



Commune de CREVECHAMPS (54)

REVISION DU PLAN D'OCCUPATION DES SOLS ET TRANSFORMATION EN

# PLAN LOCAL D'URBANISME

**Étude au titre des articles L.111-6 à  
L.111-10 du Code de l'Urbanisme  
« Amendement Dupont »**



*Dossier diffusion*

Document conforme à celui annexé à la délibération du conseil municipal du 03/09/2018 portant approbation de la révision du POS en Plan Local d'Urbanisme.

**Le Maire,**

**Sommaire :**

1- Contexte général .....	2
2- Contexte et étude des zones concernées par l'étude « Entrée de Ville » .....	4
3- Projet en zone AU et AUep, Nh et proposition de modification du recul.....	8
4- Conclusion.....	11

## 1- Contexte général

La commune de CREVECHAMPS dispose d'un Plan d'Occupation des Sols approuvé en 1995. Devenu caduc depuis le 27 mars 2017, la commune entreprend actuellement l'élaboration d'un **Plan Local d'Urbanisme**.

La présente étude fait suite à la démarche engagée par la commune de réaliser une zone à urbaniser de 0.31ha au secteur de « La Garenne », une zone dédiée à l'aménagement d'équipements publics (dont l'extension d'une aire de jeux pour enfants) et d'autoriser les extensions des habitations classées en Nh.

Le territoire est impacté par le passage le RD 570 classée en route à grande circulation par le département de la Meurthe-et-Moselle.

Conformément au Code de l'Urbanisme, l'article L.111-1-4 stipule que : « *En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation [...].*

*Cette interdiction ne s'applique pas :*

- *aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;*
- *aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;*
- *aux bâtiments d'exploitation agricole ;*
- *aux réseaux d'intérêt public.*

*Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.*

*Le Plan Local d'Urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.*

*Il peut donc être dérogé à ces dispositions, avec l'accord du Préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou constructions au-delà de cette marge de recul, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée motive la dérogation ».*

C'est pourquoi, les deux projets de zones à urbaniser et les secteurs Nh nécessitent ainsi une étude spécifique afin de fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues à l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme (moins de 75 mètres donc).



**Zones à urbaniser AU (habitats) et AUep (équipements publics)**

**Habitations mitées classées en Nh**

Par l'intermédiaire d'une réflexion spécifique en matière d'aménagement intégrant des paramètres de maîtrise des nuisances, de sécurité, de qualité architecturale, urbanistique et paysagère, il est possible de déroger à cette règle d'inconstructibilité.

La réalisation d'une étude dite « Entrée de Ville » prévue par un amendement à la loi Barnier de 1995, dit « **Amendement Dupont** » (articles L.111-6 à L.111-10 du Code de l'Urbanisme recodifié par ordonnance du 23 septembre 2015) permet de lever cette interdiction moyennant l'établissement de règles spécifiques assurant la prise en compte des paramètres précédemment cités.

Cette étude complémentaire doit notamment démontrer en quoi les règles d'urbanisme qui sont intégrées dans le PLU permettent d'aboutir à un projet urbain (composition d'ensemble exprimant des lignes directrices fortes) répondant aux critères énumérés par les articles L.111-6 à L.111-10 du Code de l'Urbanisme, avec une prise en compte notamment de :

- **La qualité de l'urbanisation et des paysages** : le respect de ce critère s'appréciera au regard de la logique générale du PLU. L'organisation du nouveau front bâti devra prendre en compte la position et l'ordonnancement des bâtiments, la composition paysagère et le réseau viaire ;
- **La qualité architecturale** : il conviendra de veiller à l'aspect des constructions en ayant recours à des couleurs, des formes et des volumes qui s'intégreront dans le milieu environnant en formant un ensemble bâti cohérent ;
- **Les nuisances** : les dispositions devront permettre d'atténuer voire de faire disparaître les nuisances par exemples olfactives, sonores ou liées à la pollution générée par l'urbanisation du secteur. Les nuisances visuelles, quant à elles, doivent être altérées par un accompagnement paysager des constructions reposant sur un maintien de la trame paysagère existante ou sur de nouvelles plantations ;
- **La sécurité** : il s'agira de gérer l'interface entre le trafic de transit et le trafic de desserte afin d'assurer la sécurité des différents usagers de la voie (automobilistes, cyclistes, piétons).

