

## 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  
article L111-6 du Code de l'Urbanisme*

*zone 1AUx lieu dit « à l'Olière »*



**Sommaire zone 1AUx « à l'Olière »**

Introduction	p. 3
<b>I – Cadre législatif</b>	<b>p. 3</b>
<b>1- Contexte législatif</b>	<b>p. 3</b>
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	
1.4.4- La qualité architecturale	p. 6
<b>II- ANALYSE CONTEXTUELLE</b>	<b>p. 6</b>
<b>1-SITUATION</b>	<b>p. 6</b>
<b>2-LES AXES DE CIRCULATION</b>	<b>p. 7</b>
2.1- Les voies routières principales	p. 8
2.2- Desserte de la zone d'étude	p. 8
<b>3-LE PAYSAGE</b>	<b>p. 8</b>
3.1- Le relief	p. 9
3.2- Le paysage	p. 9
3.3- L'usage des sols	p. 11
<b>4-LES DOCUMENTS D'URBANISME</b>	<b>p. 11</b>
4.1- Le SCoT	p. 11
4.2- Le P.L.U	p. 12
4.2.1- Objectifs fixés par le P.L.U	
4.2.2- Statut urbanistique de cette zone	
4.2.3- Les aspects réglementaires principaux de la zone 1AUx	p. 13
<b>5-LES RESEAUX</b>	<b>p. 14</b>
5.1- Assainissement	p. 14
5.2- Alimentation en eau potable	p. 14
5.3- Alimentation électrique et courants faibles	p. 14
<b>6-LES SERVITUDES</b>	<b>p. 14</b>
<b>7-LES NUISANCES</b>	<b>p. 16</b>
7.1- Le bruit	p. 16
7.1.1- Aéroport de St Dizier	
7.1.2- Infrastructure de transport ferroviaire ligne Grand Est	
7.1.3- Infrastructures de transport routier	
<b>8-LES RISQUES NATURELS</b>	<b>p. 17</b>
8.1- Mouvement de terrain	p. 17
8.2- Risques naturel inondation	p. 17
<b>III- LES PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT</b>	<b>p. 17</b>
<b>1-LES NUISANCES</b>	<b>p. 17</b>
1.1- Les nuisances sonores	p. 17
1.2- Les nuisances qui portent atteintes à la qualité de l'air	p. 18
1.2.1- Poussières de grandes tailles	
1.2.2- Petites poussières assimilables et gaz	
<b>2-LA SECURITE</b>	<b>p. 18</b>
2.1- Accès existant	p. 18
2.2- Nouvel accès	p. 19
<b>3- L'URBANISME ET LE PAYSAGE</b>	<b>p. 20</b>
3.1- L'urbanisme	p. 20
3.2- Le paysage	p. 21
<b>4-LA QUALITE ARCHITECTURALE</b>	<b>p. 22</b>
<b>IV- LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT DE LA ZONE 1AUx</b>	<b>p. 23</b>
Conclusion	p. 23

## Introduction

L'étude 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, sise lieu-dit « à l'Olière» sortie de ville coté Ligny en Barrois.



*Vue d'ensemble de la zone 1AUx*

Cette emprise foncière de **6,82ha** se situe en bordure immédiate de la route nationale 135 « voie à grande circulation » et déclassée depuis fin 2015 en route départementale RD 935.

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 lieu-dit « à l'Olière » 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- Principes d'aménagement

# I- Le cadre législatif

## 1-Contexte législatif

### 1.1- Origines législatives

La commune de Longeville-en-Barrois est concernée par la traversée de la route départementale RD 935, 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 RD 935 au lieu-dit « à l'Olière ». Cette situation contextuelle est à l'origine du développement de cette étude afin de permettre toute urbanisation sur l'emprise concernée.



*Vue de la zone direction Ligny en Barrois*

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 la RD 935 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, objet de la présente étude.

## **1.2-Urbanisme de la zone 1AUx**

La commune de Longeville-en-Barrois a prévu de développer l'urbanisation pour permettre l'implantation d'activités sur l'ensemble de la zone 1AUx située en bordure de la RD 935 au lieu-dit « à l'Olière ». Cette nouvelle zone à vocation économique, se situe dans la continuité directe avec des emprises qui accueillent depuis des années des entreprises d'envergure importante.

Cette emprise naturelle est concernée par le principe de constructibilité limitée (recul de 75m) 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 phase préalable à l'arrêt du document prévu pour le 4<sup>o</sup> trimestre 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 RD 935 et ce, dans le cadre d'un projet urbain intégré à son contexte.

