

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 1AU lieu dit « sur la Fontaine St Hilaire »



Sommaire zone 1AU lieu-dit «sur la fontaine St Hilaire»

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 1AU	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
4-LES DOCUMENTS D'URBANISME	p. 11
4.1- Le SCoT	p. 11
4.2- Le P.L.U	p. 11
4.2.1- Objectifs fixés par le P.L.U	p. 12
4.2.2- Statut urbanistique de cette zone	p. 12
4.2.3- Les aspects réglementaires principaux de la zone 1AU	p. 13
5-LES RESEAUX	p. 14
5.1- Assainissement	p. 14
5.2- Alimentation en eau potable	p. 14
5.3- Alimentation électrique et courants faibles	p. 14
6-LES SERVITUDES	p. 15
7-LES NUISANCES	p. 16
7.1- Le bruit	p. 17
7.1.1- Aéroport de St Dizier	
7.1.2- Infrastructure de transport ferroviaire ligne Grand Est	
7.1.3- Infrastructures de transport routier	
8-LES RISQUES NATURELS	p. 16
8.1- Mouvement de terrain	
8.2- Risques naturel inondation	
III- LES PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT	p.17
1-LES NUISANCES	p.17
1.1- Les nuisances sonores	p. 17
1.2- Les nuisances qui portent atteintes à la qualité de l'air	p. 17
1.2.1- Poussières de grandes tailles	
1.2.2- Petites poussières assimilables et gaz	p. 18
2-LA SECURITE	p. 18
2.1- Accès existant	p. 18
2.2- Nouvel accès	p. 18
3- L'URBANISME ET LE PAYSAGE	p.20
3.1- L'urbanisme	p. 20
3.2- Le paysage	p. 20
4-LA QUALITE ARCHITECTURALE	p.21
IV- LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT DE LA ZONE 1AU	p.22
Conclusion	p.22

Introduction

L'étude proposée par ce document présente comme objectif de formuler des propositions pour l'aménagement de la zone 1AU du P.L.U. de la commune de Longeville-en-Barrois, sise lieu-dit « sur la Fontaine St Hilaire » entrée de ville coté Bar le Duc.



Zone 1AU direction Longeville-en-Barrois

Cette emprise foncière de **1,73ha** 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 1AU sise lieu-dit « sur la Fontaine St Hilaire » 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

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 1AU du P.L.U de la commune de Longeville-en-Barrois, située en bordure de la RD 935 au lieu-dit «sur la Fontaine St Hilaire ». Cette situation contextuelle est à l'origine du développement de cette étude afin de permettre toute urbanisation sur l'emprise concernée.



Vue d'ensemble bordure de la RD 935

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 1AU 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 1AU, objet de la présente étude.

1.2-Urbanisme de la zone 1AU

La commune de Longeville-en-Barrois a prévu de développer l'urbanisation future sur l'ensemble de la zone 1AU située en bordure de la RD 935 au lieu-dit « sur la Fontaine St Hilaire ». Cette nouvelle zone de **1,73ha** à vocation principale d'habitat, se situe dans la continuité directe avec des emprises qui accueillent des constructions de maisons individuelles.

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 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 1AU 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 1AU 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 1AU envisagé pour un développement de l'habitat 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.

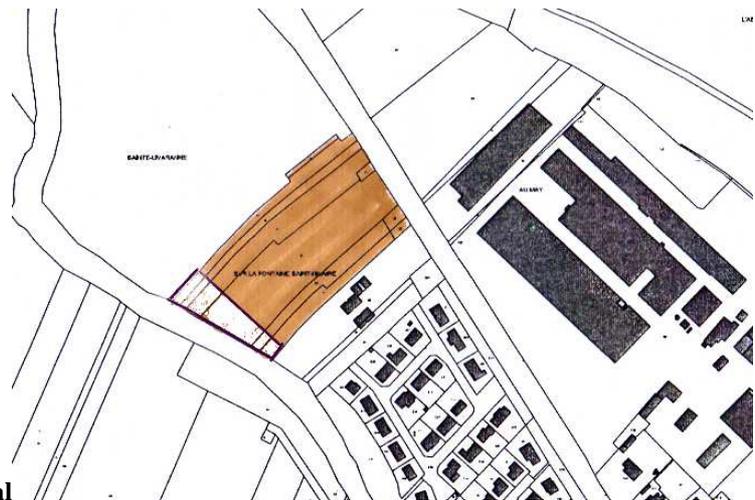
A partir de la RN4, un trafic de transit conséquent est observé sur Longeville-en-Barrois en direction de Bar le Duc et vice versa. Cet état de la circulation constitué de véhicules légers, d'entreprises et de poids lourds, se trouve renforcé par des entreprises de transports implantées sur la commune.

