loi n°96-1236 du 30 décembre 1993 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (dit loi LAURE).

2- LA SECURITE

2.1- Accès existant

La zone 1AUx, sur l'un de ses cotés, est située en bordure de la RN 1135 sans aucun accès possible à partir de cette nouvelle pénétrante vers Bar le Duc. Cette disposition contraignante favorisera le maintien de la fluidité du trafic routier intense dans ce secteur. Un accès est déjà possible à partir de la grande zone économique de Bar le Duc et le passage au milieu de la zone UXc par la voie de desserte principale dite « avenue de la Grande Terre ».

2.2- Nouvel accès

Dans le cadre de la procédure ZAC « Grande Terre » les travaux d'infrastructure sont déjà bien engagés sur la nouvelle zone 1AUx. Le site est ainsi desservi longitudinalement par une voirie de desserte générale, qui aboutit sur le carrefour giratoire.



Carrefour giratoire entrée de la zone 1AUx

Cet ouvrage routier permet la fluidité sur le rond point et reporte le flux des véhicules pour l'accès à la zone en dehors du fonctionnement de la pénétrante vers Bar le Duc. Ce dispositif assure un fonctionnement normal de l'accès à la zone 1AUx et ce, dans des conditions optimales de sécurité pour un double sens de circulation. Les plateformes proposées pour l'implantation de nouvelles entreprises sont et seront disposées de part et d'autre de la voie de desserte unique.

Actuellement la zone 1AUx démarre son développement dans la partie haute du profil de l'emprise. A terme et selon la densité urbanisée des plateformes, il sera nécessaire de cadrer la vitesse de circulation sur l'avenue de la Grande Terre à une vitesse de 50km/h en raison des contraintes de visibilité (courbes de voirie et relief de la zone) et d'un aboutissement en pente soutenue vers le carrefour giratoire.

3- L'URBANISME ET LE PAYSAGE

3.1-L'urbanisme

L'aménagement de la zone 1AUx est prévu pour permettre l'implantation d'entreprises selon une logique d'offre de parcelles à bâtir pour des activités. Actuellement, les deux premières plateformes de la zone (coté Bar le Duc) présentent deux implantations d'entreprises achevées. Le dispositif d'ensemble s'organise autour d'une voie principale pour permettre d'accéder aux parcelles disponibles avec deux entrées/sorties possibles : l'une à partir de la zone UXc coté Bar le Duc et l'autre à partir du carrefour giratoire de Resson.

La desserte de la zone 1AUx se trouve de la sorte totalement séparée des flux intenses de la pénétrante RN 1135 vers Bar le Duc. La constitution de la voie est structurée autour d'un plateau à deux voies circulantes inverses sans dispositif de séparation central.

De chaque côté de la bande de roulement en partie basse, ont été proposés d'une part, un trottoir de dimension « accessibilité » en continuité avec la partie roulante et d'autre part, une aire stabilisée pour liaisons douces avec séparation par une bande verte qui accueille par ailleurs les points lumineux publics. Ce dispositif devra être prolongé à mesure des finitions sur les aménagements d'infrastructure de la zone 1AUx.



Voie d'accès et contre-voie liaison douce

Dans cette configuration d'aménagement, la zone 1AUx ne dépend plus beaucoup de la RN 1135, dissimulée dans le creux du remblaiement latéral avec des reculs d'implantation très peu contraignants pour les futures constructions.

Le recul d'implantation de 15m par rapport à la limite d'emprise de la voie RN 1135 sera utilisé pour l'implantation d'arbres et de plantations avec en complément la possibilité de haies vives sur les limites de propriété afin de minorer l'impact des nuisances (sonores et sur la qualité de l'air).

En bordure des parcelles proposées le long de la voie de desserte, un recul par rapport à l'emprise publique de 10 mètres est imposé pour l'inscription des bâtiments à édifier.

Les stationnements sont à prévoir sur les parties privatives et devront être proportionnés selon les nécessités de l'activité ou des activités autorisés (poids lourd, personnel, visiteur...).

3.2- Le paysage

La zone 1AUx se situe à proximité immédiate de la pénétrante vers Bar le Duc, implantée en contrebas de l'emprise avec insertion intercalée de talus en pente.

