

Plan Local d'Urbanisme



Étude Entrée de ville

Application de l'article L111-6
du Code de l'Urbanisme

Dossier Approbation



Vu pour être annexé à la délibération du conseil municipal du 18 juin 2020 approuvant le Plan Local d'Urbanisme de la commune de GOLBEY

M. le Maire
Roger ALÉMANI



Ville
de
Golbey



ÉTUDE D'URBANISME
COMMUNE DE GOLBEY - AMÉLIORATION DE L'ENTRÉE NORD-OUEST
ÉTUDE DE DÉROGATION A L'AMENDEMENT DUPONT



SOMMAIRE :

PRÉAMBULE :

Le cadre réglementaire et les objectifs p. 3

DIAGNOSTIC ET ANALYSE DE L'ETAT EXISTANT :

La situation et les enjeux p. 4

Les spécificités du site p. 5

Les qualités de l'axe et son environnement p. 6

1ère séquence : Le bois de Maximont p. 7

2ème séquence : La zone d'activités p. 8

3ème séquence : La proximité du lotissement p. 9

4ème séquence : Les espaces sportifs et paysagers p. 10

5ème Séquence : La zone Industrielle p. 11

PROPOSITION :

Découpage du nouveau PLU p. 12

Principe d'implantation sur la ZA des Hauts-Cailloux p. 13

La sécurisation des accès p. 14



Extrémité Est du contournement, le rond-point d'Uxegney



La rue du Fort, un carrefour fréquenté et délicat



Extrémité Nord du contournement, le rond-point de Chavelot

LE CADRE RÉGLEMENTAIRE ET LES OBJECTIFS :

L'article L111-6 du Code de l'Urbanisme dit «Amendement Dupont» (loi 02.02.95 art.52), définit le cadre réglementaire d'amélioration des entrées de ville. Cette disposition a pour but de maîtriser l'urbanisation d'entrées de ville par le biais de la mise en place d'une bande d'inconstructibilité de part et d'autre de l'axe des voiries classées à grande circulation sur une profondeur de 100 ou 75 mètres, en dehors des secteurs d'ores et déjà urbanisés.

Afin de déroger à ces règles d'implantation des constructions, une étude dite Amendement Dupont doit être effectuée, dont l'objectif est de justifier de la possibilité et de la nécessité d'édiction de règles d'implantation différentes.

Les objectifs de cette disposition sont les suivantes :

- Inciter les communes à promouvoir un urbanisme de qualité le long des voies routières les plus importantes,
- Lancer une réflexion préalable et globale sur l'aménagement futur des abords des principaux axes routiers,
- Finaliser un projet urbain qui trouvera sa traduction réglementaire dans les documents d'urbanisme locaux.

Code de l'Urbanisme, extrait du chapitre relatif à la constructibilité interdite le long des grands axes routiers :

Article L.111-6

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19.

Article L.111-7

L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas :

- 1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- 2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- 3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- 4° Aux réseaux d'intérêt public.

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

Article L.111-8

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

En application du Code de l'Urbanisme, au titre de l'article L.111-6, la RD 166A qui est classée route à grande circulation, impose un recul obligatoire de 75 mètres par rapport à l'axe en dehors des zones urbanisées.

La commune de GOLBEY a la volonté de développer l'urbanisation le long de cet axe, afin d'y permettre l'accueil d'activités économiques dans le cadre d'un projet urbain de qualité. Ce document a ainsi pour but d'expliquer les mesures qui doivent être prises concernant les nuisances, la sécurité, la qualité architecturale, ainsi que la qualité de l'urbanisme et des paysages, afin de pouvoir déroger à la règle qui impose un recul de 75m du bâti par rapport à l'axe de la voie.

LES SPÉCIFICITÉS DU SITE :

Le plan ci-contre représente les différentes zones présentes le long de cet axe.

La partie Ouest n'est pas urbanisée et aucune démarche n'est envisagée à ce jour. Il s'agit principalement du domaine forestier de Maximont et de parcelles agricoles.

Du côté Est, en lien avec la commune, on passe successivement à proximité des zones suivantes :

