

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 « au May »



Sommaire zone 1AUx « au May »

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	
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. 9
3.3- L'usage des sols	p. 11
3.4- Eléments patrimoniaux	p. 11
4-LE CADRE VISUEL	p. 12
5-LES DOCUMENTS D'URBANISME	p. 13
5.1- Le SCoT	p. 13
5.2- Le P.L.U	p. 13
5.2.1- Objectifs fixés par le P.L.U	p. 13
5.2.2- Statut urbanistique de cette zone	p. 14
5.2.3- Les aspects réglementaires principaux de la zone 1AUx	p. 15
6-LES RESEAUX	p. 15
6.1- Assainissement	p. 15
6.2- Alimentation en eau potable	p. 15
6.3- Alimentation électrique et courants faibles	p. 16
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- Infrastructure de transport routier	
9-LES RISQUES NATURELS	p. 17
9.1- Mouvement de terrain	p. 17
9.2- Risques naturel inondation	p. 17
III- LES PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT	p. 18
1-LES NUISANCES	p. 18
1.1- Les nuisances sonores	p. 18
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	p. 19
2-LA SECURITE	p. 19
2.1- Accès existant	p. 19
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. 22
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 « au May » entrée de ville coté Bar le Duc.



Vue d'ensemble de la zone 1AUx

Cette emprise foncière de **2,64ha** se situe en bordure immédiate de la route nationale 135 classifiée « 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 « au May » 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 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 « au May ». 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 Bar le Duc

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 « au May ». 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 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 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.

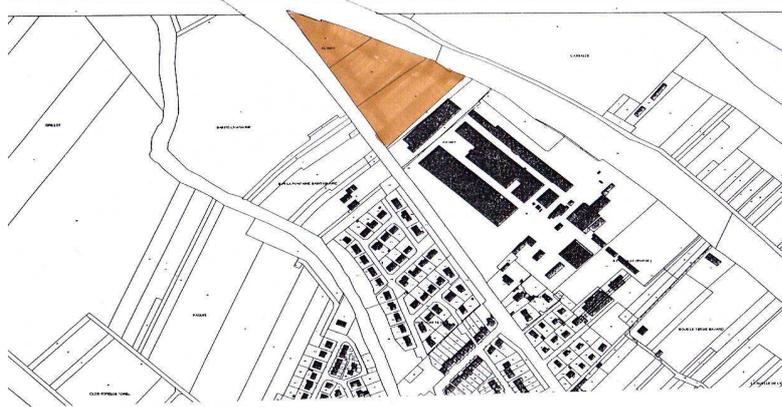
Pour se rendre à Bar le Duc, Verdun ou à Ligny en Barrois (les principales villes Meusiennes proches), les usagers empruntent la RD 935 (ancienne RN 135). La RN4 (Paris-St Dizier-Nancy) est facilement accessible à partir de la commune de Ligny en Barrois avec une connexion à dix kilomètres.

A partir de la RN4, un trafic de transit conséquent est observé sur Longeville-en-Barrois en direction de Bar le Duc et vice versa. 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 communale routière. 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 « au May » se situe en bordure de cette RD 935 en extérieur de la partie agglomérée de la commune, direction Bar le duc et trouve limite arrière avec le passage de la voie ferrée Strasbourg-Paris en situation de promontoire.