La covisibilité entre la voie et la zone 1AUx est minorée par l'accès indépendant à la zone et par la configuration topographique des lieux. Le paysage arrière aux parcelles d'orientation sud-ouest sera particulièrement intéressant à travailler par son profil incliné fort visible lors du passage sur la RN 1135.

A l'inverse en orientation nord-est, les vues sont dégagées vers le grand panorama des coteaux du Pays Barrois. Afin d'éviter le renforcement de la rupture paysagère entre la partie amont et avale des coteaux, il est nécessaire de prévoir à l'arrière des constructions des cordons végétaux, des buissons variés, des plantations d'arbustes avec végétalisation renforcée.

Le parcours de la voie de desserte principale sera scandé par des arbres de hautes tiges régulièrement plantés pour le confort des piétons (ombrage d'été) et la perception des alignements arboricoles en bordure de voirie (répartition environ 1 arbre par 10m de façade parcellaire)

Pour renforcer cet aspect paysager, il est prévu d'implanter sur les parcelles et ce, d'une manière aléatoire d'autres arbres de haute tige à raison d'un arbre par are de terrain utilisé. Les aires de stationnement seront plantées à raison d'un arbre pour 4 places de stationnement. D'une manière générale, 15% de la superficie de l'unité foncière doit être plantée ou engazonnée.



Aspect actuel sans teneur du foncier

Les séparations entre parcelles devront être réalisées uniquement en grillage ajouré de 2m de hauteur maximum avec libre passage des petits animaux en partie basse. Les plantations complémentaires et les aménagements paysagers particuliers seront de faible altimétrie.

Ce dispositif d'ensemble maintient tous les axes de vues qu'ils soient internes ou externes à la zone, assure la perméabilité visuelle et participe au caractère aéré de l'aménagement.

4- LA QUALITE ARCHITECTURALE

Les futurs bâtiments devront s'insérer dans cet aménagement d'ensemble avec le respect des dispositions urbanistiques prévues. L'éclairage interne à la zone à la zone 1AUx participera à la mise en scène l'ensemble des propositions d'aménagement avec flux lumineux en faisceaux.

Les formes architecturales ne peuvent être décidées à ce niveau. Elles restent de la compétence des architectes et maîtres d'oeuvre qui pourront intervenir sur la zone. Le choix des matériaux devra se porter sur des éléments durables sans aspect vernaculaire dans des gammes de coloris non agressives ou trop vives. Les toitures végétalisées pourraient être une réponse en adéquation avec l'aménagement de la zone 1AUx.

La hauteur des bâtiments est limitée à 11 m hors tout avec acrotère ou 10,5m avec chéneau visible, ce qui limitera l'impact visuel des éléments construits dans le paysage environnant.

Les aménagements extérieurs sont encadrés par le dispositif paysager étudié précédemment et participeront à la mise en œuvre qualitative de l'aménagement.

V- LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT DE LA ZONE 1AUx



Conclusion

Dans le cadre de l'article 52 de la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement et en application de l'article L 111-6 du Code de l'Urbanisme, l'aménagement proposé est fondé sur le respect des différents critères retenus : les nuisances, la sécurité, la qualité de l'urbanisme et des paysages et la qualité architecturale.

L'aménagement de la zone 1AUx apporte ainsi, un certain nombre de propositions et de règles à suivre et à respecter. La démarche d'ensemble s'est structurée autour d'une relative indépendance entre la voie classée à grande circulation RN 1135 et le développement de la zone d'activité.

La particularité de l'aménagement a consisté à prendre en compte la situation de promontoire du site avec une desserte unique par l'avenue de la Grande Terre, épine dorsale du principe d'urbanisation dans le cadre du prolongement de la grande plateforme économique gérée par la Communauté d'Agglomération Grand Sud Meusien.

La commune de Longeville-en-Barrois », qui s'implique par son appartenance administrative dans ce projet global d'aménagement économique de la dernière tranche de la ZAC Grande Terre, devient par la même le garant de la mise en œuvre de l'aménagement prévu par cette étude d'entrée de ville.