

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.

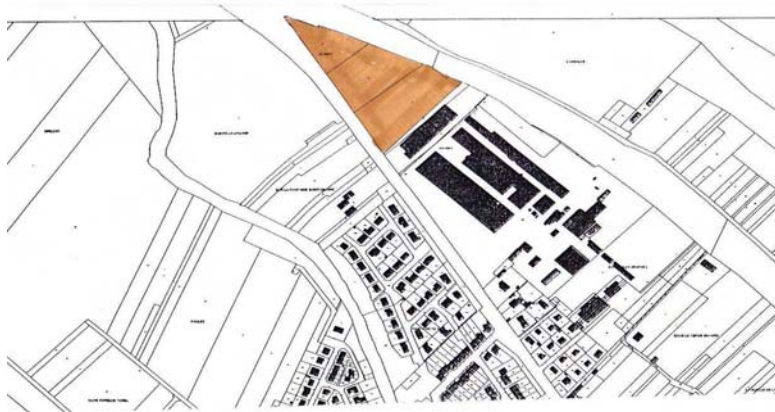
Pour se rendre à Bar le Duc, Verdun ou à Ligny en Barrois (les principales villes Meusiennes proches), les usagers empruntent la RD 935 (ancienne RN 135). La RN4 (Paris-St Dizier-Nancy) est facilement accessible à partir de la commune de Ligny en Barrois avec une connexion à dix kilomètres.

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.

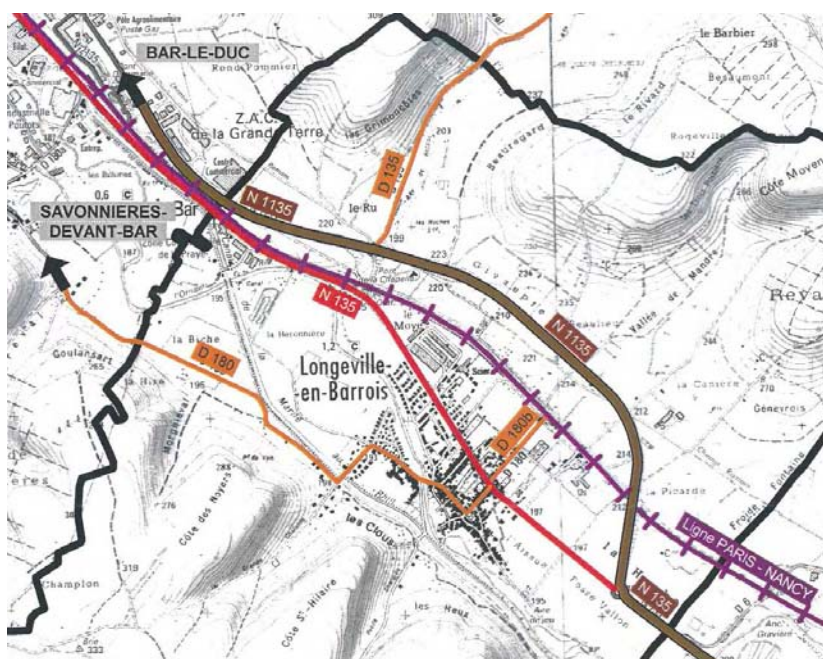


Cette zone 1AUx de **2,64ha** se positionne dans le prolongement direct d'une emprise urbanisée consacrée à des activités économiques. Sur cette zone existante, sont implantés des bâtiments qui proposent des gabarits d'importance. Quelques constructions sont disséminées de manière complémentaire vers 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.

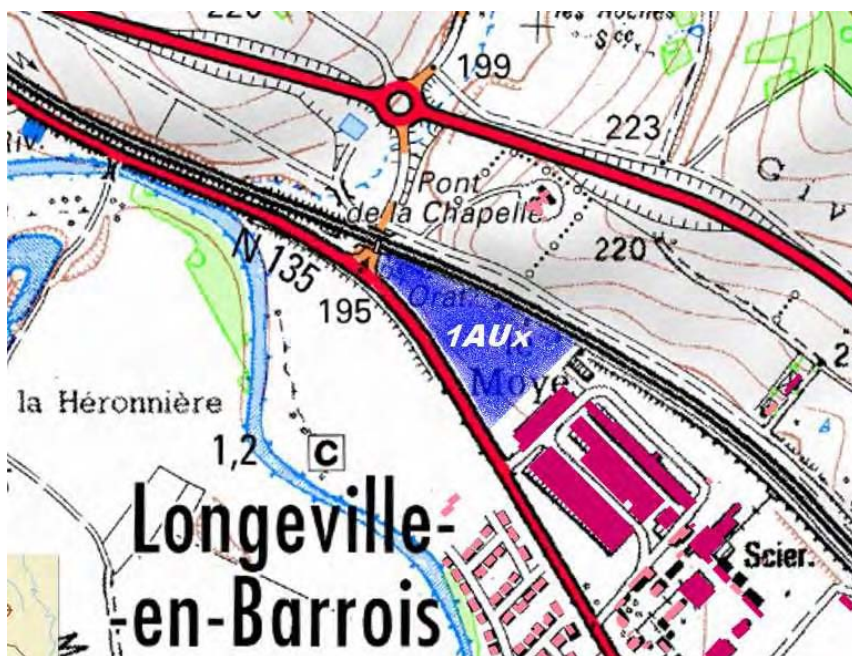
Actuellement, il n'existe pas d'accès carrossable à partir de la RD 935, qui puisse servir de support à une entrée de la zone 1AUx pour permettre son aménagement.

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 topographie

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 caténaires 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 1AUx 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.