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.

La zone 1AU au lieu-dit « sur la Fontaine St Hilaire » se situe en bordure de cette RD 935 en léger contrebas et en extérieur de la partie agglomérée de la commune direction Bar le duc.

Cette emprise trouve limite arrière avec une opération de petits collectifs de logements en cours de finalisation. De l'autre côté de la RD 935, en situation de vis-à-vis, une zone d'activités existante s'étire jusqu'au passage de la voie ferrée Strasbourg-Paris.



Extrait cadastral

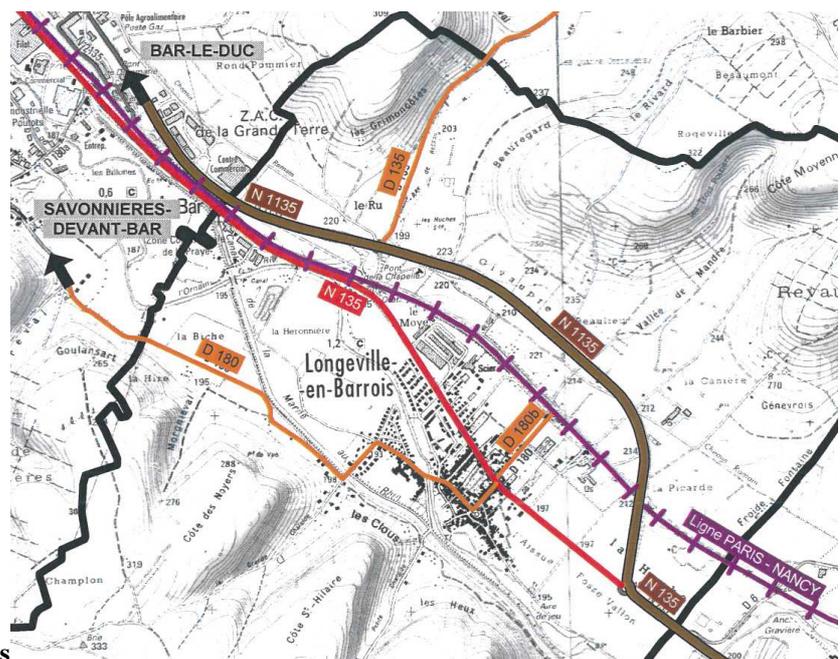
En limite sud-ouest, la zone 1AU vient se caler sur la bordure de la rivière l'Ornain qui serpente dans le fond du vallonement.

Cette zone 1AU se positionne dans le prolongement direct d'une emprise urbanisée consacrée à des opérations de lotissements de maisons individuelles qui s'étirent tout le long de la RD 935 vers le centre-bourg.

Au-delà de l'emprise de la zone 1AU se trouve des terres consacrées aux activités agricoles qui s'étirent 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 la RD 935 en sortie du cadre bâti de la commune. Cette voie de liaison intercommunale s'étire en léger surplomb du terrain d'assise.

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 1AU 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 1AU pour permettre son aménagement. L'accès à l'emprise est envisageable à partir du lotissement contigu qui dispose de deux voies en attente.

Le dispositif envisageable pour la desserte de cette zone 1AU à partir de la RD 935 devra répondre aux nécessaires impératifs de sécurité pour tous les usagers et aux impératifs proposés par le Conseil Départemental pour cet accès.

3-LE PAYSAGE

3.1- Le relief

Le secteur d'étude s'établit dans le fond de vallon avec une pente très douce vers le méandre de la rivière de l'Ornain qui forme limite basse du relief. La zone 1AU est bordée à l'inverse par la RD 935 en situation de « petit promontoire » (environ 196/197 d'altimétrie IGN). Le profil du terrain s'avère quasiment plat à partir du talutage de la route départementale.