La présente étude a donc pour but d'engager une réflexion préalable au projet de zone à urbaniser qui trouvera sa traduction dans le Plan Local d'Urbanisme de la commune de CREVECHAMPS.

Le ban communal de CREVECHAMPS est impacté par le passage de **la RD570 reliant Nancy à Grippont à la limite départementale des Vosges.**

## 2- Contexte et étude des zones concernées par l'étude « Entrée de Ville »

### 1. Justifications du projet communal

Le Plan Local de l'Urbanisme permet de répondre à différents enjeux communaux grâce à des zones à urbaniser permettant de pallier à :

➤ **La nécessité d'accueillir de nouveaux habitants dans un secteur déjà urbanisé à proximité : zone 1AU**

La zone de la « Garenne » est située à l'entrée du village de CREVECHAMPS depuis Neuwiller-sur-Moselle. Dans la continuité de la trame urbaine, elle poursuit la rue de la Charmousse vers le sud. Elle accueillerait jusqu'à 4 logements. La connexion se ferait par une voirie à double sens rue de la Charmousse. Une voie de « garage » faciliterait le croisement des véhicules qui ne devront pas rouler à plus de 30km/h.

A l'heure actuelle, les parcelles en question sont des espaces de prairies. A proximité il y a une aire de jeux pour enfants qui pourrait servir aux enfants de nouveaux ménages venant construire sur ces parcelles.

L'accès serait sécurisé pour les piétons et pour les enfants se rendant à l'aire de jeux grâce à un trottoir se poursuivant depuis le village. L'étroitesse de la rue favorisera également le ralentissement des véhicules.



➤ **La nécessité de proposer des équipements publics adaptés et sécurisés : zone 1AUep**

La zone 1AUep est une zone destinée à accueillir une extension possible de l'aire de jeux pour enfants. Cet emplacement est préféré à un emplacement à côté de la zone du terrain de football le long du canal, dans la mesure où le terrain de football nécessite la traversée de la route départementale, la RD570. Un passage souterrain existe pour s'y rendre, mais pour assurer au mieux la sécurité des enfants du village, tout futur projet de jeux pour enfant sera fait dans la continuité de la nouvelle zone ouverte à l'urbanisation, en retrait de la RD.

Il s'agit d'une zone d'extension de 0,73 ha. Cette zone contient 0,035 ha de haie / bosquet et 0,698 ha de prairie de fauche.



➤ **La possibilité d'extensions d'habitations et de constructions d'annexes mesurées sur des habitations déjà existantes : secteur Nh**



Des constructions déjà anciennes sont présentes le long de la RD. Afin de ne pas empêcher tout projet d'extension de l'existant et des annexes aux habitations, un Secteur de Taille et de Capacité d'Accueil Limités (STECAL) Nh (habitat isolé) a été localisé sur les plans de zonage avec un règlement spécifique.

Ces STECAL permettent d'autres constructions que celles autorisées en zones agricoles (zones A) et naturelles (zones N), à savoir :

- des constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole (et forestière pour les zones N),
- des équipements collectifs ou à des services publics.

Les zones 1AU, 1AUep et les STECAL Nh le long de la RD sont ainsi concernés par ladite étude.

## **2. Contexte des éléments du projet communal**

### **■ Les zones 1AU et 1AUep**

Les deux zones 1AU et AUep seront analysées ensemble dans la mesure où elles sont contiguës.

#### **➤ Les voies d'accès**

La zone à urbaniser à vocation d'habitations (AU de la Garenne) ainsi que celle destinée à accueillir de l'équipement public (AUep) sont connectées à la RD570. Cependant, son étroitesse et la limitation de vitesse permettront de sécuriser l'accès sur la RD d'un côté et d'accéder au cœur urbain du village de l'autre côté.