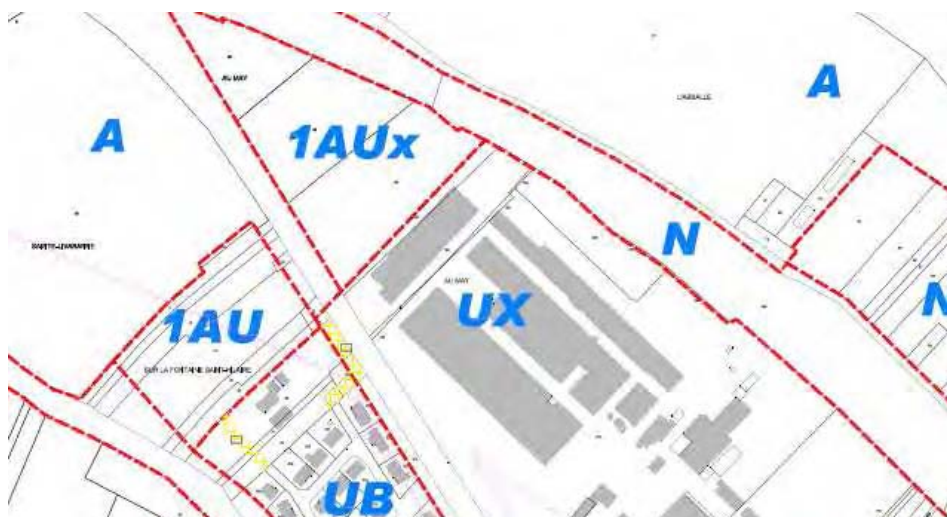
5.2- Le P.L.U

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

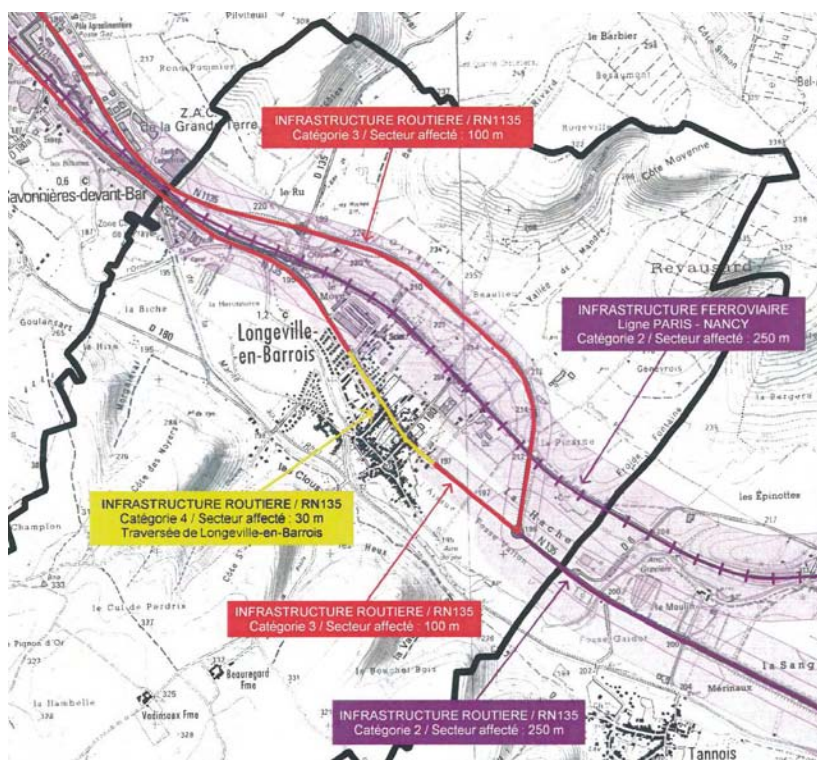
5.2.2- Statut urbanistique de cette zone

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

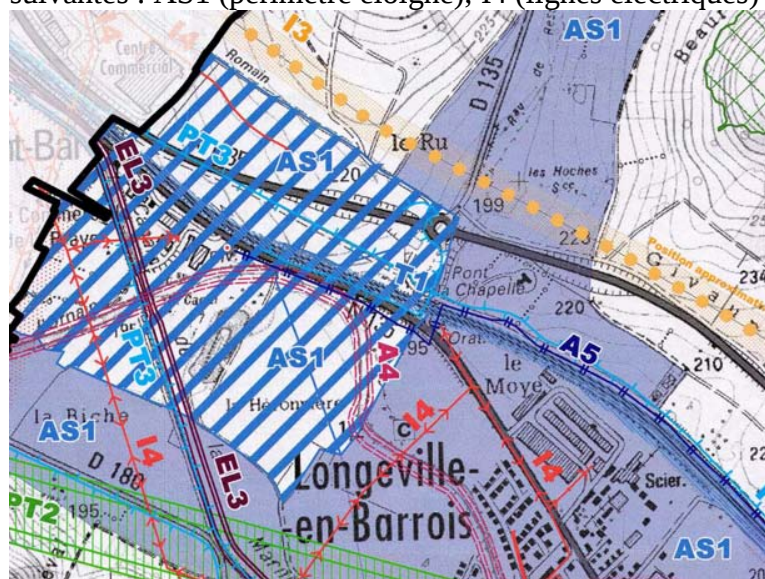
La zone UX est raccordée par une conduite de 125mm jusqu'au dernier bâtiment en bordure de la RD 935. Dans cette hypothèse, il sera juste nécessaire de prolonger ce réseau pour alimenter correctement la nouvelle zone 1AUx (distance environ 100m).

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)
-  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 réduit 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 ».

Département de la Meuse



Commune de LONGEVILLE-en-BARROIS



PLAN LOCAL D'URBANISME

dossier d'étude d'entrée de ville

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

zone 1AUx lieu dit «de la Grande Terre »



Sommaire zone 1AUx « Grande Terre »

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

Introduction

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



Vue d'ensemble de la zone 1AUx

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

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

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

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

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

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

I- Le cadre législatif

1-Contexte législatif

1.1- Origines législatives

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

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

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



La RN 1135 en bordure de la zone 1AUx

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

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

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

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

1.2-Urbanisme de la zone 1AUx

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

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

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

- a- existence d'un P.L.U approuvé (ou à approuver)*
- b- existence dans ce P.L.U de règles de nature à assurer la qualité de l'urbanisation au regard d'un certain nombre de critères*
- c- justification et motivation de ces règles en regard de ces mêmes critères*

1.3- Objectifs de l'étude proposée

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

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

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

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

1.4.1- Les nuisances

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

1.4.2- La sécurité

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

1.4.3- La qualité de l'urbanisme et des paysages

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

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

1.4.4- La qualité architecturale

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

II-ANALYSE CONTEXTUELLE

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

1- SITUATION

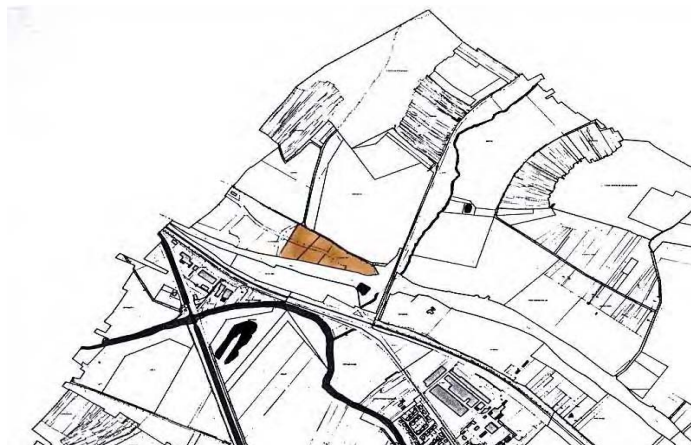
La commune de Longeville-en-Barrois se situe au sud-ouest du département la Meuse à courte distance de la ville de Bar le Duc préfecture de la Meuse, à une soixantaine de kilomètres de Verdun et à une dizaine de kilomètres de Ligny en Barrois.