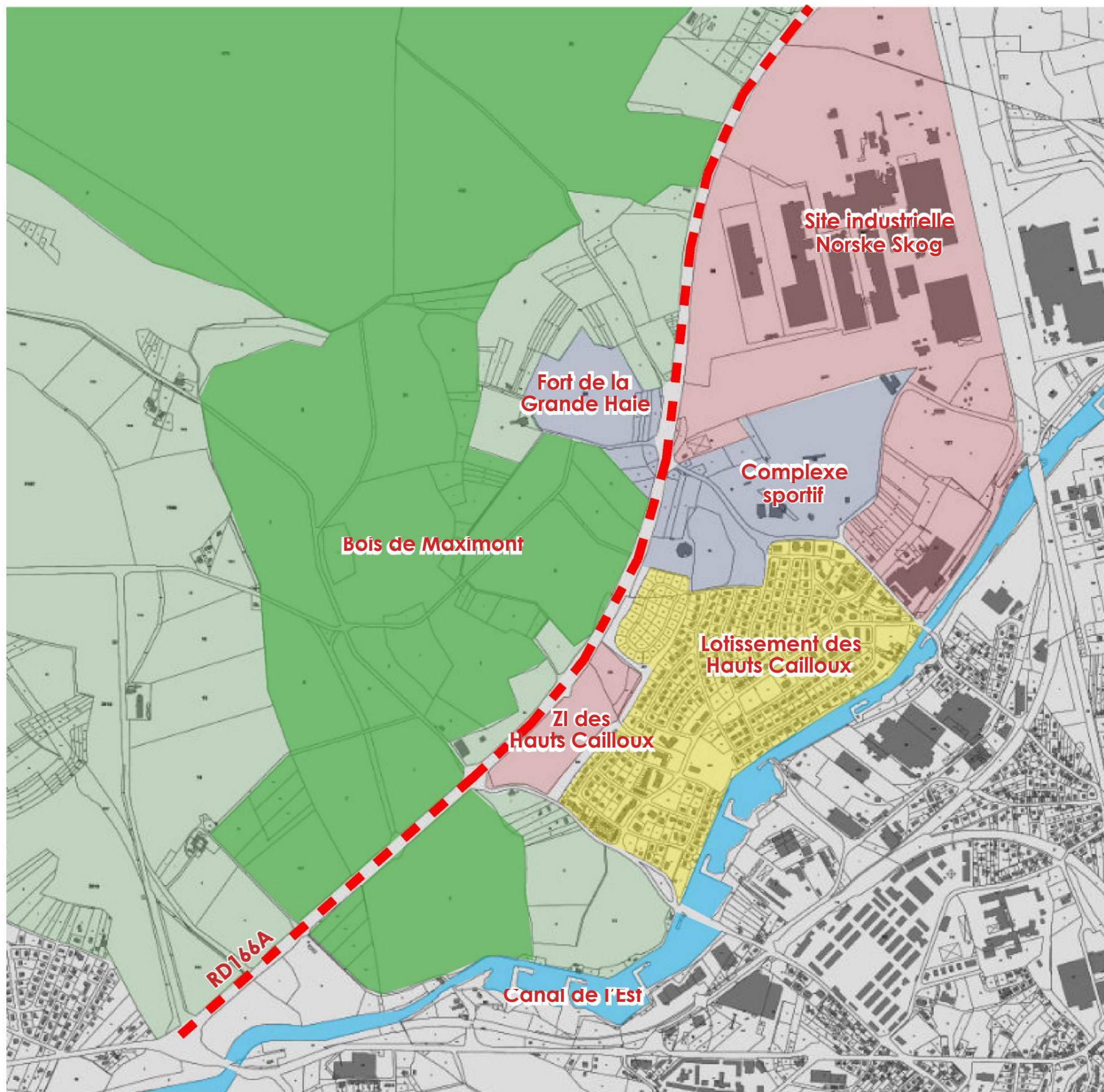
1. Le bois de Maximont est situé principalement à l'Ouest de la voie mais se prolonge pour rejoindre le Canal de l'Est. La RD166A le traverse sur environ 600m.

2. La Zone Industrielle des Hauts Cailloux est nouvellement créée, à ce jour aucune construction n'est encore réalisée. Le recul de 75m pénalise fortement l'implantation des futures entreprises.

0. Le lotissement des Hauts Cailloux; les parcelles sont maintenant presque totalement acquises et l'ensemble des constructions réalisées. Une zone de retrait a été aménagée pour mettre à distance les constructions.

3. Une zone de loisir et de services, constituée principalement du site historique du Fort de la Grande Haie ainsi que du complexe sportif de la Haye le Doyen. Elle s'étale de part et d'autre de la voie.

4. Le site industrielle de la papeterie NORSKE SKOG. Il est organisé derrière un merlon de protection vis à vis de la route départementale. L'entrée du complexe se fait exclusivement depuis la RD166A, au Sud-Ouest de la zone, par une bretelle d'accès qui oblige les semi remorques à traverser les voies. Cet aménagement est répertorié comme dangereux, les accrochages sont très fréquents.



Les différentes typologies en présence le long de la voie

1ère SÉQUENCE : LE BOIS DE MAXIMONT

Lorsque l'on suit la direction Ouest-Est, depuis le rond-point d'Uxegney, l'entrée de la commune se situe environ à l'entrée du Bois de Maximont.