3.2- Le paysage

La perception du paysage s'établit dans quatre grandes directions majeures :

- à partir de la RD 935 dans une orientation sud-ouest, le regard embrasse l'ensemble de la zone 1AU avec en ligne de marquage du paysage, la frondaison d'arbres qui anime le parcours de la rivière de l'Ornain et dans le fond, le coteau « des Noyers » qui culmine à 333m d'altitude après des pentes très resserrées et des boisements importants



A partir de la RD 935 vers la rivière l'Ornain

- en perspective nord-est, le paysage se décline en première scène, par la strate des activités existantes au-delà de la RD 935 qui aboutit sur le passage en promontoire de la voie ferrée et se prolonge dans un second tempo par les premières pentes qui dessine le profil de coteau « Beauregard et Trois Poiriers » avec des pentes boisées resserrées jusqu'à 320m



de la RD 935 vers le coteau nord-est

- en orientation sud-est, se dévoile une nouvelle opération de logements en petits collectifs, qui forme désormais écran vers les lotissements voisins implantés le long de la rivière l'Ornain.



Nouvelle opération et lotissements existants

- à l'opposé, le regard s'éloigne en nord-ouest selon le parcours courbe de la RD 935 qui borde une grande emprise agricole avec des lignes d'arbres en écran de fond direction Bar le Duc



RD 935 en direction Bar le Duc

3.3- L'usage des sols

L'emprise de la future zone 1AU de **1,73ha** est actuellement vouée à l'exploitation céréalière agricole.



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.

Les dispositions applicables concernent d'une part, une superficie de développement urbanisé limité à moins de trois hectares d'espaces naturels et d'autre part de proposer une densité de logements fixée à 30 logements à l'hectare pour une évolution prévisible de population.

La zone 1AU prévue doit intégrer ces dispositions à prendre en compte d'une manière globale sur le territoire communal de Longeville-en-Barrois.

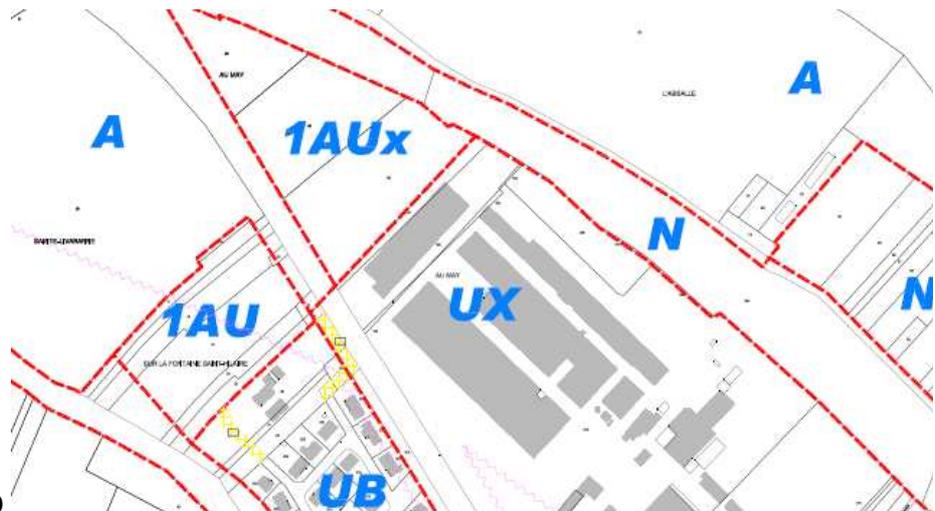
4.2- Le P.L.U

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 pour mars 2016.

4.2.1- Objectifs fixés par le P.L.U

Le secteur d'étude est classé en zone 1AU dans sa totalité. Le P.L.U. a fixé comme objectif général précisé dans le Plan d'Aménagement et de Développement Durables « *se développer pour accueillir de nouveaux habitants et soutenir une évolution démographique positive de la commune* ».

Dans cette perspective, cette nouvelle zone pourra accueillir de nouveaux logements à proximité directe du cadre urbain qui pourront maintenir la démographie positive.