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

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

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

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



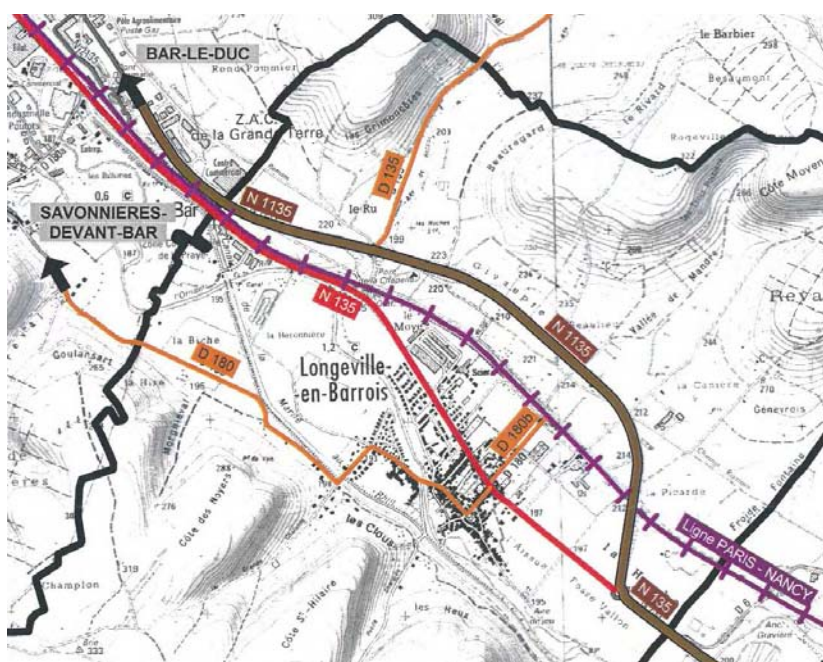
La zone 1AUx à vocation économique se situe largement à l'extérieur du cadre bâti de la commune de Longeville-en-Barrois. Elle se positionne en limite extérieure du territoire communal vers Bar le Duc, dans le prolongement direct d'une emprise urbanisée classée UXc dans le PLU communal pour des activités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

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

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

2- LES AXES DE CIRCULATION

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



Cartographie des infrastructures

2.1- Les voies routières principales

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2- Desserte de la zone d'étude

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

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

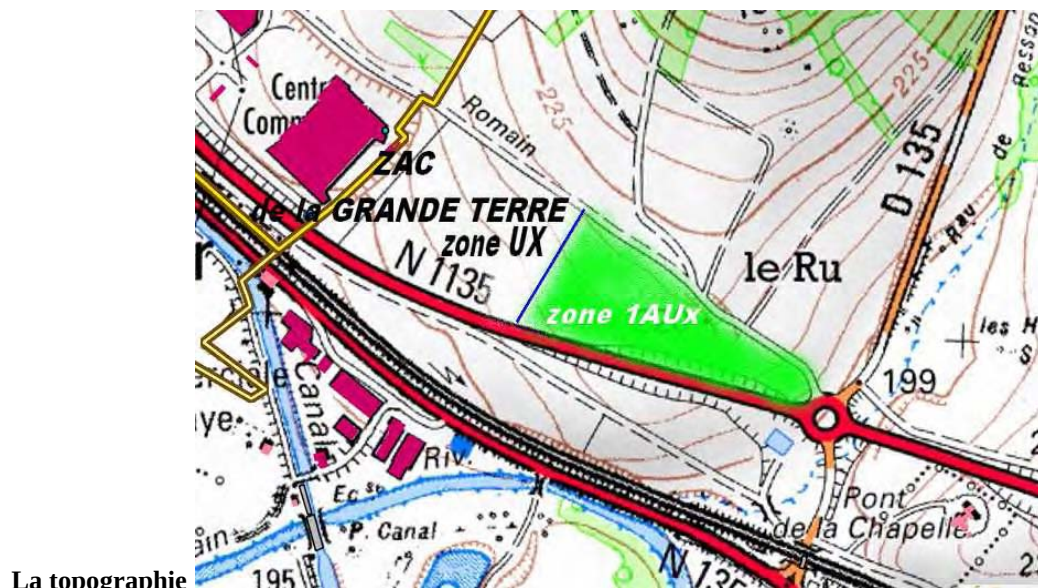
La RN 1135 en bordure de la zone d'études est classée en voie bruyante à grande circulation de catégorie 3, tel que défini par le décret n°2010-578 du 31 mai 2010 modifiant le décret 2009-615 du 3 juin 2009.

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

3-LE PAYSAGE

3.1- Le relief

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



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

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

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



RN 1135 incrustée dans le profil

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

3.2- Le paysage

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



Vue du paysage (coteau de Grimoncotes)