## **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 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 des autres quartiers existants avec la définition des connexions prévues et futures.

L'aménagement du front urbain le long de la RD 935, 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 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 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.

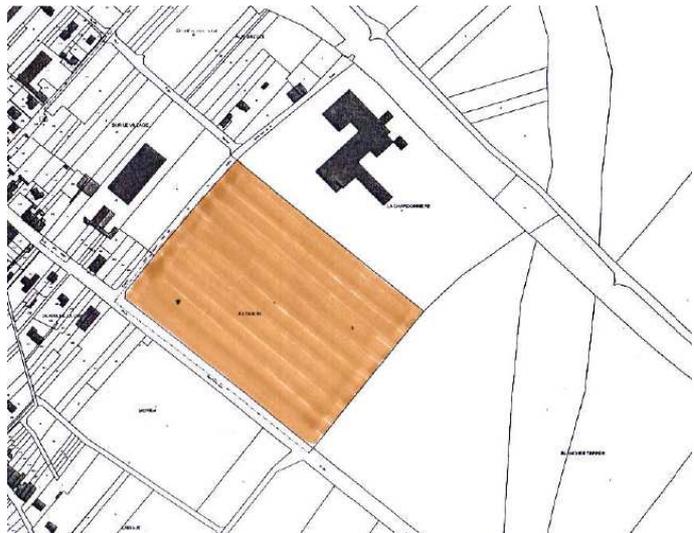
Pour se rendre à Bar le Duc, Verdun ou à Ligny en Barrois (les principales villes Meusiennes proches), les usagers empruntent la RD 935 (ancienne RN 135). La RN4 (Paris-St Dizier-Nancy) est facilement accessible à partir de la commune de Ligny en Barrois avec une connexion à dix kilomètres.

A partir de la RN4, un trafic de transit conséquent est observé sur Longeville-en-Barrois en direction de Ligny en Barrois Cet état de la circulation constitué de véhicules légers, d'entreprises et de poids lourds, se trouve renforcé par des entreprises de transports implantées sur la commune.

La réalisation du contournement routier de l'emprise urbaine de Longeville-en-Barrois a considérablement amélioré la situation de la traversée routière communale. Les usagers locaux ou occasionnels peuvent de la même façon emprunter ce contournement de la commune pour gagner les voies principales de liaison du secteur.

L'ensemble urbain de la commune de Longeville-en-Barrois se trouve globalement réparti de part et d'autre de la RD 935, voie principale qui traverse longitudinalement le ban communal dans sa partie centrale.

Le secteur d'étude de la zone 1AUx au lieu-dit « à l'Olière» se situe en bordure de cette RD 935 en extérieur de la partie agglomérée de la commune, direction Ligny en Barrois et trouve limite arrière avec une emprise d'usage économique implantée en contrebas du passage de la voie ferrée Strasbourg-Paris en situation de promontoire.



Extrait cadastral

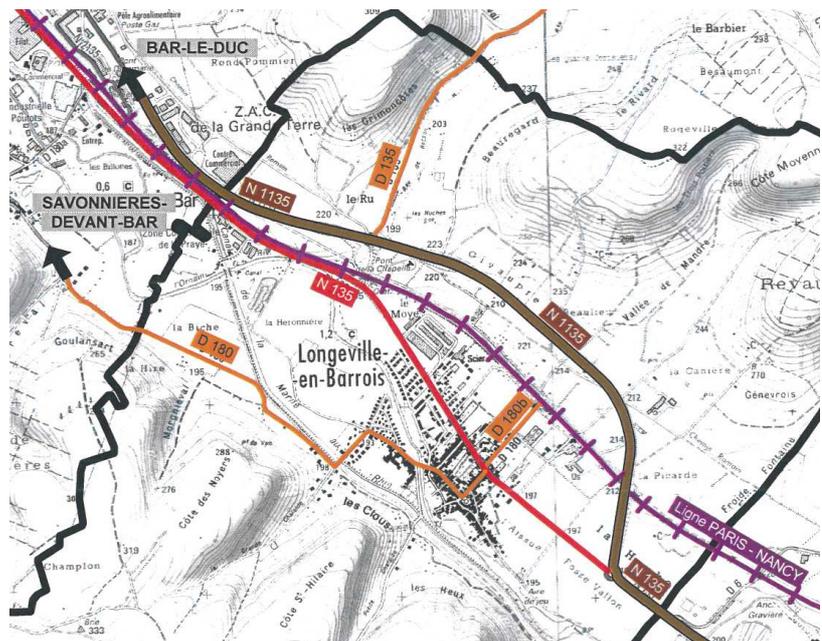
Vers la voie ferrée, quelques maisons individuelles sont disséminées le long de la voie de desserte (chemin rural). De l'autre côté de ce chemin rural, se trouve une exploitation agricole constituée de plusieurs bâtiments d'exploitation.