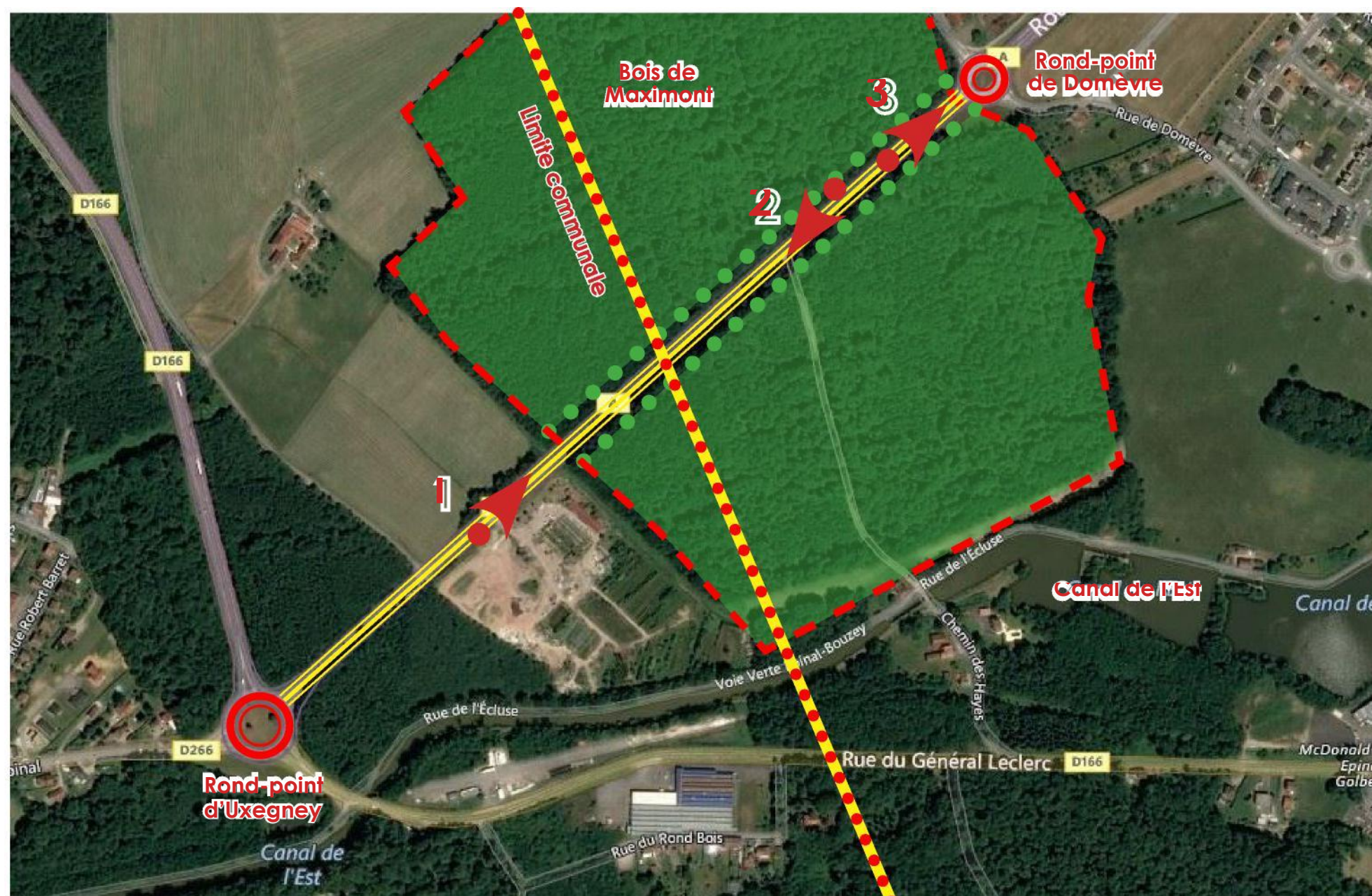
La premier cadre visuel rencontré est donc constitué par une forêt d'arbres de hautes tiges. L'entrée et la sortie de ce domaine sont clairement définies grâce à la différence de hauteur de la végétation. On passe des prairies destinées à l'élevage à une forêt dense mais entretenue.

On traverse cette forêt sur 630m environ, pour aboutir à un autre rond-point, nouvellement créé, qui permet de rejoindre le village de Domèvre-sur-Avière.

La voie est régulièrement entretenue, une largeur de 20m environ est laissée libre de toute végétation. Cela permet une bonne visibilité et facilite l'entretien des abords.

