



# 1.8 RAPPORT DE PRÉSENTATION ÉTUDES DES ENTRÉES DE VILLE

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE L'OUEST VOSGIEN

Document conforme à la délibération arrêtant le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté de communes de l'Ouest Vosgien en date du 11 avril 2024

Le Président,  
Simon Leclerc



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES  
DE L'OUEST VOSGIEN

**insitu.**





# SOMMAIRE

GIRONCOURT-SUR-VRAINE .....	5
ROUVRES-LA-CHÉTIVE .....	11
NEUFCHATEAU .....	19
CHATENOIS .....	27

# 1. OBJET DE L'ÉTUDE

## 1.1 RAPPEL DES DISPOSITION RÉGLEMENTAIRES

L'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme, issu de la loi "Barnier" relative au renforcement de la protection de l'environnement, est entré en vigueur au 1er janvier 1997. Également appelé "amendement Dupont", ce nouvel article régit l'urbanisation aux abords de certaines voiries.

Son objectif est d'inciter les collectivités publiques à préciser leurs projets de développement et à éviter une extension non maîtrisée de l'urbanisation. L'urbanisation le long des voies recensées par "l'amendement Dupont" doit correspondre à un projet des collectivités publiques au regard d'une politique de développement et à ce titre, faire l'objet d'une réflexion en amont et d'une mise en œuvre éventuelle assurant la qualité du cadre de vie.

**L'article L.111-1-4** du Code de l'Urbanisme dispose que :

*« 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 ne s'applique pas :*

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

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

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

## 1.2 LE CONTEXTE POUR LE TERRITOIRE DE LA CCOV

Dans le cadre de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) de la Communauté de communes de l'Ouest Vosgien (CCOV), plusieurs secteurs urbains (zones U) et secteurs à urbaniser (AU) ont été déterminés. Certains d'entre eux sont directement concernés par une route classée à grande circulation. Dans son ensemble, le territoire est traversé par trois routes classées à grande circulation :

- **L'autoroute A31** (aussi appelée autoroute de Lorraine-Bourgogne) qui relie la frontière franco-luxembourgeoise, dans le prolongement de l'A3 luxembourgeoise (au poste frontière de Zoufftgen), à Beaune où elle rejoint l'A6. L'échangeur autoroutier se situe au niveau de la commune de Châtenois.
- **La route départementale RD674** qui relie Toul à Chaumont en passant par Neufchâteau.
- **La route départementale RD166** qui relie Neufchâteau à Golbey.

La Communauté de Communes de l'Ouest Vosgien, compétente en matière de développement économique sur son territoire, souhaite compléter l'offre d'accueil d'entreprises industrielles et artisanales, en cohérence avec la demande qui s'exprime sur son territoire, en confortant et développant les principales zones d'activités existantes.

Dans une recherche d'équilibre de gestion de ses espaces et des activités économiques sur son territoire la CCOV a identifié plusieurs secteurs destinés à accueillir des activités économiques au sein des communes présentant des enjeux importants au sein de l'armature économique du territoire intercommunal. Certains de ces secteurs sont directement concernés par un ou plusieurs route(s) classée(s) à grande circulation.

Les secteurs constructibles qui sont concernés par ces routes, sont donc des secteurs à vocation économique. En effet, aucun secteur destiné à recevoir de l'habitat n'est concerné.

// SECTEURS SOUMIS A UNE ÉTUDE ENTRÉE DE VILLE

— Routes classées à grande circulation

Localisation des secteurs et définition du zonage

● 1AUy

● Ux

● Uy



*Les zones 1AUy sont des zones à urbaniser à court terme (activités économiques)*

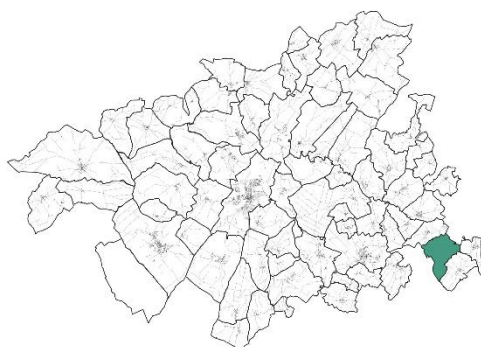
*Les zones Ux sont des zones urbaines d'activités artisanales et tertiaires*

*Les zones Uy sont des zones urbaines d'activités artisanales, tertiaires et industrielles*

## SECTEUR A URBANISER

# GIRONCOURT-SUR- VRAINE

## RD 166



### 1. CONTEXTE GÉNÉRAL

Gironcourt-sur-Vraine est une commune composée de 889 habitants en 2019 (source : Insee). Sa superficie est de 7,5 km<sup>2</sup>. Intégrant le périmètre de la CCOV, Elle est située sur la frange Est de l'EPCI. Gironcourt-sur-Vraine constitue un territoire sur lequel la mixité des fonctions urbaines, associée à de grandes terres dédiées à l'activité agricole, est importante.

L'histoire de la commune a été largement impactée par l'installation de la verrerie (verre d'emballage). L'arrivée de l'usine a ainsi exercé une influence directe sur l'évolution démographique, économique et morphologique de Gironcourt-sur-Vraine qui était jusque-là un bourg agricole. L'usine est implantée à l'Ouest de la commune.