En vis-à-vis, de l'autre côté de la RD 935, se trouve une emprise naturelle consacrée aux activités agricoles sans aucune construction.

En prolongement vers le centre bourg, au niveau du premier carrefour sont implantées de part et d'autre de la RD 935, deux entreprises (garage automobile et transport).

## 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 le centre-bourg et les parties urbanisées (essentiellement sous la forme de lotissements), y compris une liaison intracommunale 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 et a permis de soulager de manière efficiente la traversée urbaine de Longeville-en-Barrois qui avoisinait auparavant les 10 000 véhicules/jour (relevé année 2000). 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 RD 935 en sortie du cadre bâti de la commune. Les altimétries réciproques sont proches des deux cotés de la voirie ce qui traduit un ensemble relativement homogène.

La RD 935, 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 section concernée pour la zone 1AUx se trouve hors centre-ville, ce qui impose un secteur affecté de 100 mètres à prendre en compte pour les prescriptions acoustiques.

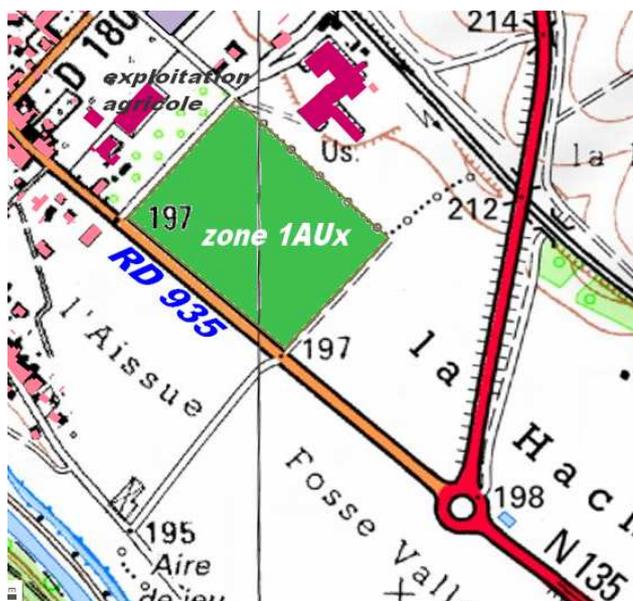
Actuellement, le chemin d'exploitation dit « chemin de la petite chaussée de la Saulx » peut constituer un accès carrossable à partir de la RD 935, qui puisse servir de support à une desserte ou à point d'accès complémentaire de la zone 1AUx pour permettre son aménagement.

Le dispositif envisageable pour la desserte de cette zone 1AUx à partir de la RD 935 devra répondre aux nécessaires impératifs de sécurité pour tous les usagers et aux conditions normales d'accessibilité pour les véhicules (voitures et camions), tel que défini par la vocation de la zone.

### 3-LE PAYSAGE

#### 3.1- Le relief

Le relief du secteur d'étude se situe en bordure de la RD 935 à une altimétrie moyenne IGN de 197. De manière progressive, le terrain s'élève progressivement et régulièrement jusqu'à l'emprise en deçà de la voie ferrée Strasbourg-Paris, à une altitude d'environ 210m dans une orientation nord-est. Le profil de la zone 1AUx quasiment plan, est calé dans la strate basse de la topographie, qui se prolonge jusqu'à la vallée de l'Ornain à une altitude IGN de 195.



La topographie

La bordure sud-ouest est occupée par la route départementale RD 935 qui se trouve en léger surplomb de l'emprise de la zone 1AUx qui s'impose comme limite visuelle proche dans la partie basse du profil terrain.

#### 3.2- Le paysage

Le paysage ouvre de larges perspectives vers les sites avoisinants. A partir de la RD 935, le regard embrasse la totalité du site de la zone 1AUx avec la perception des premières pentes basses du vallonnement. Rapidement les flancs de coteaux au nord-est du profil topographique s'élèvent dans le paysage lointain par le coteau « Revausard et cote Moyenne » selon une altimétrie qui gagne rapidement par pentes resserrées, les 338m.