Cette forêt est essentiellement composée de feuillus (hêtres, chênes et charmes...), on trouve également en bordure de voie quelques essences colonisatrices comme le robinier ou le bouleau et quelques arbustes. On aperçoit à plusieurs endroits des chemins forestiers destinés à l'entretien et aux coupes saisonnières. L'un d'entre eux permet une communication avec le Canal de l'Est et une des nombreuses écluses.

Le recul de 75m ne pose aucune contrainte sur cette portion, le cadre existant n'est pas destiné à évoluer, les espaces boisés seront conservés en l'état.



L'emplacement du bois de Maximont, une zone clairement délimitée entre 2 rond-points



1_ Entrée dans le bois de Maximont



2_ Voie forestière en direction du Canal de l'Est



3_ Embranchement avec la rue de Domèvre

2ème SÉQUENCE : La zone d'activités

A partir du rond-point de Domèvre, la visibilité est nettement dégagée. Sur la partie gauche de la voie, à proximité du bois de Maximont, on trouve une ancienne ferme (un corps de logis et 2 hangars) et les champs qui l'entourent. Les champs sont toujours utilisés, mais les bâtiments sont en partis abandonnés et servent de stockage. Le terrain propose une légère déclivité depuis le rond point jusqu'au bosquet. Un fossé a été créé pour permettre un drainage naturel des champs en direction du bois.

De l'autre côté, un terrain légèrement inférieur à 7ha accueille une zone artisanale. A ce jour seule la viabilisation est réalisée. L'entrée de la zone est située sur la rue de Domèvre et non sur la RD166A pour sécuriser et faciliter la fluidité du trafic. Une voie centrale, avec une placette de retournement en bout, dessert les différentes parcelles. A ce jour, la voirie et les réseaux sont installés sur le site et attendent les premières constructions.

Au même titre que la végétation présente le long de la voie, cette zone agit comme un filtre de protection pour les habitations du lotissement. De plus, à la limite entre le lotissement et la zone industrielle, on trouve un dispositif composé d'un talus artificiel arboré et une promenade piétonne.

Cette zone est très bien située, offrant des façades attractives sur la route départementale. Les bâtiments, judicieusement placés, serviront également de protection au lotissement situé juste derrière. Le recul de 75m pénalise fortement le devenir de la zone et son intérêt.



La RD166A longe les terrains agricoles et la zone industrielle



1_ Le rond-point d'accès à la zone des Hauts Cailloux



2_ Les travaux de viabilisation en septembre 2012



3_ L'entrée de la zone industrielle et la voie piétonne

3ème SÉQUENCE : La proximité du lotissement

Sur cette troisième séquence, le bois de Maximont se rapproche à nouveau de la voie et ressert l'espace visuel.

De l'autre côté, le lotissement est situé en surplomb par rapport à la voie. Une bande inconstructible de 30m a été conservée le long de la voie. Un talus déjà existant a été complété pour servir de protection aux maisons. Il est largement arboré, dans la continuité d'un massif boisé déjà présent au Nord. Il possède également tout comme le long de la zone artisanale, un chemin piéton pour accéder au parc paysager.

L'ensemble du lotissement est composé de maisons non mitoyennes avec une toiture à 2 pans revêtue de tuiles. Ces constructions sont récentes, la partie située le plus proche de la route départementale est une extension dont les constructions datent de moins de 5 ans.

Ce lotissement possède un règlement dans lequel très peu de prescriptions sont indiquées vis-à-vis de la RD166A. La seule remarque concerne les habitations situées à moins de 100m de l'axe de la voie.

« Dans une bande de 100m de part et d'autre de la RD166 (route Jean Charles Pellerin), les bâtiments d'habitation à construire doivent bénéficier d'un isolement acoustique conforme aux dispositions des décrets n) 95/20 et 95/21 du 09/01/1995 et des arrêtés des 09/01/1995 et 30/05/1996. »

Les habitations sont présentes à moins de 75m de la voie, elles ne souffrent pas des nuisances, car plusieurs protections naturelles ont été réalisées.