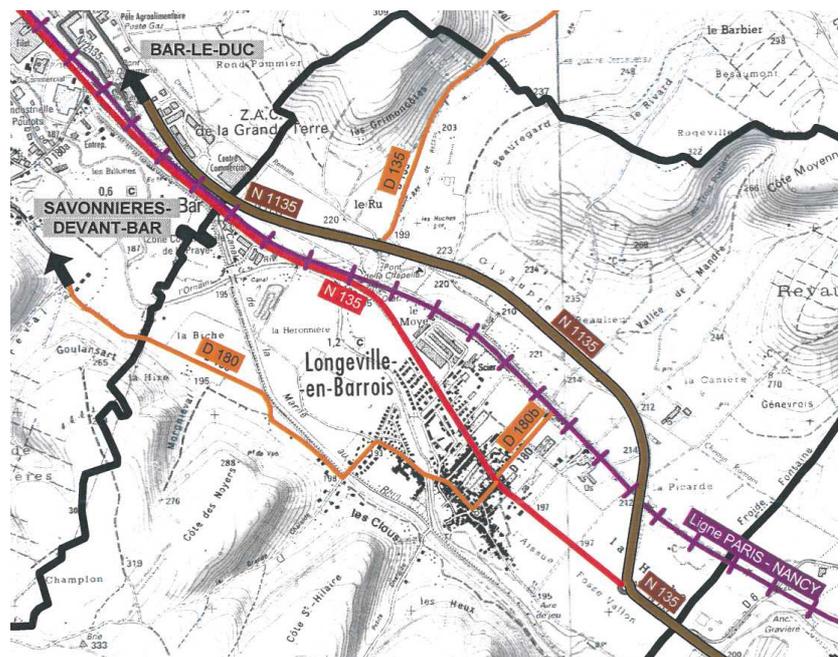


Cette zone 1AUx de **2,64ha** se positionne dans le prolongement direct d'une emprise urbanisée consacrée à des activités économiques. Sur cette zone existante, sont implantés des bâtiments qui proposent des gabarits d'importance. Quelques constructions sont disséminées de manière complémentaire vers l'arrière et viennent en jonction avec de l'habitat (maisons de l'industrie et constructions de lotissement).

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, une nouvelle opération pour de petits collectifs de logements a trouvé place. Cette opération se positionne à la suite de plusieurs lotissements de maisons individuelles implantés entre la RD 935 et le parcours de la rivière l'Ornain.

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 voisines sauf pour la frange naturelle en vis-à-vis qui s'étire progressivement en contrebas de la voirie de desserte.

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.

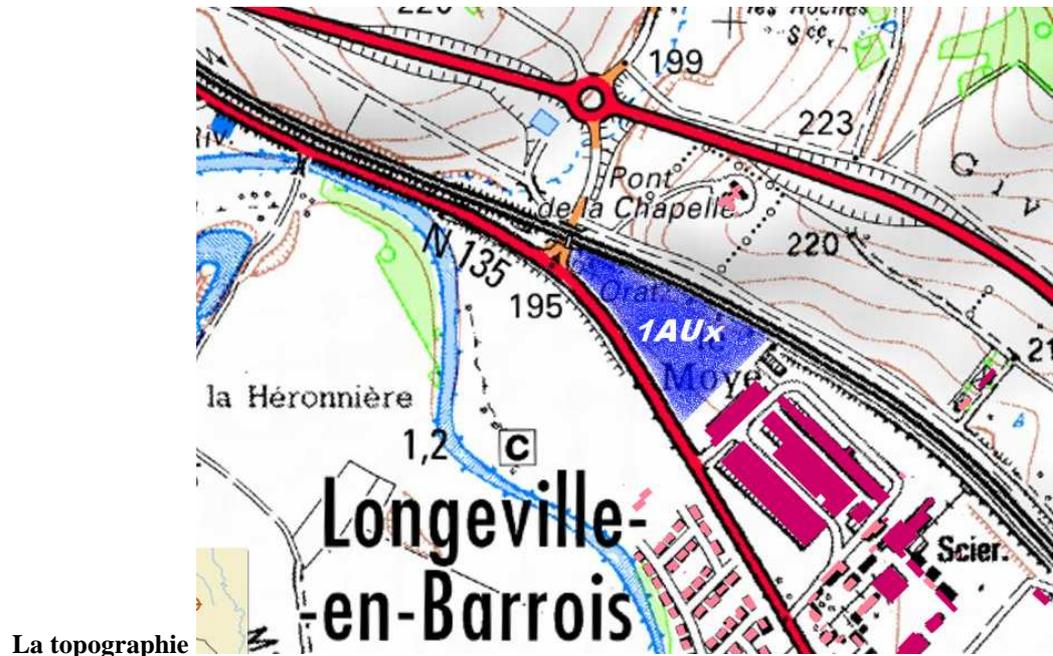
Actuellement, il n'existe pas d'accès carrossable à partir de la RD 935, qui puisse servir de support à une entrée de la zone 1AUx pour permettre son aménagement.