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



Vue du paysage côte St Hilaire et des Noyers

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

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

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



Paysage perceptible avenue de la Grande Terre

3.3- L'usage des sols

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



Les éléments du paysage

4- LE CADRAGE VISUEL



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

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



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

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

5-LES DOCUMENTS D'URBANISME

5.1- Le SCoT

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

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

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

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

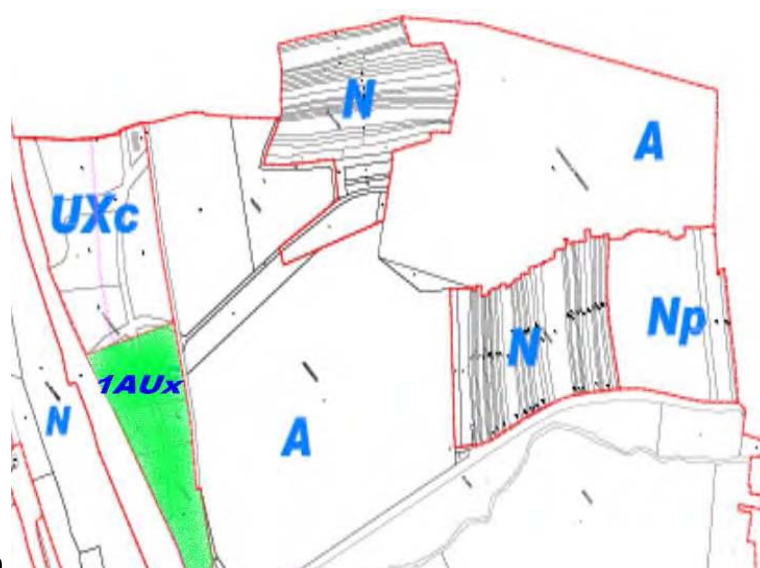
5.2- Le P.L.U

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

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

5.2.1- Objectifs fixés par le P.L.U

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



Extrait du zonage 1/5000

5.2.2- Statut urbanistique de cette zone

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

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

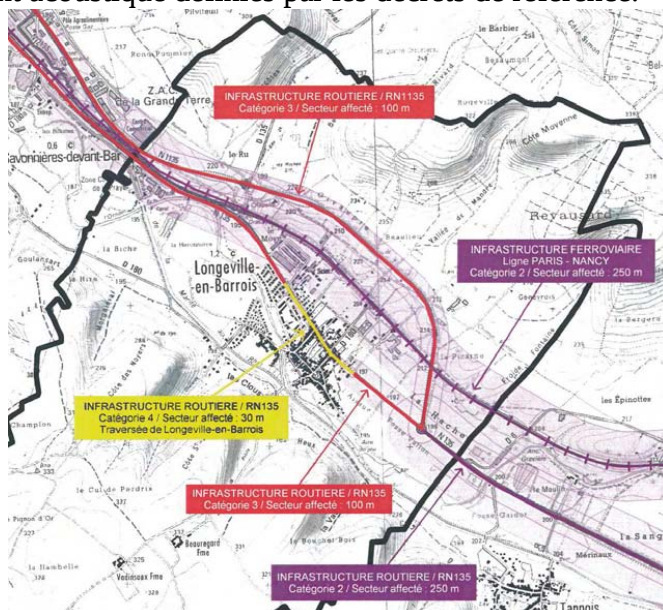


Urbanisation en cours

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

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

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



5.2.3- Les aspects réglementaires principaux de la zone 1AUx

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

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

6- LES RESEAUX

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

6.1- Assainissement

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

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

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



Noue pour la rétention eaux pluviales



Noue pour la rétention eaux pluviales

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



Bassin de rétention sur la zone 1AUx

6.2- Alimentation en eau potable

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

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

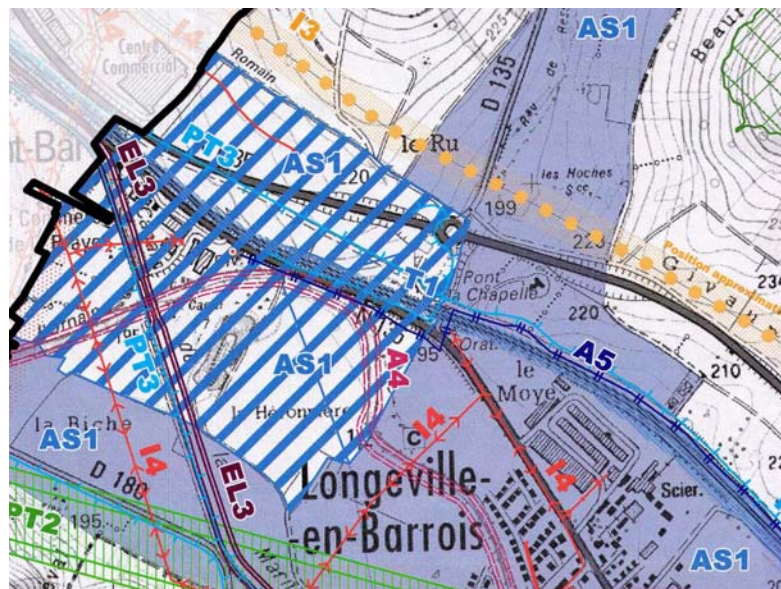
6.3- Alimentation électrique et courants faibles

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

7- LES SERVITUDES

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

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



carte récapitulative des servitudes

SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE AFFECTANT LE TERRITOIRE COMMUNAL :

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

Liste des servitudes

8- LES NUISANCES

8.1- Le bruit

8.1.1- Aéroport de St Dizier

La zone 1AUx n'est pas concernée

8.1.2- Infrastructure de transport ferroviaire ligne Grand Est

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

Les niveaux sonores de références sont fournis à titre indicatif:

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

8.1.3- Infrastructures de transport routier

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

Les niveaux sonores de références sont fournis à titre indicatif:

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

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

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

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

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

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

9- LES RISQUES NATURELS

9.1- Mouvement de terrain

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

9.2- Risque naturel inondation

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

III- LES PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

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

1- LES NUISANCES

1.1- Les nuisances sonores

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

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

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

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

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

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

1.2.1- Poussières de grandes tailles

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

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

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

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

1.2.2- Petites poussières assimilables et gaz

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

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

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

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

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

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

2- LA SECURITE

2.1- Accès existant

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

2.2- Nouvel accès

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



Carrefour giratoire entrée de la zone 1AUx

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

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

3- L'URBANISME ET LE PAYSAGE

3.1-L'urbanisme

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

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

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



Voie d'accès et contre-voie liaison douce

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

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

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

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

3.2- Le paysage

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

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

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

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

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



Aspect actuel sans teneur du foncier

Les séparations 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 participera à la mise en scène l'ensemble des propositions d'aménagement avec flux lumineux en faisceaux.

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

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

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

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



Conclusion

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

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

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

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

Département de la Meuse



Commune de LONGEVILLE-en-BARROIS



PLAN LOCAL D'URBANISME

dossier d'étude d'entrée de ville

*En application de la loi n°95-101 du 2 février 1995
relative au renforcement de la protection de l'environnement
article L111-6 du Code de l'Urbanisme*

zone 1AUx lieu dit « à l'Olière »



Sommaire zone 1AUx « à l'Olière »

Introduction	p. 3
I – Cadre législatif	p. 3
1- Contexte législatif	p. 3
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. 8
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. 12
4.2.1- Objectifs fixés par le P.L.U	
4.2.2- Statut urbanistique de cette zone	
4.2.3- Les aspects réglementaires principaux de la zone 1AUx	p. 13
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. 14
7-LES NUISANCES	p. 16
7.1- Le bruit	p. 16
7.1.1- Aéroport de St Dizier	
7.1.2- Infrastructure de transport ferroviaire ligne Grand Est	
7.1.3- Infrastructures de transport routier	
8-LES RISQUES NATURELS	p. 17
8.1- Mouvement de terrain	p. 17
8.2- Risques naturel inondation	p. 17
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. 18
1.2.1- Poussières de grandes tailles	
1.2.2- Petites poussières assimilables et gaz	
2-LA SECURITE	p. 18
2.1- Accès existant	p. 18
2.2- Nouvel accès	p. 19
3- L'URBANISME ET LE PAYSAGE	p. 20
3.1- L'urbanisme	p. 20
3.2- Le paysage	p. 21
4-LA QUALITE ARCHITECTURALE	p. 22
IV- LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT DE LA ZONE 1AUx	p. 23
Conclusion	p. 23

Introduction

L'étude proposée par ce document présente comme objectif de formuler des propositions pour l'aménagement de la zone 1AUx du P.L.U. de la commune de Longeville-en-Barrois, sise lieu-dit « à l'Olière » sortie de ville coté Ligny en Barrois.



Vue d'ensemble de la zone 1AUx

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

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

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

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

- I- Le cadre législatif
- II- Analyse contextuelle
- III- Les propositions d'aménagement
- IV- Principes d'aménagement

I- Le cadre législatif

1-Contexte législatif

1.1- Origines législatives

La commune de Longeville-en-Barrois est concernée par la traversée de la route départementale RD 935, classée «voie à grande circulation» par décret n°2010-578 du 31 mai 2010 modifiant le décret n°2009-615 du 3 juin 2009.

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

En particulier, ce dispositif est applicable à la zone 1AUx du P.L.U de la commune de Longeville-en-Barrois, située en bordure de la RD 935 au lieu-dit « à l'Olière ». Cette situation contextuelle est à l'origine du développement de cette étude afin de permettre toute urbanisation sur l'emprise concernée.



Vue de la zone direction Ligny en Barrois

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

Ainsi la zone 1AUx objet de la présente étude est concernée en particulier par l'infrastructure ferroviaire Paris Nancy et la RD 935 qui traversent la commune.

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

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

1.2-Urbanisme de la zone 1AUx

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

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

- a- existence d'un P.L.U approuvé (ou à approuver)*
- b- existence dans ce P.L.U de règles de nature à assurer la qualité de l'urbanisation au regard d'un certain nombre de critères*
- c- justification et motivation de ces règles en regard de ces mêmes critères*

1.3-Objectifs de l'étude proposée

Le document d'urbanisme PLU de la commune de Longeville-en-Barrois est en phase préalable à l'arrêt du document prévu pour le 4^e trimestre 2016. Afin de permettre l'approbation prochaine du Plan Local d'Urbanisme par la commune (**point a susvisé**), il est nécessaire d'établir cette étude d'entrée de ville conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme pour la zone 1AUx concernée.

La finalité de l'étude engagée est de répondre **aux points b et c ci-dessus référencés**. Par ce document, la commune de Longeville-en-Barrois définira un «corpus» de règles justifiées et motivées en regard des critères retenus par la qualité de l'urbanisation de la zone 1AUx en bordure de la RD 935 et ce, dans le cadre d'un projet urbain intégré à son contexte.