Position du lotissement en bordure de la RD166A



1_ Le lotissement est protégé par la végétation et le talus



2_ Le talus et le futur chemin piéton en phase de réalisation



3_ Le lotissement des Hauts Cailloux

4ème SÉQUENCE : Les espaces sportifs et paysagers

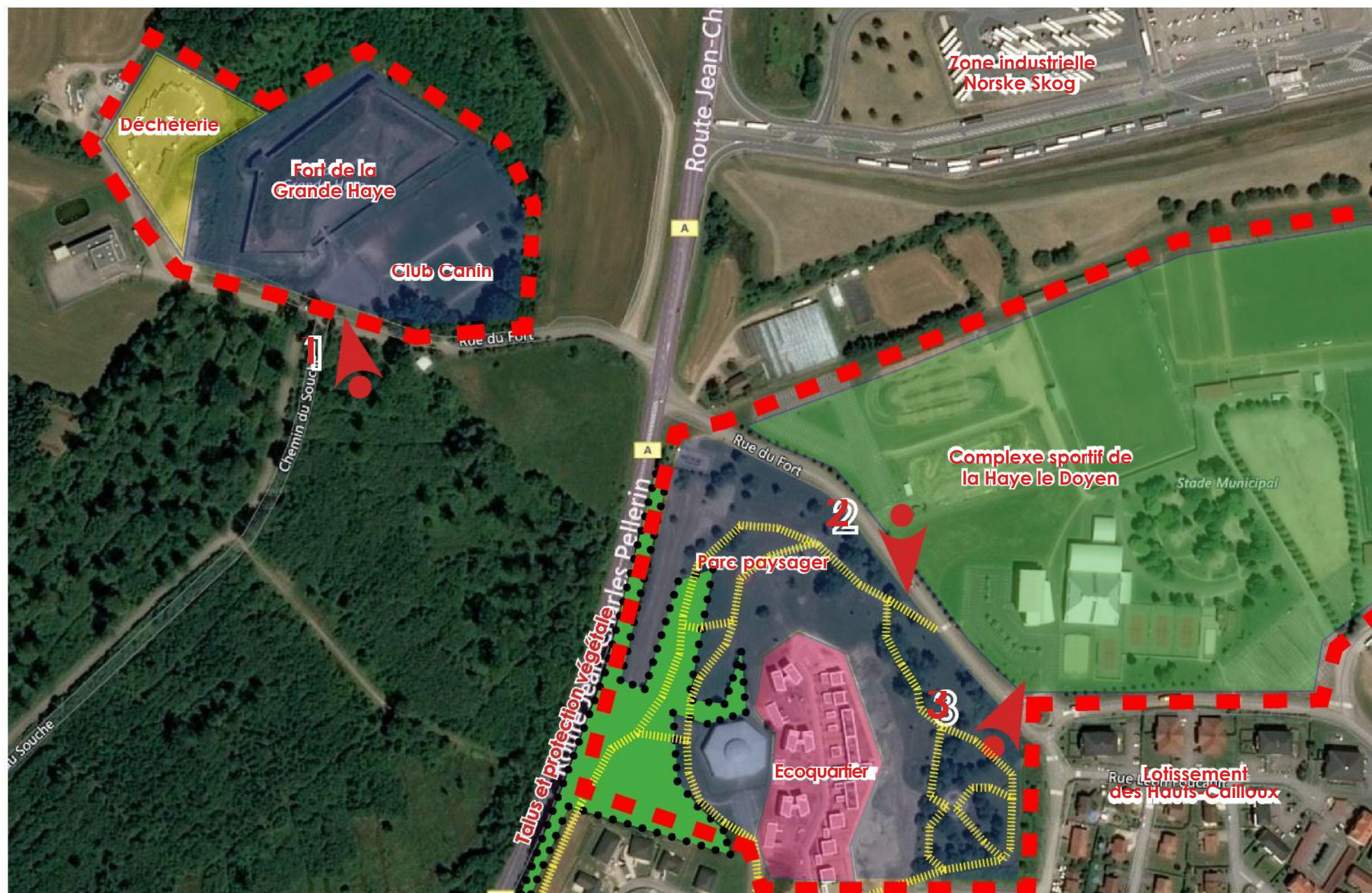
Cette séquence est relativement courte, mais elle est extrêmement importante. Elle relie 2 pôles attractifs situés de part et d'autre de la voie.

On trouve côté Est, une zone en expansion autour du Fort militaire de la Grande Haye (caractère touristique et culturel lié à la première guerre mondiale). Ce site attire aussi bien les visiteurs que les membres de l'association en charge de sa restauration. On note également la présence du Club Canin. A proximité, la déchèterie, augmente considérablement la fréquentation du site (particuliers et entreprises).

Côté Ouest, on trouve le complexe sportif de la Haye le Doyen avec ses tennis, les terrains de football et la nouvelle piste de BMX, mais également, tout un parc paysager, aménagé autour du château d'eau et de la batterie militaire (poste avancé du Fort de la Grande Haye). L'écoquartier fait le lien entre le tissu très rigide du lotissement des Hauts-Cailoux et le parc.

On perçoit bien les enjeux, avec la présence des 2 zones de services. La communication entre elles n'est pas effective, la RD166A agit comme une frontière entre les 2 services. Cette disposition est dangereuse et doit mériter un traitement approprié. En plus du fait que ce croisement est extrêmement fréquenté, on peut noter également qu'il est le plus proche pour l'accès au centre ville de Golbey. Cet aménagement servira de porte d'entrée au centre ville, grâce à une signalisation soignée. Un rond-point permettra

une organisation plus rationnelle et sécurisée du site.