Extrait du zonage 1/2000

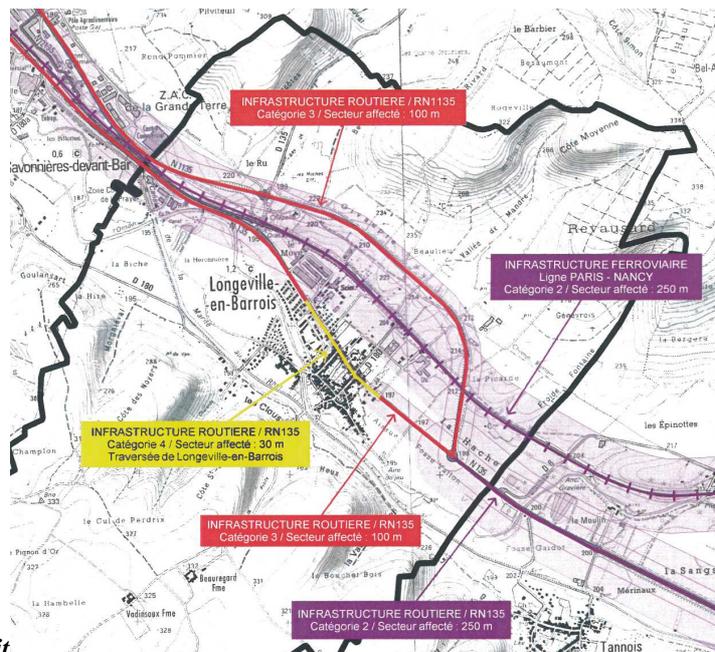
4.2.2- Statut urbanistique de cette zone

La zone 1AU est proposée pour le développement urbanisé avec principalement des logements. Cette emprise est de manière aisée, urbanisable en raison de sa proximité directe avec les parties urbanisées de la commune (zone d'habitat UB en continuité et zone d'activité UX en vis-à-vis).

L'accès à la zone 1AU pourra se prévoir, soit à partir de deux voies en attente sur la zone UB voisine, soit à partir de la RD 935 si les dispositions proposées par le Conseil Départemental le permettent (voir décisions du CD).

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 1AU (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.



Les secteurs affectés par le bruit

4.2.3- Les aspects réglementaires principaux de la zone 1AU

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

- caractère de la zone à respecter: habitat, services, activités diverses et équipements collectifs
- 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 de source si secteur affecté
- les voies nouvelles auront comme emprise, 7m pour les voies primaires, 5m pour les voies secondaires
- les voies piétonnes auront un minimum de 1,50m d'emprise
- recul de constructibilité de 75m selon axe 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 15m de l'alignement de la RD 935 et 5.5m 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 sans prescription
- hauteur maximale fixée à 9.5m à l'acrotère ou 9m à l'égout de toiture pour les constructions de plusieurs logements sur la même emprise et à 7 m à l'acrotère ou 6m à l'égout pour les constructions individuelles de logements ou constructions pour services ou activités
- l'aspect extérieur ne devra pas porter atteinte au caractère des lieux avoisinants, aux sites et aux paysages urbains
- les clôtures sur rue, non obligatoires, n'auront qu'un mur bahut d'une hauteur maximale de 50cm et peuvent être doublées en haies vives d'essences locales, l'ensemble proposant une hauteur maximale de 1,50m
- les clôtures séparatives, non obligatoires, n'auront qu'un mur bahut d'une hauteur maximale de 50cm et peuvent être doublées en haies vives d'essences locales, l'ensemble proposant une hauteur maximale de 1,80m
- les aires de stationnement devront être situées en dehors des voies publiques et devront permettre d'accueillir le stationnement avec 3 emplacements par maison individuelle et 2 emplacements par logement en collectif.
- l'espace compris entre l'alignement et les bâtiments doit être aménagé
- les haies et arbres plantés devront être d'essences variées et locales.

5- LES RESEAUX

L'emprise de la zone 1AU se situe à proximité immédiate des réseaux de la zone UB voisines ou de la zone UX en vis-à-vis qui sont entièrement urbanisées.

Les repiquages ou prolongations pour toutes connections nécessaires pourront s'envisager à partir des points potentiellement accessibles.