En position intercalée, se découvre une emprise occupée par des activités de type industrielles, qui commencent à se fondre dans des boisements variés, qui s'étirent le long de la zone.



Le paysage nord-est à partir de la RD 935

A l'inverse, il est aisé de couvrir dans une orientation sud-ouest, l'ensemble de la vallée de l'Ornain et le passage du canal de la Marne au Rhin. Au-delà se perçoit les enfilades de coteaux boisés avec des profils plus abrupts. Ce versant sud-ouest est composé entre autres de la cote St Hilaire, des Heux, du Boucher Bois et de Vaux qui finissent par culminer entre 321m et 343m d'altitude après des pentes également très resserrées.

Les boisements sur le relief parfois très accentués marquent fortement ce paysage typique du Pays Barrois qui encadrent le fond de vallée de l'Ornain, avec en intercalé sur le flanc nord-est, la mosaïque des terres agricoles exploitées.



*Le paysage sud-ouest vu du chemin d'accès*

Vers Ligny en Barrois, la route départementale RD 935, ruban d'asphalte ininterrompu et monotone, s'étire de façon rectiligne vers le carrefour giratoire proche, qui récupère désormais le flux routier du contournement de Longeville-en-Barrois.

A l'inverse, le centre bourg devient plus perceptible à mesure que l'on circule en approche des premières strates construites de la commune dans sa partie agglomérée. Au-delà se devine les premières constructions de la partie centre-bourg de Longeville-en-Barrois.

Sur la gauche, le regard est attiré par une entreprise d'automobiles qui a trouvé place en contrebas de la RD 935.



*Activité automobile entrée de commune*

De l'autre côté, et pour bénéficier d'un carrefour relativement aménagé, une entreprise de transport s'est implantée et dévoile ses camions en stationnement.



*Activité de transport entrée de commune*

Dans le paysage un peu plus à gauche, se dévoile à la suite les bâtiments d'usage professionnel pour une exploitation agricole en cours d'évolution favorable.



*Exploitation agricole à proximité*

### 3.3- L'usage des sols

L'emprise de la future zone 1AUx est actuellement vouée à l'exploitation agricole en une seule frange céréalière. L'accès à cette emprise agricole se réalise à partir du carrefour de la RD 935 et du chemin de la petite Chaussée de la Saulx.

Ce chemin rural, qui supporte actuellement du trafic lourd, dessert à partir du même carrefour, l'entreprise installée au-delà de la zone 1AUx à proximité de l'emprise de la voie ferrée.



*Les éléments du paysage*

## 4-LES DOCUMENTS D'URBANISME

### 4.1- 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 en sortie d'agglomération, est formellement inscrite dans les documents d'orientation du SCoT Pays Barrois.

## 4.2- Le P.L.U

Le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Longeville-en-Barrois est en cours de finalisation avec l'arrêt du projet PLU prévu au 4<sup>o</sup> trimestre 2016 pour son approbation au premier semestre 2017.

### 4.2.1- Objectifs fixés par le P.L.U

Le secteur d'étude de **6,82ha** 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 »**.

Dans cette perspective, cette nouvelle zone pourra accueillir de nouvelles activités à proximité directe du cadre urbain avec comme ambition de créer des emplois qui pourront maintenir la démographie positive et de poursuivre la tradition industrielle de la commune.



Extrait du zonage 1/2000

### 4.2.2- Statut urbanistique de cette zone

La zone 1AUx est proposée pour des activités économiques à développer. Cette emprise est de manière aisée, urbanisable en raison de sa proximité directe avec les parties urbanisées de la commune (zones d'activités UX en continuité et zone d'habitat en vis-à-vis).

L'envergure de la zone à développer décline un potentiel de 5 à 12 unités d'activités. Depuis la création du contournement de Longeville en Barrois, le trafic est réduit vers le centre-bourg, ce qui permet au projet économique d'être compatible avec les capacités de la RD 935, infrastructure existante de desserte.

Une réserve foncière contiguë a été identifiée pour permettre des activités spécifiques CIGEO sur une zone actuellement classée 2AUx.