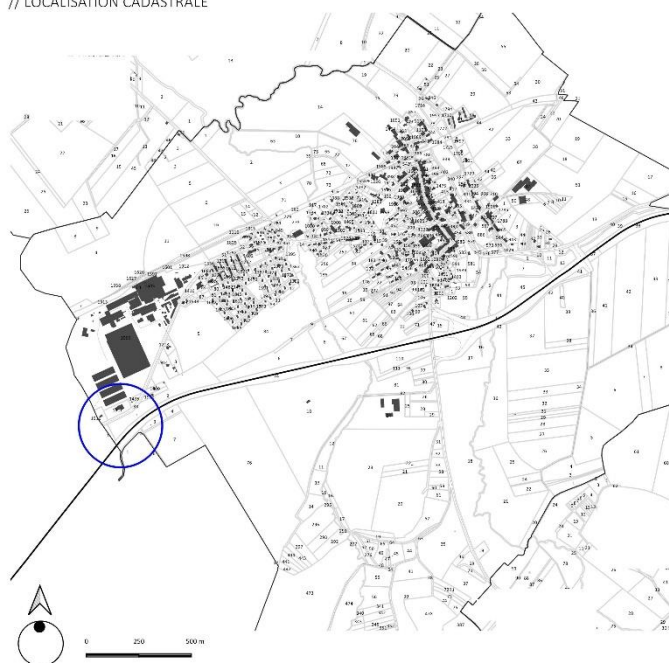
La commune de Gironcourt-sur-Vraine poursuit des enjeux de développement forts, notamment dans le domaine économique. L'urbanisation de ce secteur concrétise la volonté de développer et d'optimiser les activités économiques à l'échelle intercommunale.

Ainsi, dans le cadre de l'élaboration du PLUi de la CCOV, la collectivité a souhaité proposer l'aménagement d'un nouveau site d'accueil d'activités artisanales, industrielles et tertiaires, en continuité immédiate de la zone d'activités existante sur laquelle est implantée la verrerie.

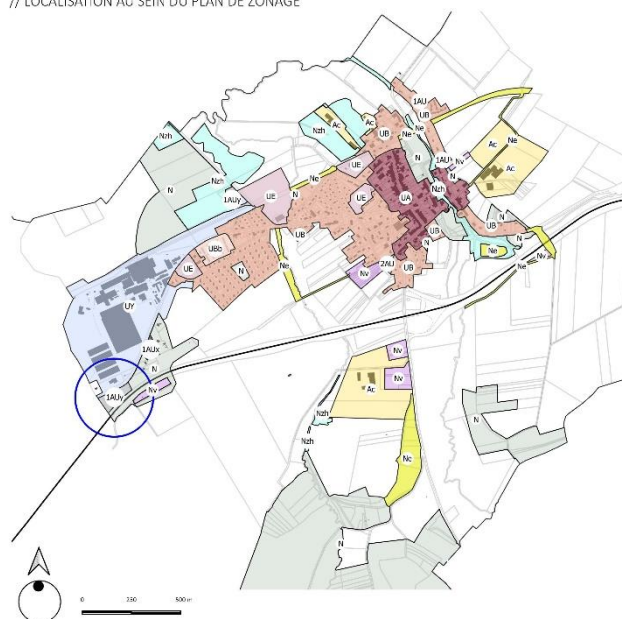
La zone de projet se compose de terres agricoles comprises entre la RD166, classée à grande circulation et une route secondaire, la RD266 qui mène au centre de la commune. Les zones, cadastrées ZI1 et ZI2, représentent une emprise de 1,04 ha. Le secteur est zoné en 1AUy au sein du zonage du PLUi de la CCOV.

Le secteur a été identifié comme un secteur de développement d'intérêt communautaire. Ce dernier se situant le long de la RD166, voie classée à grande circulation, nécessite ainsi la réalisation de la présente étude pour déroger à la bande

// LOCALISATION CADASTRALE



// LOCALISATION AU SEIN DU PLAN DE ZONAGE



d'inconstructibilité imposée. Ce secteur présente des enjeux forts. Les enjeux de cette future zone d'urbanisation sont multiples au regard de ses caractéristiques actuelles :

- Secteur située en entrée de ville de Gironcourt-sur-Vraine qui fait partie du secteur portée d'entrée depuis Golbey,
- Une localisation le long de la RD166 lui donnant une forte visibilité,
- Une localisation à proximité immédiate du site de la verrerie,

La présente étude vise donc à déroger au principe d'inconstructibilité pour assurer l'urbanisation de ce site et la structuration de cette partie de l'axe principal de la commune. Son urbanisation s'inscrit dans une ambition d'insertion urbaine, architecturale et paysagère. L'enjeu est d'intégrer les futurs aménagements au sein de cette entrée de ville.



L'objet de la présente étude est donc de proposer un recul des futures constructions par rapport à la RD166 inférieur à 75 mètres pour permettre la pleine constructibilité du site, et de justifier de sa compatibilité avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. Il est ainsi proposé le classement du site en zone 1AUy avec un recul des constructions par rapport à la RD166 de 25 mètres minimum par rapport à l'alignement.