Points d'aboutissement des réseaux

5.1- Assainissement

L'assainissement collectif par un réseau séparatif de 200mm traverse le lotissement voisin et l'opération de petits collectifs pour rejoindre un collecteur au-delà de l'emprise destinée au développement de la zone 1AU.

Dans cette hypothèse, le prolongement du réseau se fera par un ajustement opérationnel sur l'ensemble de la zone

Les eaux pluviales devront être traitées à la parcelle afin de ne pas surcharger le milieu récepteur déjà fortement saturé en périodes de forte pluviométrie.

Des noues réceptrices pluviales sont proposées dans les documents d'études, en particulier dans le document OAP joint au dossier PLU.

5.2- Alimentation en eau potable

La zone UX est raccordée par une conduite de 125mm jusqu'au dernier bâtiment en bordure de la RD 935 et le lotissement contigu est traversé par une canalisation de 90mm qui aboutie juste au droit de la dernière opération de logements collectifs.

Dans cette hypothèse, il sera juste nécessaire de prolonger ce réseau pour alimenter correctement la nouvelle zone 1AU (distance environ 25m).

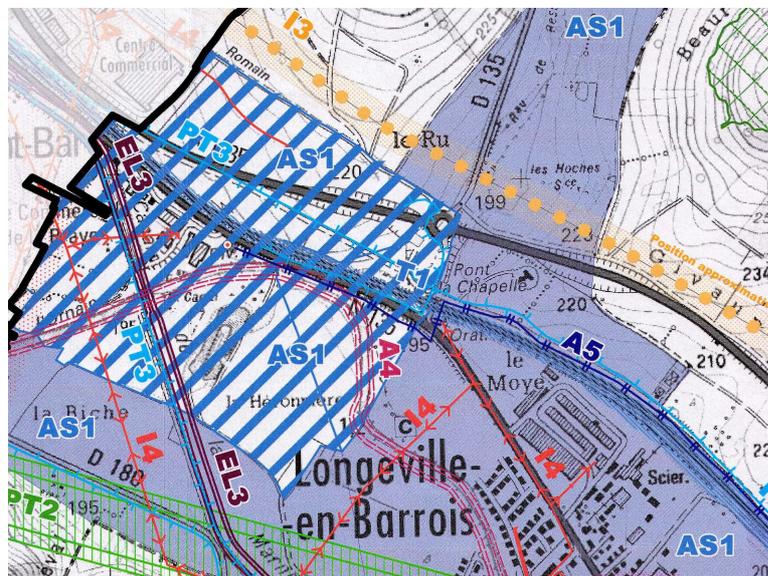
La capacité des réseaux pourra permettre l'alimentation normale des nouvelles constructions et permettent la défense incendie conforme aux attentes du SDIS.

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 1AU 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 1AU est concernée par les servitudes suivantes : AS1 (périmètre éloigné), I4 et T1 (RD 935).



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)
	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 1AU n'est pas concernée

7.1.2- Infrastructure de transport ferroviaire ligne Grand Est

La zone 1AU 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 1AU 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 1AU 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 1AU 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 1AU.

8.2- Risque naturel inondation

La zone 1AU n'est pas directement concernée par le risque inondation prévenu par le PPRi de la vallée de l'Ornain. Cependant, la zone du risque inondation définie par le PPRi se trouve très proche de la limite vers l'Ornain de la zone 1AU. Une attention toute particulière est nécessaire pour toutes les implantations de constructions qui pourraient s'avérer proches de la limite d'expansion de crues.

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 1AU 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 1AU, un rideau d'arbres de haute tige (d'essence locale au feuillage fourni) en bordure de la RD 935 et les haies vives (1.50m et 1.80 de hauteur) proposées dans le règlement du PLU pour la zone 1AU, participeront à une diminution de la perméabilité sonore de l'ordre de 2dB (A) à 5 dB (A). La situation en 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 1AU prévoira une marge de recul général 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 1AU 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 **30km/h** dans la desserte de cette nouvelle emprise pour l'habitat est une **mesure impérative** à prendre dès l'aménagement de cette zone 1AU. Cela créera des conditions favorables pour un effet modérateur à la dégradation de la qualité de l'air et ce, en complément de la vitesse réduite sur le parcours de la RD 935 à 50km/h jusqu'à la nouvelle position du panneau d'agglomération vers Bar le Duc.