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

1.4.1- Les nuisances

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

1.4.2- La sécurité

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

1.4.3- La qualité de l'urbanisme et des paysages

Le nouveau secteur d'urbanisation doit s'inscrire en continuité des autres quartiers existants avec la définition des connexions prévues et futures.

L'aménagement du front urbain le long de la RD 935, le positionnement du bâti, le tracé des voies, les espaces publics, les abords paysagers et l'organisation des aires de stationnement participeront à une vision d'ensemble du projet urbain proposé dans une perception visuelle qualitative de la zone concernée incluant la dimension paysagère.

1.4.4- La qualité architecturale

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

II-ANALYSE CONTEXTUELLE

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

1- SITUATION

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

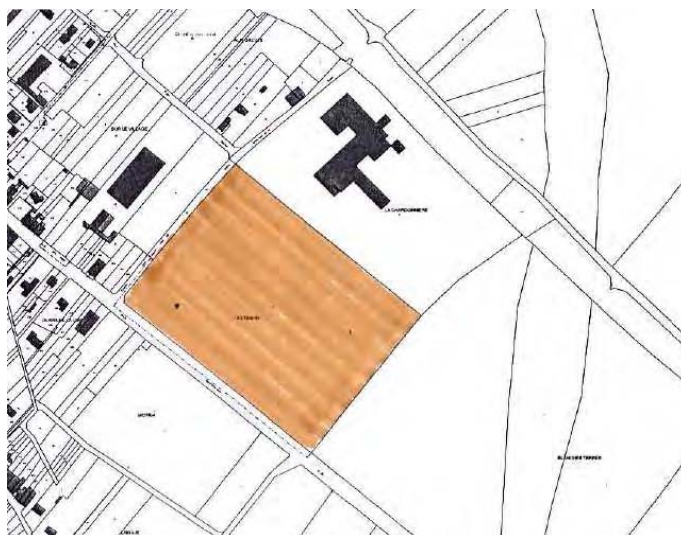
Pour se rendre à Bar le Duc, Verdun ou à Ligny en Barrois (les principales villes Meusiennes proches), les usagers empruntent la RD 935 (ancienne RN 135). La RN4 (Paris-St Dizier-Nancy) est facilement accessible à partir de la commune de Ligny en Barrois avec une connexion à dix kilomètres.

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

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

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

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



Extrait cadastral

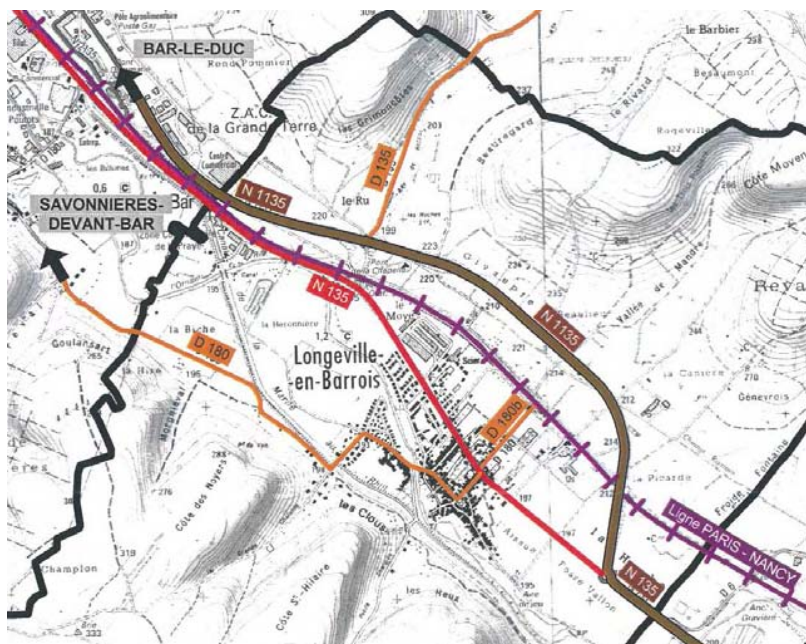
Vers la voie ferrée, quelques maisons individuelles sont disséminées le long de la voie de desserte (chemin rural). De l'autre côté de ce chemin rural, se trouve une exploitation agricole constituée de plusieurs bâtiments d'exploitation.

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

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

2- LES AXES DE CIRCULATION

La commune de Longeville-en-Barrois est traversée par deux axes routiers importants, par trois liaisons vers des communes voisines, par la liaison ferroviaire « Grand Est », par les voies de desserte pour le centre-bourg et les parties urbanisées (essentiellement sous la forme de lotissements), y compris une liaison intracommunale et par la voie navigable le canal de la Marne au Rhin.



Cartographie des infrastructures

2.1- Les voies routières principales

a- la RN 1135 : elle constitue le contournement de la partie agglomérée de la commune dans une orientation nord-ouest-sud-est et a permis de soulager de manière efficiente la traversée urbaine de Longeville-en-Barrois qui avoisinait auparavant les 10 000 véhicules/jour (relevé année 2000). Cette voie est classée à grande circulation de catégorie 3, ce qui impose une prise en compte des prescriptions acoustiques dans un secteur affecté de 100 mètres

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

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

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

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

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

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

2.2- Desserte de la zone d'étude

La zone d'étude se trouve immédiatement à proximité et en bordure de l'emprise de la RD 935 en sortie du cadre bâti de la commune. Les altimétries réciproques sont proches des deux cotés de la voirie ce qui traduit un ensemble relativement homogène.

La RD 935, en bordure de la zone d'études, est classée en voie bruyante à grande circulation de catégorie 3, tel que défini par le décret n°2010-578 du 31 mai 2010 modifiant le décret 2009-615 du 3 juin 2009.

Des dispositions de protection acoustique sont à prescrire conformément à l'arrêté 2011-2612 du 20 décembre 2011. La section concernée pour la zone 1AUx se trouve hors centre-ville, ce qui impose un secteur affecté de 100 mètres à prendre en compte pour les prescriptions acoustiques.

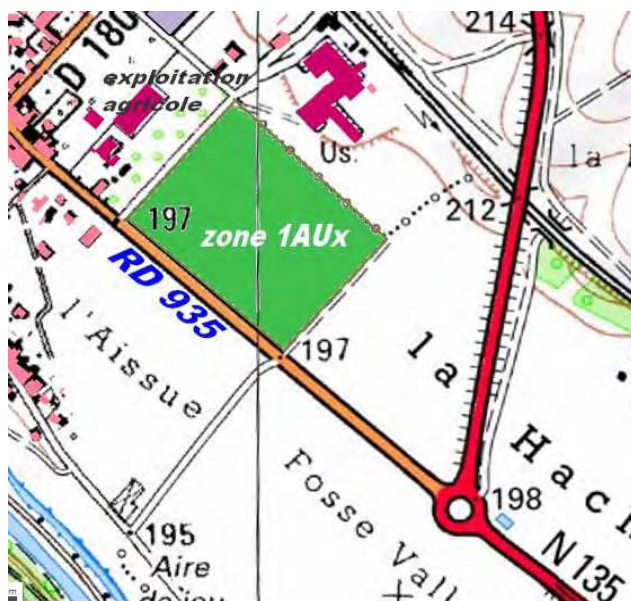
Actuellement, le chemin d'exploitation dit « chemin de la petite chaussée de la Saulx » peut constituer un accès carrossable à partir de la RD 935, qui puisse servir de support à une desserte ou à point d'accès complémentaire de la zone 1AUx pour permettre son aménagement.