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 s'étage d'une manière progressive de 200 à 205 m. La RD 935, au profil quasiment plat, est implantée dans la strate basse de la topographie particulière du site d'implantation pour la zone 1AUx.



La bordure nord-est qui se trouve occupée par la voie ferrée Strasbourg-Paris, s'impose comme limite visuelle proche dans la partie haute du profil terrain, avec incrustation dans le site des éléments techniques caténaux d'électrification de la voie.

La pente observable est relativement prononcée à partir de la voie ferrée avec le reste de l'emprise qui s'aplatit doucement jusqu'à la RD 935.

3.2- Le paysage

Le paysage ouvre deux larges perspectives vers les sites avoisinants. A partir de la RD 935, le regard embrasse au nord-est le profil de coteau « Beauregard et Trois Poiriers » selon une altimétrie qui gagne rapidement par pentes resserrées, les 320m.



RD 935 vers la zone d'activités existante

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 le coteau « des Noyers », versant opposé qui finit par culminer à 333m d'altitude après des pentes également très resserrées.

Les boisements sur le relief parfois très accentués marquent fortement ce paysage typique du Pays Barrois.



sortie zone d'activités existante sur la RD 935

Vers Bar le Duc, le regard s'allonge par une longue courbe à mesure que la voie s'échappe de l'agglomération de manière plane sans spécificité remarquable proche dans son parcours, à l'exception de plantations d'arbres qualitatives et de frondaisons d'arbres denses.



RD 935 vers Bar le Duc zone IAUx sur la droite

Dans un sens d'observation inverse, la vue dévoile d'un côté, l'urbanisation récente de la commune pour de nombreuses maisons individuelles et de l'autre, les implantations de bâtiments d'activités qui imposent des gabarits conséquents dans le paysage proche.

Au loin, il est possible de deviner les premières constructions de la partie centre-bourg de Longeville-en-Barrois, qui se découvrent entre l'alignement des arbres de bordure de voie.



RD 935 vers le centre-bourg communal

3.3- L'usage des sols

L'emprise de **2,64ha** de la future zone 1AUx est actuellement vouée à l'exploitation agricole qui se répartit en une frange cultivée et une partie restante en herbages. L'accès à cette emprise agricole se fait à priori par la RD 935 à partir du carrefour vers le village de Resson.



Les éléments du paysage

3.4- Eléments patrimoniaux

La présence d'un oratoire est notifiée à la pointe de l'emprise concernée pour cette zone 1AUx, à proximité du carrefour vers le village de Resson.



4- LE CADRAGE VISUEL



Photo n°1: « vue de loin en venant de Longeville en Barrois »

Le secteur d'étude se positionne à droite de la RD 935 dans le prolongement de l'emprise actuellement occupée par des bâtiments d'activités économiques avec la perception d'un bâtiment de type industriel au gabarit parallélépipédique.

Deux lignes électriques traversent l'emprise parallèlement à la voirie d'accès sur sa bordure. Le reste de l'emprise reste libre d'obstacle aérien.



Photo n°2: « vue proche à partir de la zone d'activités existantes »

Perception du paysage proche avec la ligne ferroviaire en fond de l'emprise doublée par la frondaison dense et le dénivelé restreint entre les deux emprises voisines.