## 2. CARACTÉRISTIQUES DU SITE

### 2.1 CONTEXTE URBAIN ET ARCHITECTURAL

Le caractère d'entrée de ville classique se retrouve dans les occupations du sol retrouvées sur le secteur d'étude et dans son environnement proche :

- Le passage de la RD est un élément structurant à proximité immédiate du site. Néanmoins, elle ne dessert pas la future zone 1AUy.
- Le site n'est pas bâti et est occupé par un espace agricole ;

En face, nous retrouvons des bâtiments d'activités, notamment l'usine de la verrerie ainsi qu'un garage automobile sans qualité architecturale spécifique, ni liée à l'identité patrimoniale de la commune. L'objectif est donc de garantir une intégration architecturale des futurs bâtiments de ce secteur puisque ce dernier va constituer la porte d'entrée Ouest de Gironcourt-sur-Vraine. Plus largement, le secteur sera visible depuis la RD166 qui est l'axe entrant sur le territoire de la CCOV depuis Golbey. Un effet vitrine et identitaire pour le territoire est recherché sur ce secteur.



VU SUR L'ENSEMBLE DU SITE



VUE DEPUIS LA RD166

Le règlement de la zone 1AUy incite tout constructeur à porter une attention particulière à la qualité architecturale des bâtiments, notamment à travers le traitement des façades, l'aménagement paysager du site et l'adéquation avec la topographie du terrain. Il est ainsi exigé pour les futures constructions :

- De s'adapter à la topographie locale. Pour cela, les volumes des constructions doivent être adaptés aux différents types de pentes en limitant au maximum les modifications du terrain naturel de plus de 1 mètre (remblais, déblais et murs de soutènement). Les constructions sur une butte artificielle sont interdites.
- Le permis de construire peut-être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales. Sont interdits : Les couleurs vives ou discordantes par rapport à l'environnement immédiat / Le ton blanc pur intégral / L'emploi sans enduit de matériaux destinés à être revêtus, tels que briques creuses, agglomérés, parpaings / Les couvertures et les bardages en tôle non peinte / Les effets de rayure et de fort contraste.
- Les espaces libres des parcelles bâties (hors construction et surface revêtue), ainsi que les délaissés des aires de stationnement, doivent être plantés ou recevoir un aménagement paysager. Il est recommandé que les plantations et haies soient être réalisées au moyen d'essences locales dont la nomenclature se situe en annexe du PLUi.

## 2.2 CONTEXTE PAYSAGER

La zone de projet fait partie d'un compartiment agricole occupé par des cultures et quelques arbres en fond de parcelle. La topographie de cet espace est plate. Le terrain en lui-même ne présente pas de qualité paysagère particulière, mais plusieurs éléments paysagers peuvent être relevés :

- Des perspectives sur les boisements en arrière-plan permettant ainsi de ponctuer le grand paysage et les grandes étendues agricoles,
- Les arbres en fond de parcelle, le long de la RD166 apportent une lecture paysagère en permettant une ponctuation intermédiaire au sein du vaste espace agricole.



VUE DEPUIS L'AXE SECONDAIRE la RD266 (rue d'Alsace) QUI MENE VERS LE CENTRE DE LA COMMUNE.

Au regard de cette analyse et des enjeux qui en découlent, les dispositions prises pour l'intégration du projet urbain dans son environnement paysager est de préserver l'alignement d'arbres en fond de parcelle, le long de la RD166.

## 2.3 CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL

Le secteur n'est pas concerné par une protection environnementale type NATURA2000 et n'est pas concerné par un périmètre d'inventaire type ZNIEFF. Aucun enjeu environnemental n'est présent hormis les quelques arbres relevés dans la partie suivante qui contribue à la traversée des espaces agricoles, notamment pour les oiseaux. Il y avait un Espace Naturel Sensible (ENS), mais qui a perdu de son intérêt et qui est en cours de redélimitation par le Conseil Départemental des Vosges.

Par ailleurs, dans le cadre de l'élaboration du PLUi de la CCOV, une étude zone humide a été menée. Tous les secteurs ouverts à l'urbanisation ont fait l'objet de plusieurs sondages. Les résultats de cette étude montrent que la zone 1AUy de Gironcourt-sur-Vraine n'est pas concernée par une zone humide.

Ainsi, la zone 1AUy n'a pas d'incidence sur la trame verte et bleue du territoire.

Concernant la gestion des eaux pluviales, le règlement du PLUi a fixé des règles précises en la matière. Pour la zone 1AUy, les aménagements réalisés sur un terrain ne doivent pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales.

Les eaux pluviales de ruissellement doivent faire l'objet d'un pré-traitement avant d'être rejeté au milieu naturel ou au réseau.

Toute construction ou installation nouvelle doit évacuer ses eaux pluviales par des canalisations souterraines au réseau public en respectant ses caractéristiques (système unitaire ou séparatif). Les aménagements réalisés sur le terrain doivent être tels qu'ils garantissent l'écoulement direct et sans stagnation des eaux pluviales dans le réseau collecteur. Dans ce cas, le rejet devra être limité à 1 l/s/ha.