Les zones de services et de sports séparées par la RD166A



1_ Le fort de la Grande Haye



2_ La piste de BMX et le parc paysager en arrière plan



3_ Le centre Lepage et le bâtiment des tennis couverts

5ème SÉQUENCE : La zone Industrielle

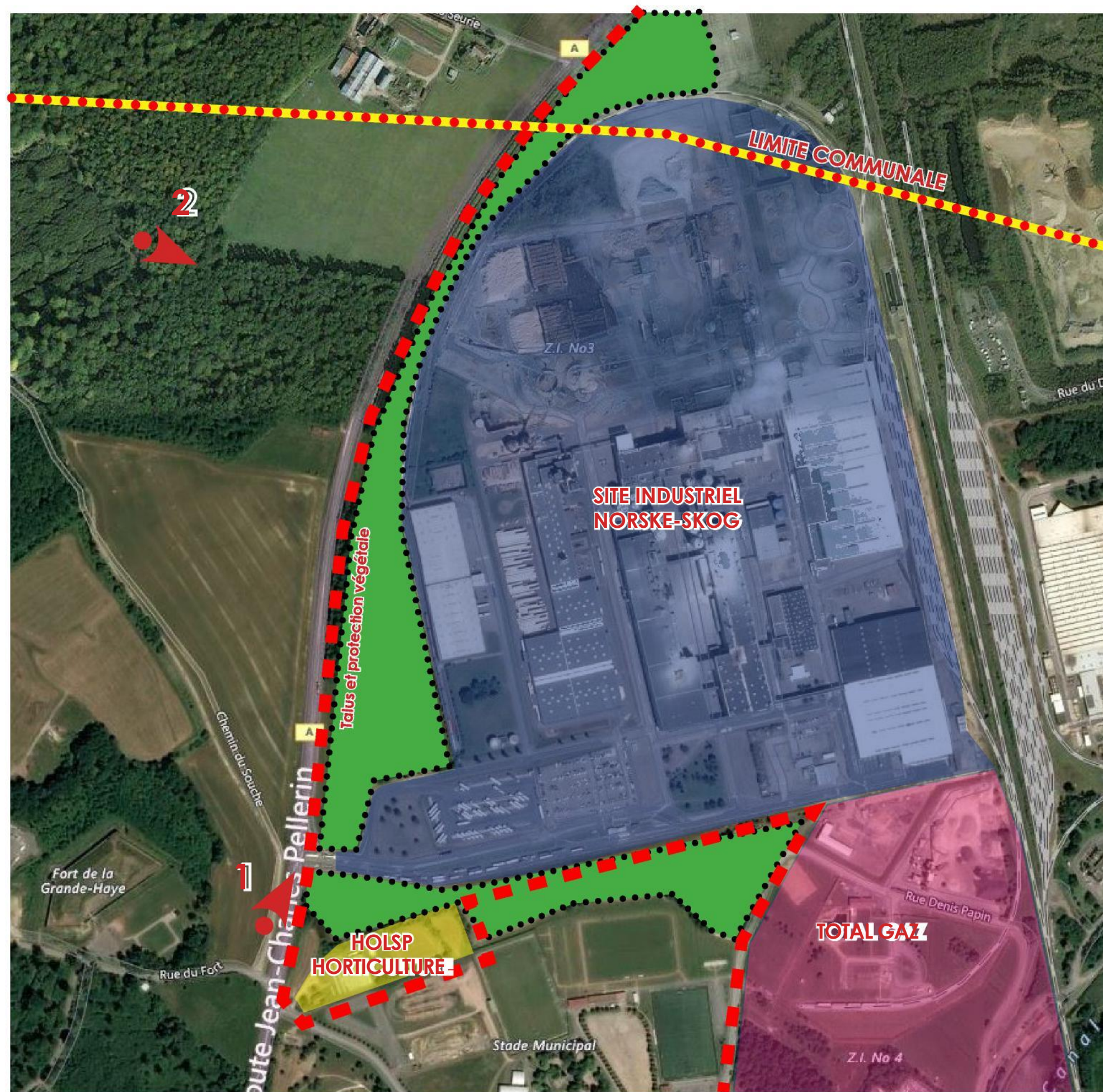
Il s'agit de la dernière séquence rencontrée. La partie Est est composée de parcelles agricoles et boisées. Sur la partie Ouest, on trouve la zone industrielle, principalement occupée par la papeterie NORSKE-SKOG. Les bâtiments sont situés en retrait, le recul varie entre 120 et 90m. Le site industriel est sécurisé, un grillage ceinture la globalité du site, il est couplé à un merlon arboré dont la hauteur varie entre 3 et 5m. On accède au site par une entrée unique qui se situe au Sud. La bretelle d'accès est dangereuse car les convois de camions doivent fréquemment couper la RD166A pour entrer sur le site. Il est important de repenser cet accès car le trafic est en constante augmentation (lotissement et activités).