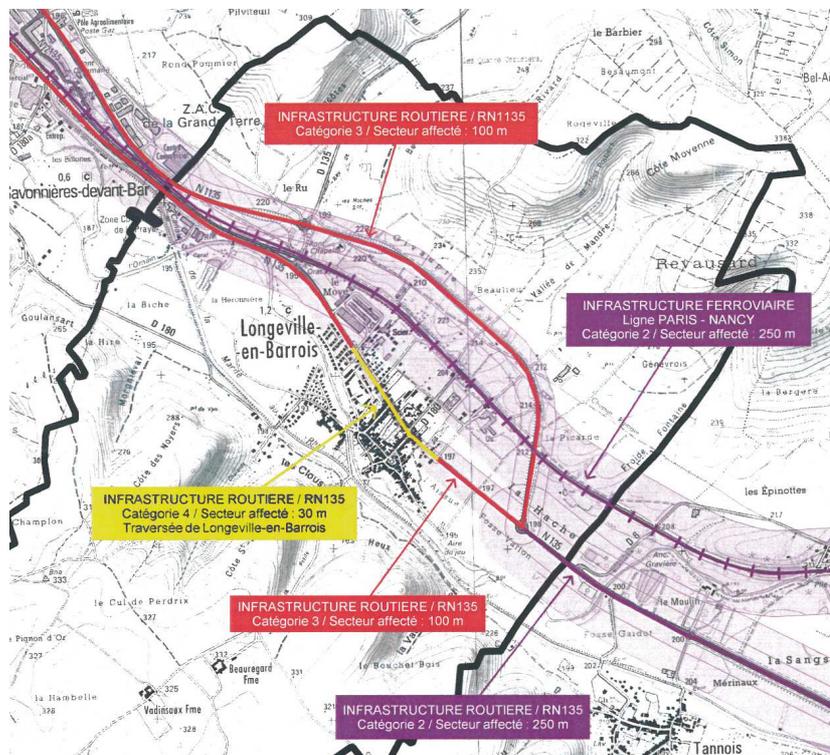
En orientation sud-ouest, au-delà de la RD 935, se trouvent des terres agricoles classées en zone A au PLU. De l'autre côté du chemin rural qui permet l'accès à la zone UX, se trouve une emprise agricole classée en zone A.

L'accès à la zone 1AUx se fera uniquement à partir de la RD 935. Par déclinaison directe, le chemin rural orthogonal à la voie principale de desserte, pourra devenir une voie d'accès complémentaire.

Par suite du classement de la RD 935 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 1/2000 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.



#### 4.2.3- Les aspects réglementaires principaux de la zone 1AUx

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

##### - caractère de la zone:

- activités économiques diverses
- prescriptions acoustiques obligatoires dans les secteurs affectés indiqués au plan de zonage
- prendre en compte les contraintes à respecter dans les périmètres de protection des eaux des sources si secteur affecté

##### - 1AUx3 Accès et voirie:

- les voies nouvelles auront comme emprise, 8m pour les voies primaires, 6m pour les voies secondaires
- les voies piétonnes auront un minimum de 1,50m d'emprise

**- 1AUx4 Desserte par les réseaux**

- raccordement sur les réseaux d'assainissement, d'eau potable, d'électricité, téléphone et télédistribution (traitement des eaux de pluie à privilégier à la parcelle)

**- 1AUx6 Implantation des constructions par rapport aux voies en emprises publiques**

- recul de constructibilité de 75m selon axe RD 935 (ramené à 25m suite à l'étude)
- implantation de la façade sur rue à 10m de l'alignement de la RD 935 et 6m pour les autres voies

**- 1AUx7 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives**

- -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 3m

**- 1AUx10 Hauteur des constructions**

- 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)

**- 1AUx11 Aspect extérieur des constructions**

- 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 non obligatoires peuvent être en haies vives d'essences locales, doublées ou non d'un grillage plastifié vert, d'une hauteur maximale de 2m

**- 1AUx12 Stationnement**

- 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 l'espace compris entre l'alignement et les bâtiments doit être aménagé
- 2 places de stationnement par logement

**- 1AUx13 Espace libre et plantations**

- les aires de stationnement seront plantées à raison d'un arbre par 100m<sup>2</sup> d'espace libre et pour 4 places de stationnement
- les espaces libres non utilisés par l'activité seront aménagés en espace vert
- 15% de la superficie de l'unité foncière doit être plantée ou engazonnée
- les haies et arbres plantés devront être d'essences variées et locales (hors thuyas)

## **5- LES RESEAUX**

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

### **5.1- Assainissement**

L'assainissement collectif par un réseau séparatif de 200mm se termine au droit de la dernière parcelle urbanisée au carrefour entre la RD 935 et le chemin rural. Dans cette hypothèse, il sera nécessaire de réaliser un prolongement du réseau jusqu'au droit de la nouvelle zone 1AUx (distance environ 50m jusqu'à l'angle de l'emprise).