## 2.4 LES NUISANCES

Pour limiter les nuisances liées à la proximité de la RD166 mais également les nuisances éventuelles générées par le projet, il est proposé les dispositions suivantes :

- Afin de respecter le cadre environnemental et paysager existant, maintien des arbres situés en fond de parcelle,
- Par rapport à la RD166, l'interdiction d'installer des habitations. Le règlement de la zone 1AUy interdit cette destination de construction. L'objectif étant ici de limiter le risque d'un développement résidentiel annexe aux activités économiques, qui serait peu qualitatif au regard de la proximité de cet axe de transport. Dans ce contexte, les nuisances sonores engendrées par la RD166 ne sont pas génératrices de désagréments pour les usagers de la zone, qui seront essentiellement des travailleurs de journée. Ainsi, le recul minimal des futures constructions ramené à 25m par rapport à l'alignement de la RD166 ne générera pas de nuisances supplémentaires, tant pour les usagers de l'axe routier que pour les futurs usagers du secteur.

## 2.5 LES RISQUES

La zone 1AUy n'est pas concernée par des risques naturels ou technologiques.

## 2.6 LA SÉCURITÉ

Les éléments à prendre en compte sont :

- L'accès : quel impact sur la circulation de la RD166 ?
- La visibilité par rapport à la RD166, qui est très bonne compte tenu de son tracé en ligne droite à cet endroit-là.

Le parti d'aménagement prévoit les dispositions suivantes au regard de la circulation routière et de la sécurité :

- L'accès à la zone ne se fera pas par la RD166 mais par la route départementale secondaire, la rue d'Alsace, qui mène au centre de la commune de Gironcourt-sur-Vraine.
- Les constructions du secteur 1AUy seront desservies par une voirie interne à aménager depuis la rue d'Alsace.
- De plus, concernant la visibilité sur la RD166, les clôtures ne devront en aucun cas gêner la circulation, notamment en diminuant la visibilité aux sorties des établissements et des carrefours. En effet, pour ne pas déranger l'attention visuelle des conducteurs utilisant la RD166, les clôtures sont réglementées au sein du PLUi. Elles ne doivent pas créer un « événement surprenant » susceptible de détourner l'attention des automobilistes. Ces dernières doivent être constituées : soit d'un grillage teinte sombre (vert bouteille, brun, gris, noir etc.) et uniforme, doublé ou non d'une haie / soit d'un muret maçonné d'une hauteur maximale de 1 mètre surmonté ou non d'une grille.

Ainsi, le recul minimal des futures constructions ramené à 25 mètres par rapport à l'alignement de la RD166 ne porte pas atteinte à la sécurité des usagers de l'axe routier, ni à celle des futurs usagers du secteur.

## 2.7 LES SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE

La zone n'est pas concernée par une servitude d'utilité publique.

## 3. JUSTIFICATION DE LA MODULATION DE LA BANDE D'INCONSTRUCTIBILITÉ AU REGARD DU CODE DE L'URBANISME

Le Code de l'Urbanisme indique que les constructions ou installations en dehors des « espaces urbanisés » sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Le site concerné par la présente étude se situe entre la rue d'Alsace et la RD166 qui est classée à grande circulation. Cependant, il présente des spécificités locales qui permettent, comme indiqué dans la législation, de déroger à cette règle.

### Justifications au regard des nuisances

Les nuisances sonores et visuelles générées par la proximité immédiate avec la RD166 sont atténuées par plusieurs éléments : recul des constructions par rapport à cet axe et préservation des arbres le long de la RD166.

L'absence de logements au sein du projet permet d'éviter une occupation permanente du site. En effet, la présence exclusive d'activités économiques garantit une occupation temporaire, uniquement durant les heures de travail.

### Justifications au regard de la sécurité

Les éléments techniques et / ou réglementaires qui pourraient contraindre l'urbanisation du site seront pris en compte lors de l'aménagement. L'accès au site ne se fera pas par la RD166 mais par l'axe secondaire, la rue d'Alsace qui mène au centre de la commune.

### Justifications au regard de la qualité architecturale et de l'urbanisme

Un travail est apporté aux futures constructions pour garantir une certaine qualité urbaine et architecturale.

L'aspect des constructions des façades devra respecter les règles fixées par le PLUi : façades, revêtements, clôtures, etc.

### Justifications au regard de la qualité des paysages

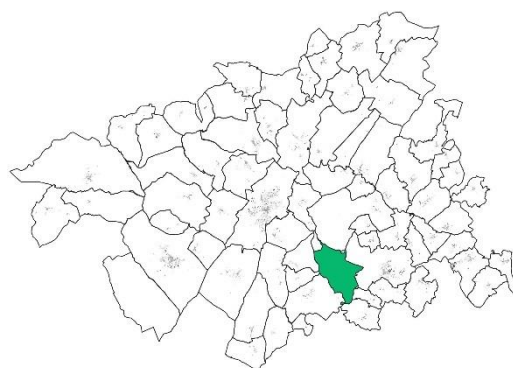
Les principes d'aménagement prévus au sein de la zone participent donc à la mise en valeur du secteur. Le maintien des arbres en fond de parcelle est un des éléments principaux de la programmation. La zone 1AUy fait l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation.