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

3-LE PAYSAGE

3.1- Le relief

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



La topographie

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

3.2- Le paysage

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

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



Le paysage nord-est à partir de la RD 935

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

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



Le paysage sud-ouest vu du chemin d'accès

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

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

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



Activité automobile entrée de commune

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



Activité de transport entrée de commune

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



Exploitation agricole à proximité

3.3- L'usage des sols

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

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



Les éléments du paysage

4-LES DOCUMENTS D'URBANISME

4.1- Le SCoT

Le SCoT du Pays Barrois a été approuvé le 19 décembre 2014. Tout aménagement envisagé sur le territoire de la commune de Longeville-en-Barrois se doit d'être en cohérence avec les différentes directives d'orientation du Schéma d'Orientations Territoriales. Cette nouvelle zone à vocation économique 1AUx en sortie d'agglomération, est formellement inscrite dans les documents d'orientation du SCoT Pays Barrois.

4.2- Le P.L.U

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

4.2.1- Objectifs fixés par le P.L.U

Le secteur d'étude de **6,82ha** est classé en zone 1AUx dans sa totalité. Le P.L.U. a fixé comme objectif général précisé dans le **Plan d'Aménagement et de Développement Durables « la poursuite du développement économique de la commune »**.

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



Extrait du zonage 1/2000

4.2.2- Statut urbanistique de cette zone

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

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

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

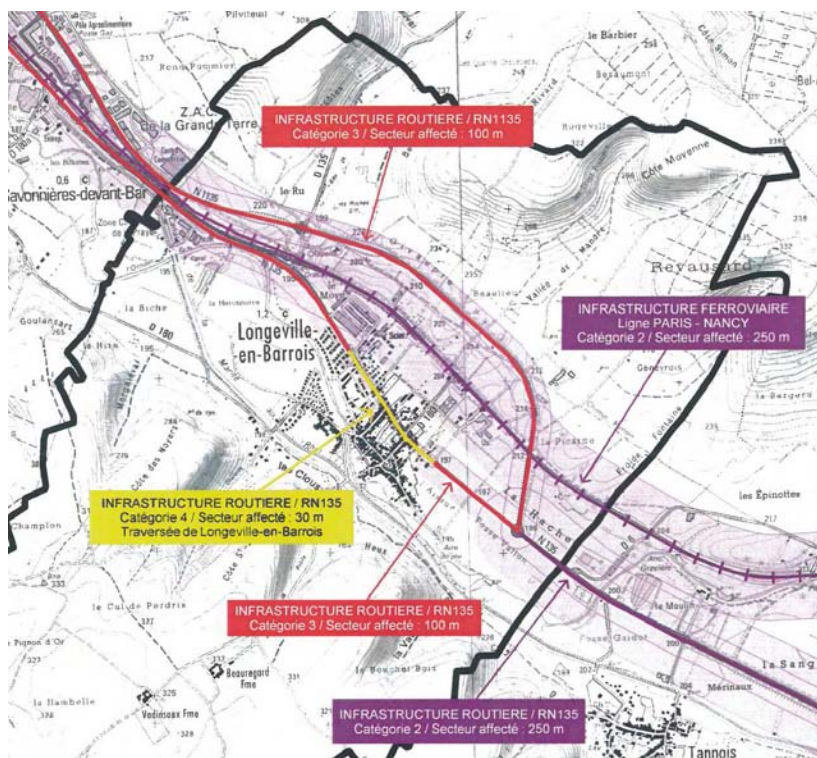
En orientation sud-ouest, au-delà de la RD 935, se trouvent des terres agricoles classées en zone A au PLU. De l'autre côté du chemin rural qui permet l'accès à la zone UX, se trouve une emprise agricole classée en zone A.

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

Par suite du classement de la RD 935 en voie à grande circulation et en application de l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme, il est imposé un recul de 75m par rapport à l'axe de cette voie. Ce recul sera modulable en regard des réponses apportées aux différents critères retenus (c'est l'objet de cette étude).

Un couloir de bruit de 100 mètres par rapport au bord de la voie de catégorie 3 est inscrit sur le plan de zonage au 1/2000 et reporté sur la zone 1AUx (application de la loi 92.1444- article 13 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit).

Dans ce secteur affecté, il est imposé la prise en compte des prescriptions d'isolement acoustique définies par les décrets de référence.



4.2.3- Les aspects réglementaires principaux de la zone 1AUx

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

- caractère de la zone:

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

- 1AUx3 Accès et voirie:

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

- 1AUx4 Desserte par les réseaux

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

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

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

- 1AUx7 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

- -implantation des constructions en limite séparatives : soit en jouxtant la limite parcellaire, soit la moitié de la hauteur en tout point sans pouvoir être inférieure à 3m

- 1AUx10 Hauteur des constructions

- hauteur maximale fixée à 11m à l'acrotère ou 10,5m à l'égout de toiture (pour les constructions d'habitations soumises à condition 6m à l'égout de toiture ou 6,5m à l'acrotère)

- 1AUx11 Aspect extérieur des constructions

- l'aspect extérieur ne devra pas porter atteinte au caractère des lieux avoisinants, aux sites et aux paysages urbains
- les clôtures sur rue ou séparatives non obligatoires peuvent être en haies vives d'essences locales, doublées ou non d'un grillage plastifié vert, d'une hauteur maximale de 2m

- 1AUx12 Stationnement

- les aires de stationnement devront être situées en dehors des voies publiques et devront permettre d'accueillir le stationnement des employés, des visiteurs et du trafic lié à l'activité l'espace compris entre l'alignement et les bâtiments doit être aménagé
- 2 places de stationnement par logement

- 1AUx13 Espace libre et plantations

- les aires de stationnement seront plantées à raison d'un arbre par 100m² d'espace libre et pour 4 places de stationnement
- les espaces libres non utilisés par l'activité seront aménagés en espace vert
- 15% de la superficie de l'unité foncière doit être plantée ou engazonnée
- les haies et arbres plantés devront être d'essences variées et locales (hors thuyas)