### **5.2- Alimentation en eau potable**

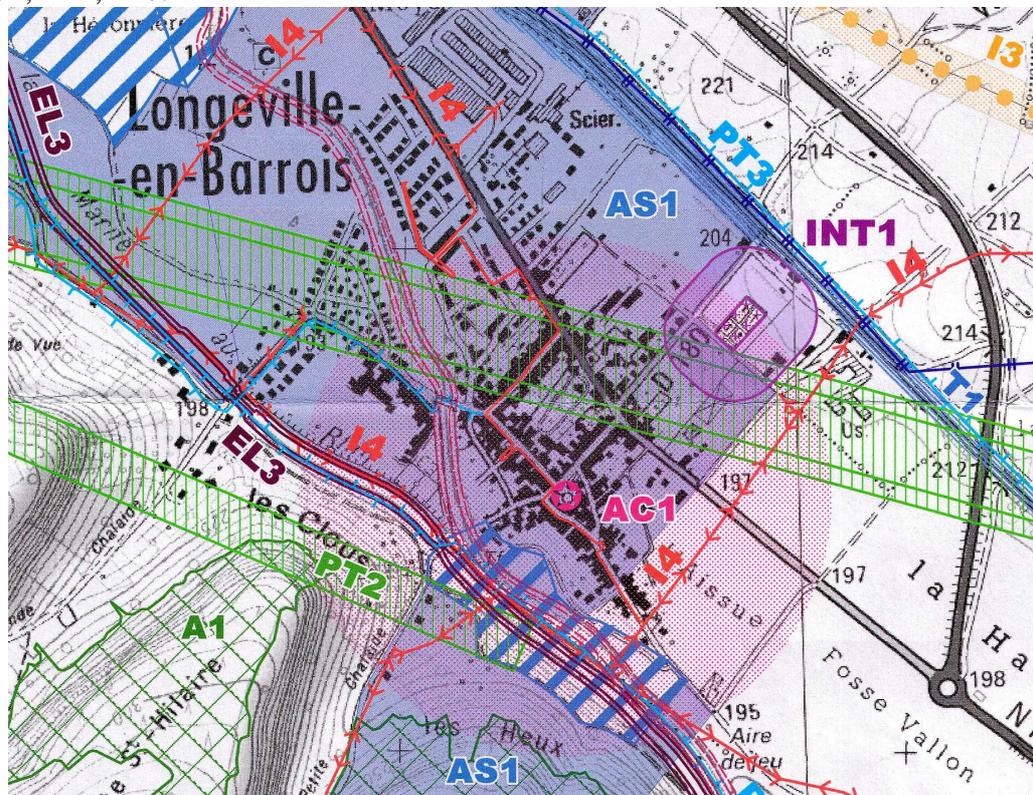
Une conduite en boucle aboutie à l'angle du au carrefour entre la RD 935 et le chemin rural par une conduite de 125mm. Dans cette hypothèse, il sera juste nécessaire de prolonger ce réseau pour alimenter correctement la nouvelle zone 1AUx (distance : la traversée du carrefour).

### **5.3- Alimentation électrique et courants faibles**

Les parties urbanisées existantes voisines sont raccordées actuellement sur le réseau électrique disponible à proximité. Le développement des futurs réseaux se fera à partir des éléments existants.

## 6- 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 : AC1, PT2, I4 et T



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 marchepied
	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)
	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

## **7- LES NUISANCES**

### **7.1- Le bruit**

#### **7.1.1- Aéroport de St Dizier**

La zone 1AUx n'est pas concernée

#### **7.1.2- 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)

#### **7.1.3- Infrastructures de transport routier**

La zone 1AUx est concernée par la RD 935, 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 d'une part en bordure directe de l'infrastructure de transport routier RD 935, référencée sans obstacle naturel (pas de déblai), ni de bâtiment écran qui minoreraient le phénomène de nuisances sonores. Les conditions générales et les éléments environnementaux induisent consécutivement une influence sonore directe, autant en ondes rectilignes, remontantes (diurnes) ou descendantes (nocturnes).