Des espaces verts ponctuels accompagnent également l'ensemble des aménagements proposés et permettent de garantir des espaces de qualité.

## SECTEURS URBAINS ET A URBANISER

# ROUVRES-LA-CHÊTIVE

## RD166



### 1. CONTEXTE GÉNÉRAL

Rouvre-la-Chêtive est une commune composée de 447 habitants en 2019 (source : INSEE). Sa superficie est de 11,33 km<sup>2</sup>. Intégrant le périmètre de la CCOV, elle est située sur la frange Sud Est de l'EPCI. Rouvre-la-Chêtive constitue un territoire sur lequel la mixité des fonctions urbaines joue un rôle à l'échelle de la collectivité. Le maintien des activités existantes est un enjeu fort pour la commune, d'autant plus qu'elle accueille plusieurs scieries qui contribuent pleinement à l'économie identitaire de la CCOV qu'est le bois.

Dans une recherche d'équilibre de gestion de ses espaces et des activités présentes sur son ban communal, la collectivité a souhaité permettre aux activités existantes de se développer mais également d'accueillir de nouvelles activités au sein d'une petite zone située à proximité immédiate d'activités existantes.

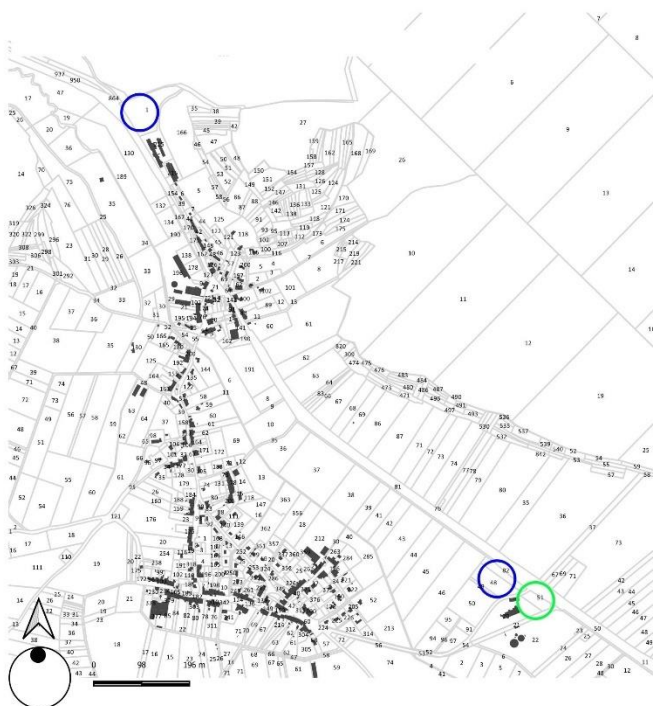
La commune de Rouvres-la-Chêtive poursuit donc des enjeux de développement, notamment dans le domaine économique. L'urbanisation des secteurs concernés par la présente étude concrétise la volonté de développer et d'optimiser les activités économiques à l'échelle intercommunale.

Ainsi, dans le cadre de l'élaboration du PLUi de la CCOV, la collectivité a souhaité proposer l'aménagement deux zones pour permettre l'extension des activités existantes ainsi qu'un nouveau site d'accueil d'activités artisanales, tertiaires et industrielles.

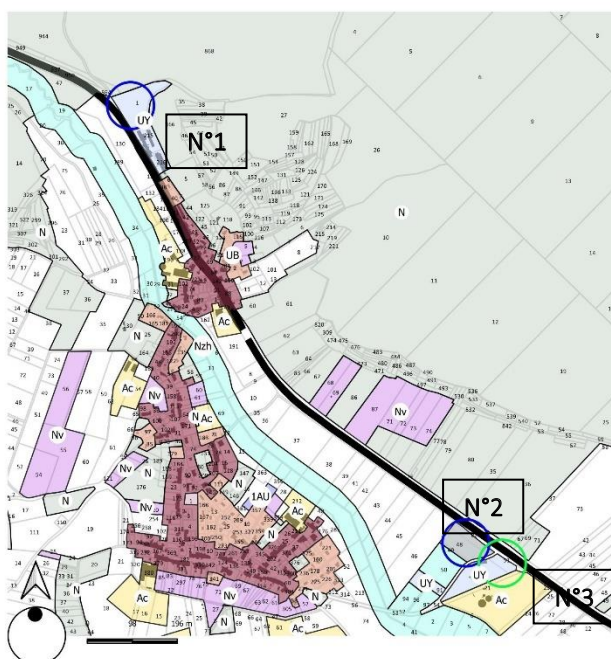
L'étude entrée de ville concerne donc 3 secteurs :

- Le secteur n°1, occupé par un espace boisé, au Nord se situe dans le prolongement immédiat de la scierie existante et est classé en UY. La zone se situe en bordure de la RD166, route classée à grande circulation. Ce secteur s'inscrit dans le prolongement de la scierie existante et devra permettre son extension afin de répondre à son besoin. La