Photo n°3: « vue proche de l'espace ouvert »

Il s'agit d'un espace agricole ouvert jusqu'à la ligne de frondaison dense en bordure extérieure de la voie ferroviaire avec un léger vallonnement sur lequel deux usages agricoles sont observables.



Photo n°4: «vue sur la vallée de l'Ornain »

Perception du paysage proche avec le passage de la RD 935 avec des terres agricoles dans la partie basse qui se prolonge jusqu'à la frondaison en bordure de la rivière l'Ornain et en fond de cadrage, le relief de 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.

Pour autant, cette nouvelle zone à vocation économique 1AUx en sortie d'agglomération, n'est pas formellement inscrite dans les documents d'orientation du SCoT Pays Barrois (une note à ce sujet a été établie par l'établissement en charge de la gestion du SCoT suite à présentation en réunion PPA des documents d'études avant arrêt du projet PLU).

Pour son compte, la Communauté d'Agglomération n'a pas émis d'objection au projet de zone 1AUx pour des activités économiques sur ce secteur en bordure de la RD 935.

La commune dispose quand à elle pour cette emprise, d'un projet d'implantation en cours de formalisation.

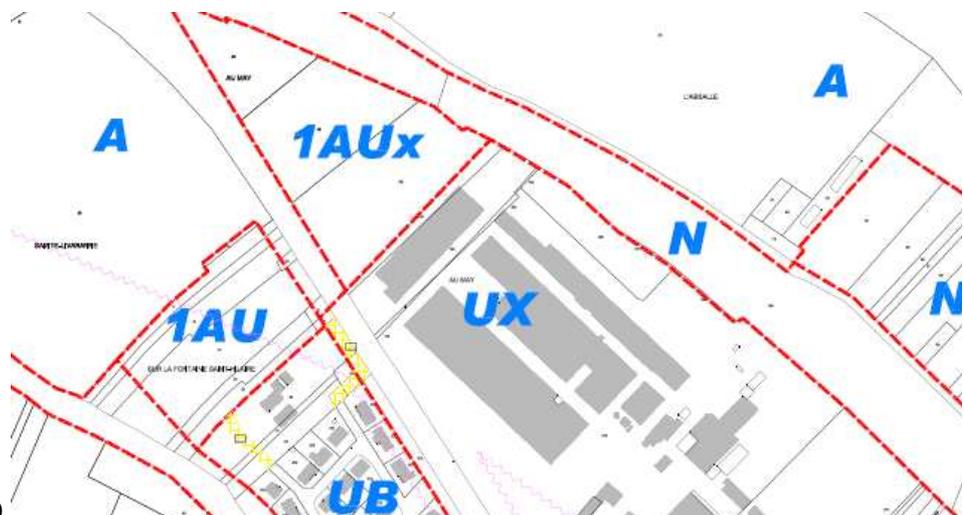
5.2- Le P.L.U

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.

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* ».