L'ensemble de la zone 1AU 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 1AU, 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 1AU, 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.



Zone 1AU à gauche de la RD 935

De part et d'autre de la nouvelle opération contigu de logements collectifs en cours de finalisation, qui se situe également en contrebas de la RD 935, se trouve en attente deux amorces de voiries qui pourront évoluer en deux voies d'accès vers la zone 1AU.

2.2- Nouvel accès

Il est envisagé pour permettre de desservir cette nouvelle zone 1AU deux options d'accès possibles, l'une en partie basse de l'emprise et l'autre à partir de la RD 935.

Option 1 :

Deux amorces de voiries ont été mises en place lors de la réalisation du lotissement contigu afin d'anticiper l'évolution urbanisée de ce secteur de la commune en bordure de la rivière l'Ornain. Pour permettre de desservir la zone 1AU, le document d'urbanisme de la commune a prévu un nouvel emplacement réservé nécessaire à cette opération.

Dans le cadre de l'ancien POS, la commune avait déjà réalisé des acquisitions foncières pour un deuxième accès en bordure de la RD 935.



Zone IAU à gauche de la RD 935

Dans le cadre de l'aménagement d'ensemble, ces deux amorces devront être prolongées en voiries d'accès à travers l'emprise sur laquelle de petits collectifs sont en cours de finalisation. Ce premier dispositif permettra la desserte la nouvelle zone IAU par une boucle générale. Il sera nécessaire pour l'amorce n°2, de prendre en compte la présence du transformateur HTA à proximité de l'emplacement réservé concerné.



Amorce de voirie n°1



Amorce de voirie n°2

Option 2 :

La deuxième option est de prévoir un accès à partir de la RD 935 avec une voirie de desserte directement vers la zone 1AU. L'accès à partir 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.

Si accord de l'autorité départementale de la Meuse pour cet accès, il sera nécessaire de mettre en relation l'accès potentiel qui est également prévu à partir de la RD 935 pour la zone d'activités 1AUx située en vis-à-vis.

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 1AU est prévu pour permettre l'urbanisation essentiellement pour de l'habitat conformément à la vocation d'ensemble du secteur le long de la rivière Ormain.

Les constructions envisagées sont principalement des maisons individuelles et de petits collectifs selon des typologies variées (maisons accolées, en bande ou regroupées et petits collectifs). Ce dispositif est proposé pour répondre à une diversité de l'offre de logements et de respecter les impératifs de densité imposés par les directives du SCoT.

Le dispositif d'ensemble s'organise autour d'une voirie unique pour la desserte à partir d'un accès ou plusieurs accès selon les options présentées au **point 2.2** ci-dessus. La voie de desserte de la zone 1AU pourra s'établir à sens unique (sauf pour la partie initiale d'accès si un seul point d'accès est prévu) et 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...) et d'une voirie d'accès si l'option n°2 est retenue.

En bordure des parcelles proposées, un recul par rapport à l'emprise publique de 5.5m 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 prévus sur les parties privatives à raison de 3 emplacements pour chaque logement individuel et 2 emplacements pour les logements en collectifs. Selon les nécessités de services ou d'activités autorisés sur la zone 1AU, les stationnements devront être prévus en conséquence. Quelques places de stationnements pour visiteurs sont inscrites sur le plan d'aménagement indiqué dans le document OAP du PLU de la commune.

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 1AU impose de prendre en compte la perception du paysage par les usagers aussi bien internes qu'externes.

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

Sur la droite en léger contrebas, s'étirent des terres agricoles qui rejoignent rapidement le parcours méandreux de la rivière Ormain avec ses nombreuses plantations d'arbres en ripisylve.

Des deux cotés et au delà dans le paysage lointain, le regard prolonge les vues vers les coteaux voisins qui rappellent l'environnement naturel qualitatif proche.



Le paysage proche de la zone 1AU

En se rapprochant de Longeville-en-Barrois sont perceptibles en premier lieu les nouvelles constructions de petits collectifs qui constituent un nouveau front bâti dans le paysage. Dans un deuxième temps, les nombreuses maisons individuelles des lotissements récents remplissent totalement le paysage de la plaine de la rivière l'Ornain.