1_ Entrée du site industriel



2_ Dispositif de protection en bordure du site



Principe d'implantation sur la ZA des Hauts-Cailloux

La zone artisanale des Hauts-Cailloux propose des terrains viabilisés sur un site de 6,9ha. Elle est idéalement placée, car elle est facilement accessible depuis la RD166A, grâce au rond-point nouvellement créé. L'entrée se fait ensuite depuis la route de Domèvre, ce qui permet d'éviter tout problème de sécurisation du trafic sur la route départementale.

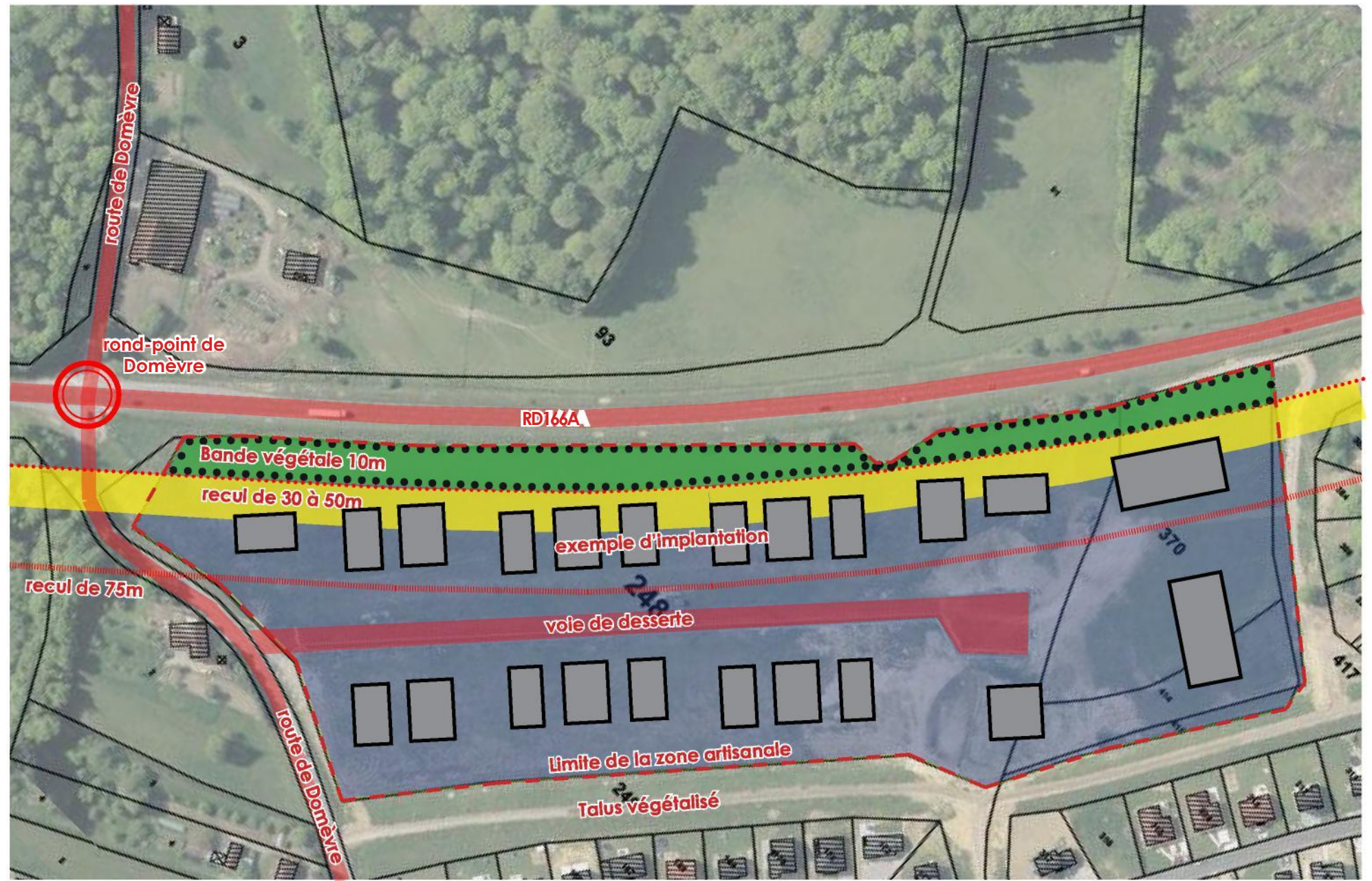
Le recul de 75m imposé par l'arrêté ne peut être envisagé sur la zone. En effet, comme on le voit sur le plan ci-joint, ceci impliquerait que la quasi totalité des terrains situés contre la RD serait inexploitable.