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

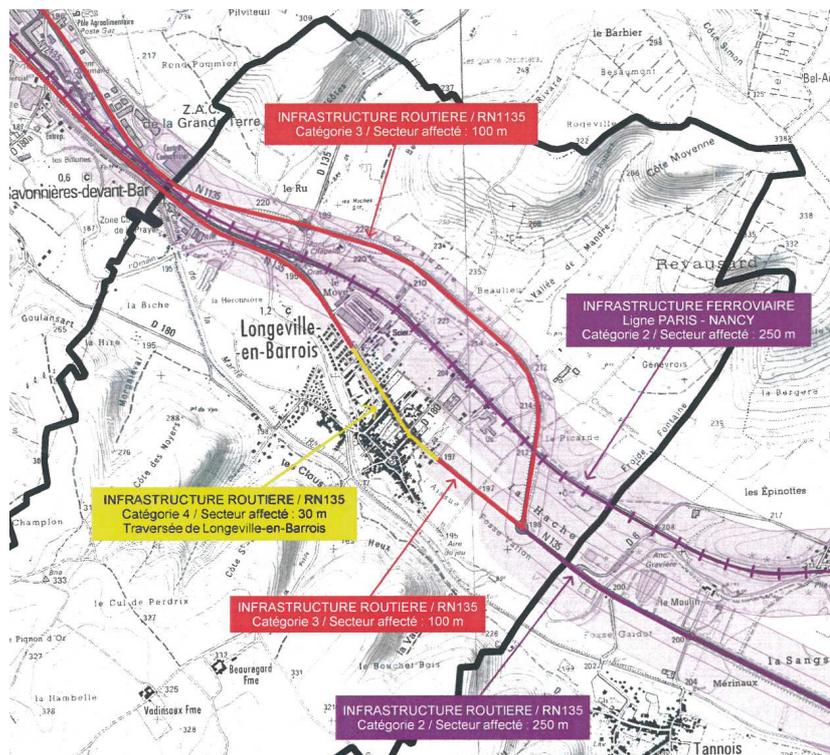
5.2.2- Statut urbanistique de cette zone

La zone 1AUx de **2,64ha** 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 (zone d'activité UX en continuité et zone d'habitat en vis-à-vis).

L'accès à la zone 1AUx pourra se prévoir soit à partir de la RD 935 ou à partir du carrefour à l'embranchement routier de la RD 135.

Par suite du classement de la RD 935 en voie à grande circulation et en application de l'article L11.1.4 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.



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, 8m pour les voies primaires, 6m pour les voies secondaires (sauf 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 RD 935 (ramené à 25m suite à l'étude)
- raccordement sur les réseaux d'assainissement, d'eau potable, d'électricité, téléphone et télédistribution (traitement des eaux de pluie à privilégier à la parcelle)
- implantation de la façade sur rue à 10m de l'alignement de la RD 935 et 6m pour les autres voies
- 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
- 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 plantée ou engazonnée

6- 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.

6.1- Assainissement

L'assainissement collectif par un réseau séparatif de 200mm se termine au droit de la dernière parcelle sur la RD 935, juste avant l'emprise de la zone UX dont le raccordement n'apparaît pas effectif sur les documents fournis à ce jour. Dans cette hypothèse, il sera nécessaire de réaliser un prolongement du réseau jusqu'au droit de la nouvelle zone 1AUx (distance environ 300m).

6.2- Alimentation en eau potable

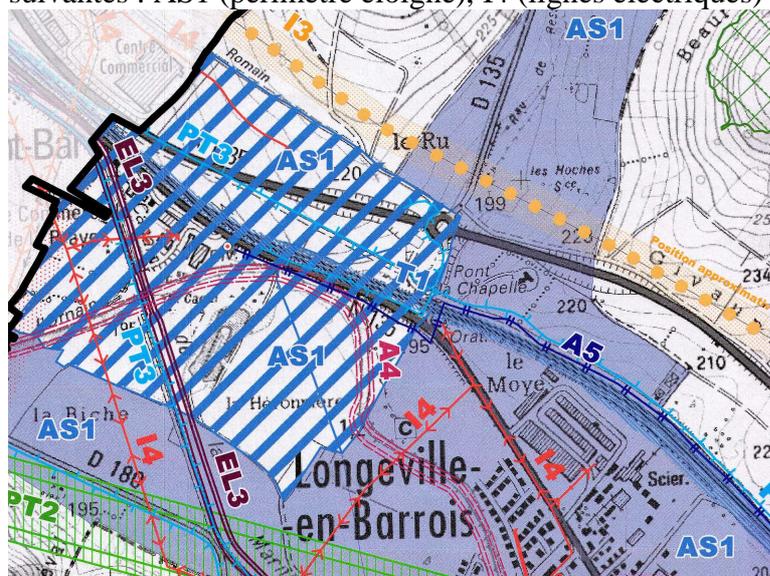
La zone UX est raccordée par une conduite de 125mm jusqu'au dernier bâtiment en bordure de la RD 935. Dans cette hypothèse, il sera juste nécessaire de prolonger ce réseau pour alimenter correctement la nouvelle zone 1AUx (distance environ 100m).