Les petits collectifs à côté de la zone 1AU

A mesure que l'on gagne la partie agglomérée, les constructions plus denses du centre-bourg apparaissent dans le paysage d'ensemble des deux côtés de la RD 935.

Dans le cadre de l'aménagement de la zone 1AU, 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 éventuelle haie vive sur les limites parcellaires en front de voie.

Ce dispositif d'ensemble prévoit également un sentier piétonnier le long de la RD 935 dans la partie basse du terrain afin de développer les liaisons vertes communales.

4- LA QUALITE ARCHITECTURALE

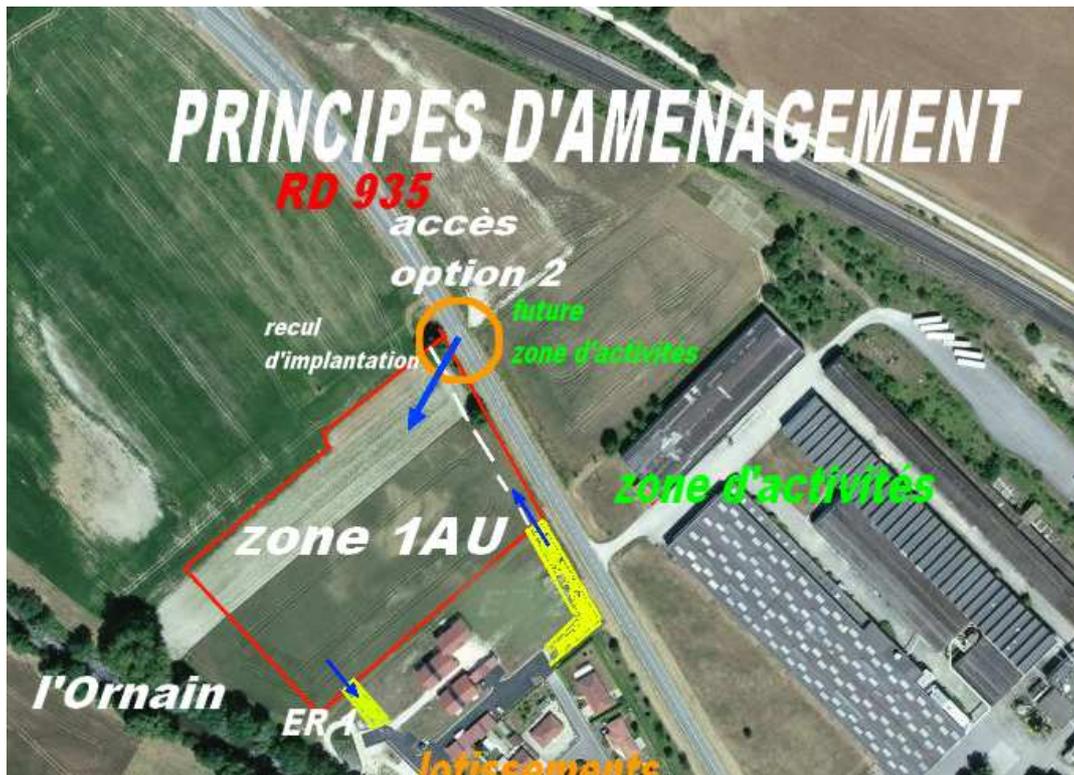
Les futures constructions devront s'insérer dans cet aménagement d'ensemble avec le respect des dispositions urbanistiques prévues. L'éclairage des voiries d'accès et internes à la zone 1AU sera l'occasion de mettre en scène l'ensemble des propositions d'aménagement avec un choix de candélabres judicieux avec flux lumineux en faisceaux.

Les formes architecturales ne peuvent être décidées à ce niveau. Elles restent de la compétence des architectes, maîtres d'œuvre et constructeurs 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.

La hauteur des constructions est limitée à 6m à l'égout ou 7m avec acrotère pour les maisons individuelles et 9m à l'égout ou 9.5m à l'acrotère pour les petits collectifs. Ce dispositif 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 1AU



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 1AU 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 du parcours de la RD 935 avec en toile de fond, les existants situés de part et d'autre de la voie intercommunale (principalement les bâtiments d'activités d'un côté et les constructions de logements de l'autre).

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 ».