#### **➤ Paysage, topographie et sensibilité paysagère**

Les zones à urbaniser AU et AUep sont à proximité d'un lotissement très récent et dans la continuité d'habitations plus anciennes existantes. Que ce soient les habitations plus anciennes ou les constructions récentes, l'urbanisation s'est développée en intégrant des franges végétalisées à l'arrière des parcelles.

Les constructions présentes aujourd'hui ont déjà bien perturbé le secteur par les activités humaines : il s'agit en effet d'une mosaïque de jardins, d'arbres ornementaux, de stockage de bois et de friche herbacée. Le paysage naturel a ainsi été modifié, mais les aménagements n'ont pas dénaturé ces sensibilités.

Plus à l'ouest de la zone, la topographie s'élève et aboutit à un coteau avec la côte de St-Remimont. De l'autre côté de la RD, au contraire, le contexte fluvial de la Moselle inscrit le secteur dans un paysage de plaine.

#### **➤ Nuisances**

Deux types de nuisances peuvent être relevés : une pollution sonore et une pollution de l'air. Les deux sont générées par la circulation automobile dense sur ce tronçon.

##### ***Bruit***

- Les zones sont longées par la RD570 qui génère des nuisances acoustiques.

##### ***Air***

- La pollution atmosphérique est elle aussi directement liée à la circulation automobile par les rejets des véhicules légers et lourds (dioxyde d'azote NO<sub>2</sub>, benzène, particules fines PM<sub>10</sub>). Toutefois, le site étant très ouvert, il limite fortement la stagnation ou la concentration des rejets atmosphériques. On peut donc considérer que cette pollution est limitée au droit de la zone.

#### **➤ Sécurité**

Le secteur qui verra s'implanter les deux zones à urbaniser est un secteur en retrait de la RD. La voirie étant étroite, la circulation sera ralentie et limitée, ce qui n'entraînera pas de problème de sécurité routière, dans la mesure où il n'y a pas de circulation piétonne immédiate.

## ■ Les STECAL Nh (habitations mitées)

### ➤ Les voies d'accès

Concernant les habitations mitées le long de la RD570, leur accès individuel s'effectue aujourd'hui depuis la RD570 grâce à une plateforme d'insertion aménagée pour sécuriser les habitations.



Voie  
d'insertion

### ➤ Paysage, topographie et sensibilité paysagère

Les habitations existantes et déjà anciennes sont implantées en bordure de la RD. Elles s'insèrent dans une trame arborée. De l'autre côté de la RD, la ripisylve du canal et la Moselle poursuit ce couloir « vert ».

Les habitations sont implantées en pied de côte, dans la mesure où la topographie s'élève légèrement à l'arrière des parcelles. C'est sur ces arrières que sont implantés les jardins et quelques annexes (abris de jardin).

Bien que la RD coupe la continuité arborée, les paysages restent verts et la sensibilité paysagère est maintenue.

### ➤ Nuisances

Deux types de nuisances peuvent être relevés : une pollution sonore et une pollution de l'air. Les deux sont générées par la circulation automobile dense sur ce tronçon.

#### **Bruit**

Les habitations sont longées par la RD570 qui génère des nuisances acoustiques.

#### **Air**

La pollution atmosphérique est elle aussi directement liée à la circulation automobile par les rejets des véhicules légers et lourds (dioxyde d'azote NO<sub>2</sub>, benzène, particules fines PM<sub>10</sub>). Toutefois, le site étant très ouvert, il limite fortement la stagnation ou la concentration des rejets atmosphériques. On peut donc considérer que cette pollution est limitée au droit de la zone.

### 3- Projet en zone AU et AUep, Nh et proposition de modification du recul

#### ■ Réglementation applicable

Conformément à l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme, il est précisé que : « *En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.* »

Les nouvelles constructions ne sont donc pas autorisées au regard de cet article du Code de l'urbanisme.