6.3- 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

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 éloigné), I4 (lignes électriques) 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 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)
 -  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 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 en bordure directe des deux infrastructures référencées sans obstacle naturel (pas de déblai) ni de bâtiment écran qui minorerait le phénomène. Les conditions générales et les éléments environnementaux induisent consécutivement une influence sonore directe, 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.

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 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. 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, un rideau d'arbres de haute tige (d'essence locale au feuillage fourni) en bordure de 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). La situation en léger promontoire de la voie ferroviaire participera à 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 20m 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. La forme triangulaire de l'emprise se termine dans sa partie rétrécie sur le carrefour de la route départementale vers Resson.



Cette zone 1AUx se trouve limitée de l'autre coté par la voie ferroviaire Strasbourg-Paris sans aucune possibilité d'accès.

Pour la partie en mitoyenneté avec la zone UX déjà urbanisée, il n'est pas possible d'envisager un accès.

2.2- Nouvel accès

Il est envisagé pour permettre de desservir cette nouvelle zone 1AUx, deux options d'accès sans avoir la nécessité de mettre en place des emplacements réservés.

La première option est proposée sur la pointe de l'emprise par un report sur l'embranchement du carrefour existant. Cette option présente l'avantage de travaux d'infrastructure réduits pour l'accès. A l'inverse, cette option, impose, soit une aire de retournement en partie centrale de la zone, soit une deuxième sortie sur la RD 935 avec éventuellement un seul sens de circulation.



La deuxième option est de prévoir un accès en partie centrale à partir de la RD 935, avec une aire de retournement pour desservir au mieux les parcelles disponibles.

Selon l'option retenue, l'accès à réaliser sur la RD 935 devra être complété par un renforcement de la sécurité aux abords de ce nouveau carrefour. Il est possible de renforcer cette sécurité par une voie centrale d'insertion vers la file droite de la RD 935 lors de la sortie.

La signalétique verticale de la zone 1AUx devra être parfaitement visible et être le STOP.

Un recul de 25m d'inconstructibilité est proposé par rapport à l'axe de la RD 935, afin de permettre toute visibilité aux abords du carrefour (renforcement de la sécurité) et faciliter la cohabitation 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 (un projet d'implantation est en cours de formalisation (source mairie) selon une logique d'offre de parcelle à bâtir) pour des activités.

Le dispositif d'ensemble pour permettre une ou plusieurs parcelles s'organise autour d'une voie principale pour la desserte à partir d'un accès et d'une seule voie en impasse avec une aire de retournement ou une deuxième sortie pour les parcelles par un aménagement en boucle. La voie de desserte à la zone aura obligatoirement un trottoir 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 en bordure de la RD 935, qui devront être en recul avec un minimum de 10 mètres de la limite de propriété.

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.



En venant de Bar le Duc, le regard « entrée de ville » est cadrée par le promontoire d'assise de la ligne ferroviaire en partie arrière de la zone 1AUx. Apparaissent en perception frontale dans le paysage, les façades ou volumes étirés bâtiments de la zone UX voisine.

Au delà dans le paysage lointain, le regard prolonge les vues 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 la voie 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'autre 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 entres 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 sera l'occasion de mettre en scène l'ensemble des propositions d'aménagement avec un choix de candélabres judicieux 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. Il pourrait être intéressant que l'assise des nouvelles constructions soit implantée avec une angulation par rapport à la RD 935, afin que le regard perçoive en amont, l'amplitude des façades proposées.

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 covisibilité et le parcours de la RD 935 avec en toile de fond la zone d'activité d'« OBER ».

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 ».