5- LES RESEAUX

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

5.1- Assainissement

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

5.2- Alimentation en eau potable

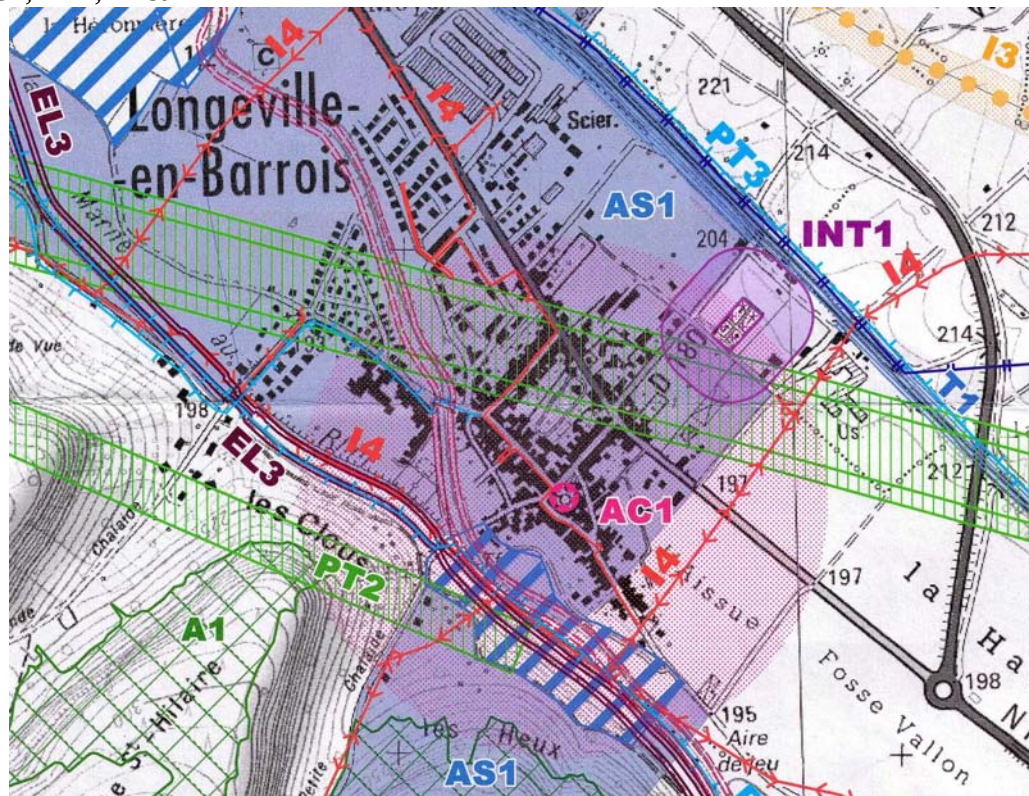
Une conduite en boucle aboutie à l'angle du au carrefour entre la RD 935 et le chemin rural par une conduite de 125mm. Dans cette hypothèse, il sera juste nécessaire de prolonger ce réseau pour alimenter correctement la nouvelle zone 1AUx (distance : la traversée du carrefour).

5.3- Alimentation électrique et courants faibles

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

6- LES SERVITUDES

Les servitudes de la zone 1AUx sont celles décrites dans le rapport de présentation du P.L.U page 32-33 du document. Elles sont traduites graphiquement dans le plan des servitudes dont un extrait est joint à ce dossier d'études. La zone 1AUx est concernée par les servitudes suivantes : AC1, PT2, I4 et T



carte récapitulative des servitudes

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

Liste des servitudes

7- LES NUISANCES

7.1- Le bruit

7.1.1- Aéroport de St Dizier

La zone 1AUx n'est pas concernée

7.1.2- Infrastructure de transport ferroviaire ligne Grand Est

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

Les niveaux sonores de références sont fournis à titre indicatif:

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

7.1.3- Infrastructures de transport routier

La zone 1AUx est concernée par la RD 935, classée voie bruyante de catégorie 3. Cette voie est susceptible de générer des nuisances acoustiques par le trafic journalier des véhicules. Le secteur affecté d'une largeur de 100m (bordure extérieure de la voie routière), imposent des prescriptions acoustiques définies par l'arrêté de référence (selon types de constructions).

Les niveaux sonores de références sont fournis à titre indicatif:

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

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



Zone 1AUx en bordure de la RD 935

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

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

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

8- LES RISQUES NATURELS

8.1- Mouvement de terrain

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

8.2- Risque naturel inondation

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

III- LES PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

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

1- LES NUISANCES

1.1- Les nuisances sonores

Rappel législatif: la loi 92.1444 en particulier l'article 13 du 31 décembre 1992, relatif à la lutte contre le bruit impose de prendre en compte les prescriptions d'isolement acoustique à l'intérieur du secteur affecté de 100 mètres autour de la voie bruyante RD 935 et du secteur affecté de 250 mètres autour de la voie ferroviaire Strasbourg-Paris.

L'isolement acoustique devra respecter l'ensemble des prescriptions contenues dans les arrêtés préfectoraux ou nationaux de référence. La correction acoustique prévue est estimée, selon les spécificités de chaque opération d'un milieu ouvert. La situation en léger promontoire de la voie ferroviaire participera à l'évacuation plus rapide par le haut des ondes sonores. Elle est modulable également, selon la distance du bord de la voie considérée et en fonction des dispositifs localisés (ces données sont contenue dans les arrêtés de référence).

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

Dans le cadre de l'aménagement d'ensemble de la zone 1AUx, un rideau d'arbres de haute tige (d'essence locale au feuillage fourni) en bordure 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).

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

1.2.1- Poussières de grandes tailles

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

L'aménagement de la zone 1AUx prévoira une marge de recul générale de 25m par rapport à l'axe de la voie polluante. La présence d'un rideau d'arbres et des haies vives, comme écrans intermédiaires, seront de nature à minorer le phénomène polluant par une fixation plus rapide des particules polluantes.

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

1.2.2- Petites poussières assimilables et gaz

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

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

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

La proposition de réduction de la vitesse à un minimum de **50km/h** est une **mesure impérative** à prendre dès l'aménagement de cette zone 1AUx, ce qui créera un continuum favorable du centre bourg jusqu'au carrefour vers Resson pour générer un effet modérateur à la dégradation de la qualité de l'air.

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

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

2- LA SECURITE

2.1- Accès existant

La zone 1AUx, sur l'un de ses cotés, est située en bordure de la RD 935 sans aucun accès existant à partir de cette voie de transit intercommunal. Le chemin rural dit « de la petite chaussée de la Saulx » qui conduit aux divers bâtiments existants sur la zone UX en deçà de la voie ferrée, longe au préalable l'emprise de la zone d'activités future 1AUx.

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



Limite entre zone UX et 1AUx

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

2.2- Nouvel accès

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

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

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



Chemin rural au carrefour RD 935

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

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



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

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

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

3- L'URBANISME ET LE PAYSAGE

3.1-L'urbanisme

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

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



RD 935 et zone 1AUx

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

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

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

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

3.2- Le paysage

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

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



RD 935 vers la zone 1AUx

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

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

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

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

En complément, il est prévu d'implanter des arbres de haute tige en façade sur les voies de desserte intérieure afin de marquer dans le paysage le parcours de la voirie (répartition environ 1 arbre par 10m de façade parcellaire).

Pour renforcer cet aspect paysager, il est prévu d'implanter sur les parcelles et ce, d'une manière aléatoire d'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 prévus d'envergure restreinte.

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

4- LA QUALITE ARCHITECTURALE

Les futurs bâtiments devront s'insérer dans cet aménagement d'ensemble avec le respect des dispositions urbanistiques prévues.

L'éclairage interne à la zone à la zone 1AUx sera l'occasion de mettre en scène l'ensemble des propositions d'aménagement avec un choix de candélabres judicieux avec flux lumineux en faisceaux dirigés.

Les formes architecturales ne peuvent être décidées à ce niveau. Elles restent de la compétence des architectes et maîtres d'oeuvre qui pourront intervenir sur la zone. Le choix des matériaux devra se porter sur des éléments durables sans aspect vernaculaire dans des gammes de coloris non agressives ou trop vives.