#### 1. Les zones 1AU et 1AUep

#### ■ Objet de la dérogation

Actuellement, il existe sur CREVECHAMPS et les communes jouxtant le **faisceau routier de la RD570** des mesures d'interdiction de construire liées à **l'amendement Dupont** (articles L.111-6 à L.111-10 du Code de l'Urbanisme recodifié par ordonnance du 23 septembre 2015).

Afin de trouver une solution urbaine et de déroger à cette règle d'inconstructibilité pour créer de véritables aménagements d'entrées de ville, la réalisation d'une étude dite « Entrée de Ville » prévue par un amendement à la loi Barnier du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement permet de lever cette interdiction moyennant l'établissement de règles spécifiques assurant la prise en compte de divers paramètres.

La présente étude a donc pour objectif de justifier la nécessité de faire tomber le recul inconstructible autour de l'axe de la RD570 au droit de l'implantation des futures zones à urbaniser.

Par le biais de l'amendement Dupont, ce recul sera ramené à **20 mètres** pour les portions autour de la RD570 impactant la zone 1AU et 1AUep.

#### ■ Propositions d'aménagement et justifications

**Le nouveau recul sur 188 mètres linéaires** le long de la RD570 fait l'objet d'une demande de dérogation de **passer à 20 mètres au lieu de 75 mètres.**

Il est nécessaire de garantir la compatibilité de la nouvelle règle de recul de 20 mètres avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

C'est pourquoi les principes suivants ont été actés :

- La valorisation des franges urbaines par de la végétalisation en fond de parcelle
- La présence d'habitations existantes au contact de la zone envisagée
- La faible emprise de la zone AU : 0.31ha
- L'aménagement d'une plateforme de retournement depuis la rue de la Charmousse afin d'éviter l'accès depuis la RD570.

Ce nouveau recul sera reporté sur les plans de zonage et dans le règlement écrit.

#### ✓ **Prise en compte des nuisances :**

⇒ *Au regard des nuisances, le recul à 20 mètres n'augmente pas les nuisances acoustiques et atmosphériques. En effet, il existe déjà des constructions le long de cette RD et la végétalisation des arrières de parcelles qui est proposée dans les OAP permettra de limiter ces nuisances dans la mesure où la végétation augmente la captation des particules de CO2 et est un des outils de limitation du bruit.*

#### ✓ **Prise en compte de la sécurité :**

⇒ *Au regard de la sécurité routière, le recul à 20 mètres prend en compte la gestion du trafic, dans la mesure où ce recul permet de préserver la sécurité routière des deux zones. Ainsi, la commune a fait le choix de conserver un double sens, mais l'étroitesse de la voirie souhaitée par la commune et la limitation de vitesse à 30km/h permettra de sécuriser l'accès unique sur la RD. Une voie « de garage » sur la côté de la voirie permettra le croisement des véhicules.*

✓ **Prise en compte de la qualité architecturale et paysagère**

⇒ Au regard de la qualité architecturale, la modification du recul à 20 mètres est compatible avec la prise en compte de la qualité architecturale et paysagère. En effet, le règlement est identique à celui indiqué pour les zones de constructions classées en UB. Ainsi, les constructions plus anciennes et très récentes le long de la RD ont le même règlement que les futures constructions de la zone, ce qui permettra une homogénéité des constructions.

L'orientation des constructions se fera sur la rue de la Charmousse ce qui permettra de limiter l'impact architectural et paysager depuis la RD et à l'entrée du village. En parallèle, des zones de transitions paysagères et la végétalisation des arrières de parcelles n'engendreront pas de couperets paysagers importants.

En approfondissant le volet paysager et en s'intéressant aux milieux biologiques, il apparaît :

- Que sur le plan environnemental il n'y a aucun enjeu environnemental vis-à-vis des habitats biologiques et des espèces animales.
- Qu'au regard de son positionnement dans la vallée et de la faible surface de la zone, l'impact des eaux pluviales peut être négligeable sur les zones aval.