// LOCALISATION CADASTRALE



// LOCALISATION PLAN DE ZONAGE



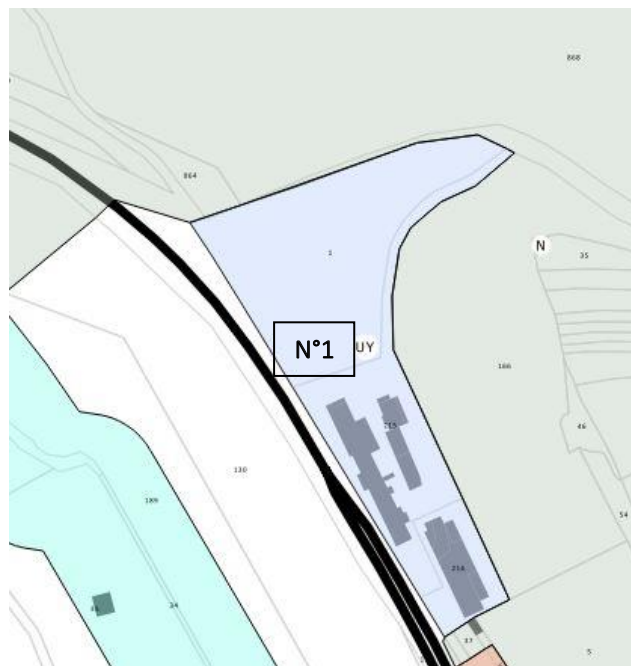
zone se situe sur la parcelle cadastrée ZB1 et représente une surface de 1,8 ha.

- Le secteur n°2 au Sud-Est, occupé par des terres agricoles permettra le développement de la scierie existante. Elle se situe en bordure de la RD166, route classée à grande circulation. La zone se situe sur les parcelles cadastrées ZE49-48-82 et représente une surface de 1,48 ha.
- Le secteur n°3 au Sud-Est, actuellement occupé par un espace agricole, se situe en bordure de la RD166, route classée à grande circulation. Ce secteur s'inscrit dans le prolongement de la scierie existante et devra permettre son extension afin de répondre à son besoin. La zone se situe sur la parcelle cadastrée ZH51 et représente une surface de 0,35 ha.

Les secteurs ont été identifiés comme des secteurs de développement d'intérêt communautaire. Ces derniers bordant la RD166, route classée à grande circulation, nécessitent ainsi la réalisation de la présente étude pour déroger à la bande d'inconstructibilité imposée.

Les enjeux de ces zones d'urbanisation sont multiples au regard des caractéristiques actuelles :

- Secteur située en entrée de ville de Rouvres-la-Chétive, à proximité immédiate des axes structurants,
- Effet vitrine pour le territoire,
- Une localisation permettant de donner une visibilité aux entreprises,
- Le maintien de l'activité grâce au développement des activités déjà présentes.



La présente étude vise donc à déroger au principe d'inconstructibilité pour assurer l'urbanisation de ce site et la structuration de cette partie de l'axe principal de la commune. Son urbanisation s'inscrit dans une ambition d'insertion urbaine, architecturale et paysagère. L'enjeu est d'intégrer les futurs aménagements au sein de cette entrée de ville.

L'objet de la présente étude est donc de proposer un recul des futures constructions inférieur à 75 mètres pour permettre la pleine constructibilité du site, et de justifier de sa compatibilité avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. Il est ainsi proposé le classement des sites n°1 et n°3 en zone Uy et du site n°2 en 1AUy avec un recul des constructions par rapport à la RD166 de 25m minimum par rapport à l'alignement.

## 2. CARACTÉRISTIQUES DES DIFFÉRENTS SITES

### 2.1 CONTEXTE URBAIN ET ARCHITECTURAL

Le caractère d'entrée de ville classique se retrouve dans les occupations du sol retrouvées sur le secteur d'étude et dans son environnement proche :

- Le passage de la RD est un élément structurant puisqu'il permet une desserte intéressante pour la commune et les activités économiques présentes et à venir.
- Le site n°1 n'est pas bâti et est occupé par un espace boisé, le seul élément urbain que nous retrouvons c'est la scierie qui borde la zone au sud. Ce secteur va permettre son extension.
- Les sites n°2 n'est pas bâti, il est actuellement occupé par des terres agricoles.
- Le site n°3 est actuellement occupé par des terres agricoles. Le seul élément urbain que nous retrouvons c'est la scierie qui la borde. Ce nouveau secteur va permettre l'extension de la scierie.

VUE DU SITE N°1 DEPUIS LA RD166



VUE DU SITE N°1 DEPUIS LA SCIERIE



VUE DES SITES N°2 ET 3 DEPUIS LA RD166



Les seuls éléments urbains sont donc la présence des scieries.