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

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

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

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



Conclusion

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

L'aménagement de la zone 1AUx apporte ainsi, un certain nombre de propositions et de règles à suivre et à respecter. La démarche d'ensemble s'est structurée autour du double principe de la co-visibilité et le parcours de la RD 935 avec prise en compte des secteurs déjà occupés par des activités et les projets à venir pour l'équipement public de la commune et la zone CIGEO prévue.

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

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

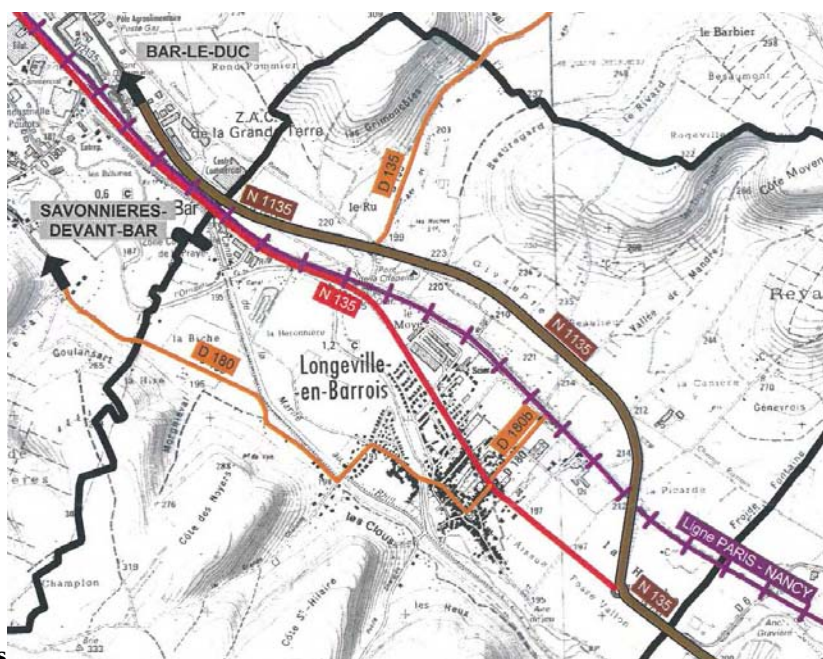
En limite sud-ouest, la zone 1AU vient se caler sur la bordure de la rivière l'Ornain qui serpente dans le fond du vallonnement.

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'Orientations 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.

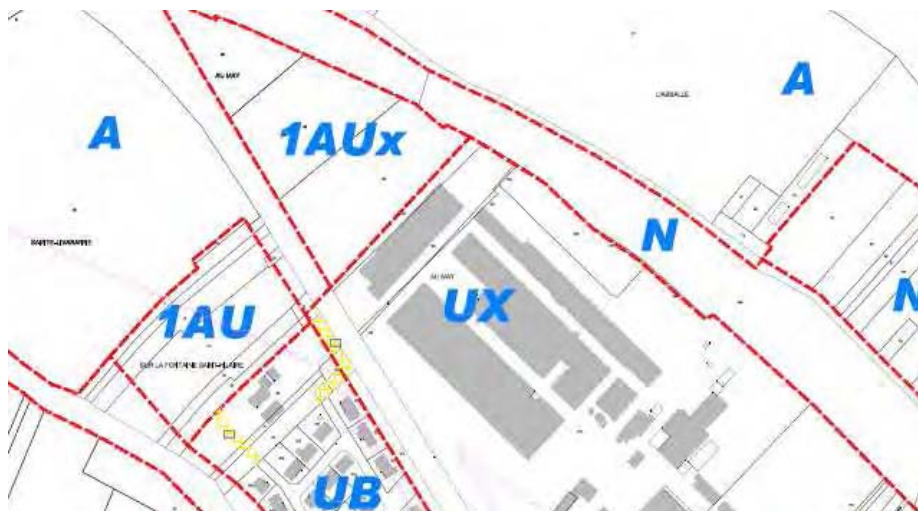
4.2- Le P.L.U

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

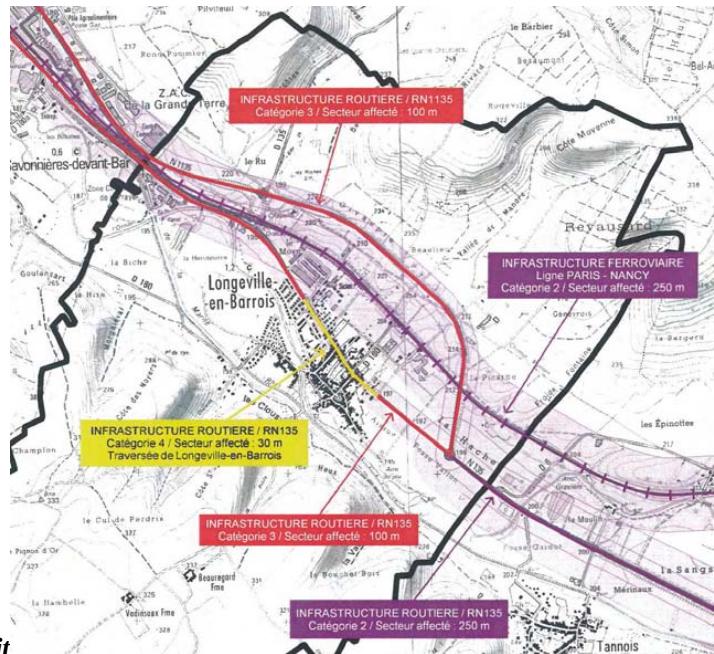
4.2.2- Statut urbanistique de cette zone

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'isolation 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).

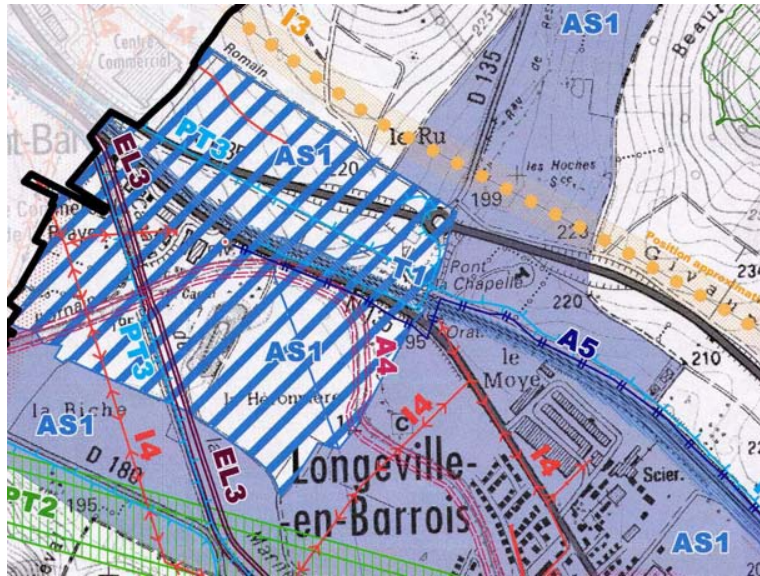
La capacité des réseaux pourra permettre l'alimentation normale des nouvelles constructions et permettent la défense incendie conforme aux attentes du SDIS.

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

 halage
marchepied

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)

 aérien
souterrain

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 contenue dans les arrêtés de référence.

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

Dans le cadre de l'aménagement d'ensemble de la zone 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 1AU 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 ripaysilve.

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 ».