Le site est très étiré, il longe la RD sur environ 500m, cette configuration offre plusieurs avantages, mais doit être réglementée pour obtenir l'effet escompté :

1. La RD est source de nuisance sonore. Dans le cas de bâtiments d'habitations, un recul de 75m doit être envisagé. Par contre, dans le cas de bâtiments d'activités, un traitement acoustique sur les parties dédiées aux bureaux suffisent. L'intérêt principal de cette zone artisanale est qu'elle doit jouer un rôle de filtre et protéger le lotissement situé à environ 180m. Comme indiqué sur le plan, les façades des futurs bâtiments, situées contre la RD seront situées dans une bande de recul comprise entre 30 et 50m par rapport à l'axe de la voie. Cette distance permet la création d'un entre 2 qui devra être végétalisé. Une bande engazonnée de 10m depuis la limite de la parcelle constitué de plantations, conçues pour former un écran devra être créée. Elle doit donc être constituée d'une haie vive continue d'une hauteur de 1.80m en limite, complétée par la plantation d'arbres de moyennes tiges (un arbre tous les 15 mètres minimum). Les arbres existants ne pourront être coupés. Nous avons donc au total 4 filtres distincts pour empêcher la propagation du bruit; une barrière végétale, une première rangée de bâtiments industriels, une deuxième rangée de bâtiments et enfin le talus végétalisé.

2. Elle met à disposition une façade attractive pour les futurs occupants. Dans ce but, il est nécessaire que les futures enseignes soient disposées uniquement sur les façades des bâtiments pour éviter l'apparition d'une multitude de panneaux. Les façades face à la RD devront avoir une hauteur maximum de 9m. Cette hauteur est suffisamment importante pour agir efficacement contre le bruit, elle peut permettre la construction sur 2 niveaux et offre une visibilité optimale.

Les prescriptions ci-dessus devront apparaître dans le prochain règlement.



Proposition d'implantation



Les bâtiments en limite de voie participent à l'amélioration acoustique

La sécurisation des accès

La RD166A est une voie de contournement très fréquentée, elle permet de contourner toute l'agglomération d'Epinal-Golbey pour rejoindre la RN57. Cette voie où la vitesse est limitée à 80km/h est majoritairement utilisée par les camions. De plus, la densité du trafic, fait de cet axe un obstacle difficile à franchir. De nombreux chemins communaux traversent cette voie pour accéder à des activités ou des services. La différence de trafic et de vitesse entre ces axes provoque régulièrement des accidents.

Afin de diminuer la vitesse et de faciliter le passage entre Golbey et Domèvre, un rond-point a déjà été aménagé (voir séquence 2). Celui-ci sécurise grandement le secteur.

Un point est encore extrêmement accidentogène, il s'agit du croisement qui permet de relier la rue du Fort (lotissement et complexe sportif) et l'impasse de la Grande Haye, où l'on trouve la déchèterie et le Fort. Ce croisement est fortement utilisé, autant pour accéder aux services et activités que pour en sortir. Le carrefour permettant l'accès à la papeterie est situé à 100m, le flux constant de camions qui entrent et sortent en traversant les voies, renforce cette problématique.

Il paraît indispensable de réaliser le même dispositif que pour la rue de Domèvre. Un nouveau rond-point permettrait de faire ralentir fortement les automobilistes et de rendre la circulation plus fluide et plus sûre. Ce nouveau rond-point permettrait de relier 5 voies, il peut être envisagé en modifiant légèrement le tracé de la RD actuelle.

Le schéma ci-contre présente un rond-point d'un diamètre de 58m, équivalent à celui créé plus haut pour accéder à la zone industrielle de Chavelot. Le placement définitif est à affiner et l'accès à la papeterie peut être repensé plus précisément.

Ce rond-point servira également à matérialiser l'entrée de la ville de Golbey. En effet, ce carrefour et le plus proche pour accéder au centre. Une signalétique soignée sera installée.

Le recul de 75m n'est pas utile sur le secteur de la papeterie, nous envisageons plus de créer un dispositif similaire à la zone artisanale des Hauts Cailloux. Un recul de 20m sera imposé entre la limite séparative qui longe la RD et le bâtiment. Cet espace devra impérativement être végétalisé (une haie vive imposée le long de la limite et mise en place d'un arbre de moyenne tige tous les 15m).



Proposition de l'implantation d'un nouveau rond-point pour sécuriser les accès