*Zone 1AUx en bordure de la RD 935*

La zone 1AUx se trouve d'autre part en bordure indirecte, éloignée de l'infrastructure de transport ferroviaire par une emprise où se sont développées des bâtiments d'activités qui forment partiellement des écrans absorbants.

Ces boisements intercalés entre l'emprise déjà urbanisée (zone UX) et la voie ferrée de référence, créent les conditions d'une minoration du phénomène. Les conditions générales et les éléments environnementaux induisent consécutivement une influence sonore secondaire, autant en ondes rectilignes, remontantes (diurnes) ou descendantes (nocturnes).

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.

## **8- LES RISQUES NATURELS**

### **8.1- 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.

### **8.2- 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 RD 935 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. La situation en léger promontoire de la voie ferroviaire participera à l'évacuation plus rapide par le haut des ondes sonores. Elle est modulable également, selon la distance du bord de la voie considérée et en fonction des dispositifs localisées (ces données sont contenue 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, un rideau d'arbres de haute tige (d'essence locale au feuillage fourni) en bordure due la RD 935 et les haies vives (2m de hauteur) proposées dans le règlement du PLU pour la zone 1AUx, participeront à une diminution de la perméabilité sonore de l'ordre de 2dB (A) à 5 dB (A).

## **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 25m par rapport à l'axe de la voie polluante. La présence d'un rideau d'arbres et des haies vives, 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 rideau d'arbres prévu 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 **50km/h** est une **mesure impérative** à prendre dès l'aménagement de cette zone 1AUx, ce qui créera un continuum favorable du centre bourg jusqu'au carrefour vers Resson pour 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 RD 935 sans aucun accès existant à partir de cette voie de transit intercommunal. Le chemin rural dit « de la petite chaussée de la Saulx » qui conduit aux divers bâtiments existants sur la zone UX en deçà de la voie ferrée, longe au préalable l'emprise de la zone d'activités future 1AUx.

En fond de parcelle, la limite est conjointe entre les deux zones 1AUx et UX. Sur son dernier coté, l'emprise nouvelle prévue pour des activités porte limite commune avec une zone de réserve foncière pour des activités (CIGEO).



*Limite entre zone UX et 1AUx*

En l'état initial des lieux, deux voiries disposées en angle droit forment limites en équerre avec la nouvelle zone 1AUx. Les différents accès envisageables devront s'inscrire sur ces deux voiries, avec les deux autres jonctions sur zone UX et 2AUx qui resteront fermées.

## **2.2- Nouvel accès**

Pour permettre de desservir cette nouvelle zone 1AUx, le PLU positionne sur la RD 935, à la jonction entre la zone 1AUx et 2AUx, un emplacement réservé aux aménagements routiers indispensables à l'accès sécurisé. Ce nouvel accès est de manière complémentaire prévu pour permettre d'accéder à l'équipement socio-culturel de la commune à implanter sur la zone 1AUe disposée de l'autre coté de la RD 935.

L'accès principal proposé s'impose comme un nœud routier, qui doit assurer d'une part, le maintien du flux routier vers Longeville-en-Barrois et d'autre part, assurer la répartition sécurisée des entrées et sorties vers les trois zones d'entourage pour les activités envisagées et le fonctionnement de l'équipement public prévu avec une sécurité probante des usagers et la fluidité du trafic.

Le procédé routier adapté serait de prévoir un carrefour giratoire dont l'usage sécurisé est assuré par ce type d'ouvrage. Ce dispositif permettra d'autant la limitation de vitesse dès l'entrée d'agglomération.



*Chemin rural au carrefour RD 935*

Il est possible de prévoir également un bouclage de la zone 1AUx par une deuxième sortie sur le chemin rural qui longe la zone 1AUx. Cette option nécessitera le renforcement des capacités du chemin rural (stabilité et largeur de la chaussée) avec une signalétique verticale parfaitement visible de la zone 1AUx et être le STOP, pour assurer le bon fonctionnement du carrefour et permettre éventuellement le report des différents réseaux de viabilité sur cette voie de desserte secondaire.

La sécurité au carrefour avec la RD 935 sera d'autant être renforcée avec la prise en compte des flux qui résultent des activités implantées sur les deux zones UX proches.



*Carrefour RD 935 et chemin rural de la petite chaussée de la Saulx*

Les options proposées ont pour avantage de prendre en compte la sécurité routière de l'aménagement urbanisé d'une manière globale sur ce secteur « entrée de ville » de l'agglomération. Pour autant, aucun autre accès ne sera autorisé directement sur la RD 935.