Les règlements des zones Uy et 1AUy incitent tout constructeur à porter une attention particulière à la qualité architecturale des bâtiments, notamment à travers le traitement des façades, l'aménagement paysager du site et l'adéquation avec la topographie du terrain. Il est ainsi exigé pour les futures constructions :

- De s'adapter à la topographie locale. Pour cela, les volumes des constructions doivent être adaptés aux différents types de pentes en limitant au maximum les modifications du terrain naturel de plus de 1 mètre (remblais, déblais et murs de soutènement). Les constructions sur une butte artificielle sont interdites.
- Le permis de construire peut-être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales. Sont interdits : Les couleurs vives ou discordantes par rapport à l'environnement immédiat / Le ton blanc pur intégral / L'emploi sans enduit de matériaux destinés à être revêtus, tels que briques creuses, agglomérés, parpaings / Les couvertures et les bardages en tôle non peinte / Les effets de rayure et de fort contraste.
- Les espaces libres des parcelles bâties (hors construction et surface revêtue), ainsi que les délaissés des aires de stationnement, doivent être plantés ou recevoir un aménagement paysager. Il est recommandé que les plantations et haies soient être réalisées au moyen d'essences locales dont la nomenclature se situe en annexe du PLUi.

## 2.2 CONTEXTE PAYSAGER

Concernant le site n°1, le terrain fait partie d'un compartiment boisé en entrée de commune. Le site est bordé par un léger talus sur lequel nous retrouvons la couverture boisée du site. Hormis la présence du talus, la topographie de cet espace est relativement plate. Le terrain en lui-même présente des qualités paysagères avec la présence d'une couverture boisée en entrée de commune. Néanmoins, cette couverture boisée ne donne aucune perspective sur le grand paysage en raison de la densité du boisement présent. Par ailleurs, la scierie déjà présente, n'est que très peu visible depuis la RD166. Des arbres ont été maintenus le long de la RD166 permettant ainsi une atténuation visuelle des bâtiments. Ces derniers sont clairement visibles uniquement depuis l'entrée du site. Afin de ne pas obstruer l'entrée de ville, cet effet camoufflage devra être recherché pour les futurs bâtiments.



VUE DE LA SCIERIE DEPUIS L'ENTRÉE DE LA ZONE SUR LA RD166



VUE DE LA SCIERIE DEPUIS LA RD166

Concernant les sites n°2 et n°3, ceux-ci sont visibles depuis la RD166 qui se situe plus haute que ces espaces. En effet, un talus marque la démarcation entre les deux zones et la RD166. Ainsi, depuis la RD166, un effet plongeant se fait ressentir. La vue s'ouvre sur le grand paysage et les reliefs éloignés donnant ainsi une ponctuation à la lecture paysagère et notamment aux vastes étendues agricoles. Néanmoins, grâce à la surélévation de la route par rapport aux deux sites, les futures constructions n'altéreront pas l'ouverture sur le grand paysage.



VUE DEPUIS LA RD166

## 2.3 CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL

Les secteurs ne sont pas concernés par une protection environnementale type NATURA2000 et ne sont pas concernés par un périmètre d'inventaire type ZNIEFF. Aucun enjeu environnemental n'est présent hormis les quelques arbres relevés dans la partie suivante qui contribue à la traversée des espaces agricoles, notamment pour les oiseaux.

Par ailleurs, dans le cadre de l'élaboration du PLUi de la CCOV, une étude zone humide a été menée. Tous les secteurs ouverts à l'urbanisation ont fait l'objet de plusieurs sondages. Les résultats de cette étude montrent que les secteurs ne sont pas concernés par une zone humide ou plusieurs zones humides. Les zones humides trouvées à proximité du secteur n°2 ont été classées en zone naturelle humide (NZH) et sont ainsi protégées.

Aucune incidence n'est attendue sur la trame verte et bleue avec l'aménagement de ces trois secteurs.

Concernant la gestion des eaux pluviales, le règlement du PLUi a fixé des règles précises en la matière pour les zones Uy et les zones 1AUy. Les aménagements réalisés sur un terrain ne doivent pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales.

Les eaux pluviales de ruissellement doivent faire l'objet d'un pré-traitement avant d'être rejeté au milieu naturel ou au réseau.

Toute construction ou installation nouvelle doit évacuer ses eaux pluviales par des canalisations souterraines au réseau public en respectant ses caractéristiques (système unitaire ou séparatif). Les aménagements réalisés sur le terrain doivent être tels qu'ils garantissent l'écoulement direct et sans stagnation des eaux pluviales dans le réseau collecteur. Dans ce cas, le rejet devra être limité à 1 l/s/ha.

## 2.4 LES NUISANCES

Pour limiter les nuisances liées à la proximité de la RD166 mais également les nuisances éventuelles générées par les projets, il est proposé les dispositions suivantes :

- Afin de respecter le cadre paysager existant, création d'une interface végétalisée composée d'essences locales sur le pourtour du site n°2.
- Par rapport à la RD166, l'interdiction d'installer des habitations. Les règlements de la zone 1AUy et de la zone Uy interdit cette destination de construction. L'objectif étant ici de limiter le risque d'un développement résidentiel annexe aux activités économiques, qui serait peu qualitatif au regard de la proximité de cet axe de transport. Dans ce contexte, les nuisances sonores engendrées par la RD166 ne sont pas génératrices de désagréments pour les usagers de la zone, qui seront essentiellement des travailleurs de journée. Ainsi, le recul minimal des futures constructions ramené à 25m par rapport à l'alignement de la RD166 ne générera pas de nuisances supplémentaires, tant pour les usagers de l'axe routier que pour les futurs usagers du secteur.

## 2.5 LES RISQUES

Les trois secteurs ne sont pas concernés par des risques naturels ou technologiques.