✓ **Prise en compte de la consommation des espaces agricoles :**

⇒ Au regard de la prévision de consommation d'espaces, la modification du recul à 20 mètres est compatible avec la limitation de la consommation des espaces agricoles dans le sens où elle permet la constructibilité d'une zone dans la poursuite de lotissement existant et sur une faible emprise 0,3ha.

## 2. Le STECAL Nh (habitations mitées)

### ■ Objet de la dérogation

Actuellement, il existe sur CREVECHAMPS et les communes jouxtant le **faisceau routier de la RD570** des mesures d'interdiction de construire liées à **l'amendement Dupont** (articles L.111-6 à L.111-10 du Code de l'Urbanisme recodifié par ordonnance du 23 septembre 2015).

Afin de trouver une solution urbaine et de déroger à cette règle d'inconstructibilité pour créer de véritables aménagements d'entrées de ville, la réalisation d'une étude dite « Entrée de Ville » prévue par un amendement à la loi Barnier du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement permet de lever cette interdiction moyennant l'établissement de règles spécifiques assurant la prise en compte de divers paramètres.

La présente étude a donc pour objectif de justifier la nécessité de faire tomber le recul inconstructible autour de l'axe de la RD570 au droit de l'implantation des futures zones à urbaniser.

Pour les habitations mitées situées dans des STECAL Nh, ce recul devra tomber afin d'autoriser les extensions mesurées (limitée à l'ajout de 25% de l'emprise de l'habitation principale existante) et les constructions d'annexes (30m<sup>2</sup> pour les annexes sauf les abris de jardin dont l'emprise sera fixée à 15m<sup>2</sup>).

### ■ Propositions d'aménagement et justifications

Règlementairement, la commune a fait le choix de classer ces habitations en STECAL afin de permettre la construction d'annexes et de l'extension mesurée compte tenu des habitations existantes. Il y a donc une nécessité de faire tomber le recul d'inconstructibilité dans la mesure où les habitations sont en bordure de RD et que les extensions et annexes autorisées ne seront pas réalisées plus en avant que l'existant.

✓ **Prise en compte des nuisances :**

⇒ Au regard des nuisances, déroger à la règle de l'inconstructibilité n'augmente pas les nuisances acoustiques et atmosphériques, dans la mesure où les habitations se trouvent dans un couloir végétalisé entre la ripisylve du canal et de la Moselle, et les boisements des parcelles et des coteaux. Cette végétation augmente la captation des particules de CO<sub>2</sub> et est un des outils de limitation du bruit.

✓ **Prise en compte de la sécurité :**

⇒ Au regard de la sécurité routière, déroger à la règle de l'inconstructibilité n'augmente pas les problèmes de la sécurité routière, dans la mesure où il n'y a aucune nouvelle construction à usage

d'habitation possible et qu'une voie d'insertion existe aujourd'hui. L'insertion sur la RD restera alors inchangée par rapport à l'existant.

✓ **Prise en compte de la qualité architecturale et paysagère :**

⇒ Au regard de la qualité architecturale, déroger à la règle de l'inconstructibilité n'impacte pas la qualité architecturale et paysagère, dans la mesure où les possibilités de construction sont limitées :

• **Emprise au sol : pas de modification volumétrique et de densité**

- Pas plus de 25% d'extension par rapport à l'habitation principale existante :
- Les annexes sont limitées à 30m<sup>2</sup> sauf les abris de jardin dont l'emprise sera fixée à 15m<sup>2</sup>.

• **Hauteur : pas d'impact paysager**

- Pour les extensions à usage d'habitation une hauteur maximale de 7 mètres à l'égout de toiture et 9 mètres,
- Pour les annexes, une hauteur maximale de 4 mètres.

• **Aspect extérieur :**

- Règlement identique aux zones UB et AU.

Il y a une maîtrise de l'ambiance végétale forte du secteur.

✓ **Prise en compte de la consommation des espaces agricoles :**

⇒ Au regard de la prévision de consommation d'espaces, déroger à la règle de l'inconstructibilité n'impactera cette consommation dans la mesure où les emprises au sol sont modérées et exclues toute nouvelle construction à usage d'habitation.