Un recul de 25m d'inconstructibilité est proposé par rapport à l'axe de la RD 935 pour permettre d'une part, le maintien d'un espace ouvert suffisant autour de la voie principale et d'autre part, de porter toute visibilité aux abords des deux carrefours (renforcement de la sécurité et fluidification entre le flux de desserte et le flux de transit).

### **3- L'URBANISME ET LE PAYSAGE**

#### **3.1-L'urbanisme**

L'aménagement de la zone 1AUx est prévu pour permettre l'implantation d'entreprises (dans une logique d'offre de parcelle à bâtir) pour des activités.

Le dispositif d'ensemble pour permettre la desserte des parcelles s'organise autour d'une voie de desserte principale à partir d'un carrefour giratoire. Cette voie principale proposera, soit une boucle sur l'ensemble de l'emprise pour ressortir sur le carrefour giratoire, soit une échappée secondaire sur le chemin rural de la petite chaussée de la Saulx.



*RD 935 et zone 1AUx*

Selon « les projets d'aménagement à étudier » des voies secondaires pourront irriguer la zone 1AUx. Les largeurs de voirie seront conformes au règlement de la zone 1AUx avec obligatoirement un trottoir accessible de 1.50m de largeur.

Sur la RD 935, il est proposé un recul d'implantation de 25m par rapport à l'axe de la voie. Cette frange inconstructible est utilisée pour l'implantation du rideau d'arbres et la haie vive dont les fonctions sont multiples (nuisances, sécurité, paysage...)

En bordure des parcelles proposées, un recul par rapport à l'emprise publique de 6 mètres est imposé pour l'inscription des bâtiments sauf pour les constructions ou parties de bâtiment en bordure de la RD 935, qui devront respectées le recul d'inconstructibilité de 25m par rapport à l'axe de la voie routière.

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**

Cette zone se situe à proximité immédiate d'une voie de liaison interurbaine et cela constitue un atout indéniable pour son développement réussi.

En revanche, cette situation de covisibilité entre la RD 935 et la zone 1AUx impose de prendre en compte la perception du paysage par les usagers aussi bien internes qu'externes.



*RD 935 vers la zone 1AUx*

En venant de Ligny en Barrois, le regard « entrée de ville » embrasse un espace naturel très ouvert de part et d'autre de la RD 935. Cette perception du paysage ambiant aboutit des deux cotés sur le profil de coteaux qui sculpte l'horizon.

En vue frontale, l'utilisateur de la route perçoit progressivement les strates du cadre bâti qui deviennent de plus en plus perceptibles à mesure de l'approche de la partie agglomérée de la commune. A ce même niveau, l'acuité visuelle autorise l'appréhension d'éléments plus sensibles de paysage d'entourage à multiples facettes.

Dans le sens inverse, l'utilisateur quitte un espace urbanisé relativement dense avec un front bâti presque continu de part et d'autre de la voie. Au niveau du carrefour de sortie, l'espace s'ouvre en entonnoir vers les zones agricoles d'entourage et permet la perception globale du paysage lointain vers les coteaux voisins qui rappellent l'environnement naturel qualitatif proche.

Le parcours de la RD 935 sera scandé par un rideau d'arbres de tiges dans les 25m du recul d'implantation doublé d'une haie vive sur les limites parcellaires en front de voie.

En complément, il est prévu d'implanter des arbres de haute tige en façade sur les voies de desserte intérieure afin de marquer dans le paysage le parcours de la 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.

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 prévus d'envergure restreinte.

Ce dispositif d'ensemble qui 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 sera l'occasion de mettre en scène l'ensemble des propositions d'aménagement avec un choix de candélabres judicieux avec flux lumineux en faisceaux dirigés.

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 nouvelles constructions qui seront implantées à proximité directe de la voie routière sans accès direct, s'avèrent dans une position spécifique avec une voie d'accès en retrait de la RD 935. Il sera de la sorte indispensable que ces constructions, dont les façades sont perceptibles en covisibilité, soient traitées avec autant de soin que la façade sur la voirie d'accès.

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.

#### IV- 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 du double principe de la co-visibilité et le parcours de la RD 935 avec prise en compte des secteurs déjà occupés par des activités et les projets à venir pour l'équipement public de la commune et la zone CIGEO prévue.

La collectivité territoriale « la commune de Longeville-en-Barrois » devient par la même, le garant de la mise en œuvre de l'aménagement prévu par cette étude d'« entrée de ville ».