## 2.6 LA SÉCURITÉ

Les éléments à prendre en compte sont :

- L'accès : quel impact sur la circulation de la RD166 ?
- La visibilité par rapport à la RD166, qui est très bonne compte tenu de son tracé en ligne droite à ces endroits-là.

Le parti d'aménagement du PLUI prévoit les dispositions suivantes au regard de la circulation routière et de la sécurité :

- L'accès à la zone n°1 ne se fera pas par la RD166 mais par la scierie.
- Les constructions du secteur 1AUy seront desservies par une voirie interne à aménager et la desserte de la zone ne se fera pas par la RD166 mais par une voirie existante à conforter débouchant sur la RD77A.
- L'accès à la zone n°3 se fera par la scierie existante donc l'accès se fait par la RD77A.
- De plus, pour les 3 zones, concernant la visibilité sur la RD166, les clôtures ne devront en aucun cas gêner la circulation, notamment en diminuant la visibilité aux sorties des établissements et des carrefours. En effet, pour ne pas déranger l'attention visuelle des conducteurs utilisant la RD166, les clôtures sont réglementées au sein du PLUi. Elles ne doivent pas créer un « événement surprenant » susceptible de détourner l'attention des automobilistes. Ces dernières doivent être constituées : soit d'un grillage teinté sombre (vert bouteille, brun, gris, noir etc.) et uniforme, doublé ou non d'une haie / soit d'un muret maçonné d'une hauteur maximale de 1 mètre surmonté ou non d'une grille.

Ainsi, le recul minimal des futures constructions ramené à 25 mètres par rapport à l'alignement de la RD166 ne porte pas atteinte à la sécurité des usagers de l'axe routier, ni à celle des futurs usagers du secteur.

## 2.7 LES SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE

La zone n'est pas concernée par une servitude d'utilité publique.

### 3 JUSTIFICATION DE LA MODULATION DE LA BANDE D'INCONSTRUCTIBILITÉ AU REGARD DU CODE DE L'URBANISME

Le Code de l'Urbanisme indique que les constructions ou installations en dehors des « espaces urbanisés » sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Les 3 sites concernés par la présente étude se situent en bordure de la RD166 qui est classée à voie à grande circulation. Cependant, ils présentent des spécificités locales qui permettent, comme indiqué dans la législation, de déroger à cette règle.

#### Justifications au regard des nuisances

Les nuisances sonores et visuelles générées par la proximité immédiate avec la RD166 sont atténuées par plusieurs éléments : recul des constructions par rapport à cet axe, préservation des arbres le long de la RD166 pour le secteur n°1 et plantation d'une interface végétalisée pour le secteur n°2.

L'absence de logements au sein des projets permet d'éviter une occupation permanente du site. En effet, la présence exclusive d'activités économiques garantit une occupation temporaire, uniquement durant les heures de travail.

#### Justifications au regard de la sécurité

Les éléments techniques et / ou réglementaires qui pourraient contraindre l'urbanisation du site seront pris en compte lors de l'aménagement. L'accès au site n°1 ne se fait pas par la RD166 mais par la scierie existante et l'accès aux zones n°2 et n°3 ne se fait pas par la RD166 mais par des routes secondaires.

#### Justifications au regard de la qualité architecturale et de l'urbanisme

Un travail est apporté aux futures constructions pour garantir une certaine qualité urbaine et architecturale.

L'aspect des constructions des façades devra respecter les règles fixées par le PLUi : façades, revêtements, clôtures, etc.

#### Justifications au regard de la qualité des paysages

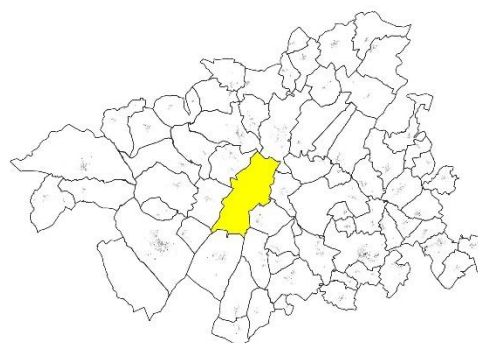
Les principes d'aménagement prévus au sein des trois zones participent donc à leur mise en valeur. Le maintien des arbres pour la zone n°1 et la plantation d'une interface végétalisée pour la zone n°2 est un des éléments principaux de la programmation. La zone 1AUy fait l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation.

Des espaces verts ponctuels accompagnent également l'ensemble des aménagements proposés et permettent de garantir des espaces de qualité.

## SECTEURS URBAINS ET A URBANISER

# NEUFCHATEAU

## RD674



### 1. CONTEXTE GÉNÉRAL

Neufchâteau est une commune composée de 6 636 habitants en 2019 (source : INSEE). Sa superficie est de 23,8 km<sup>2</sup>. Faisant partie du périmètre de la CCOV, elle est située dans la partie centrale de l'EPCI. Neufchâteau constitue un territoire sur lequel la mixité des fonctions urbaines joue un rôle important à l'échelle de la collectivité. L'objectif est double, maintenir les activités existantes mais en accueillir de nouvelles afin de permettre la création de nouveaux emplois.

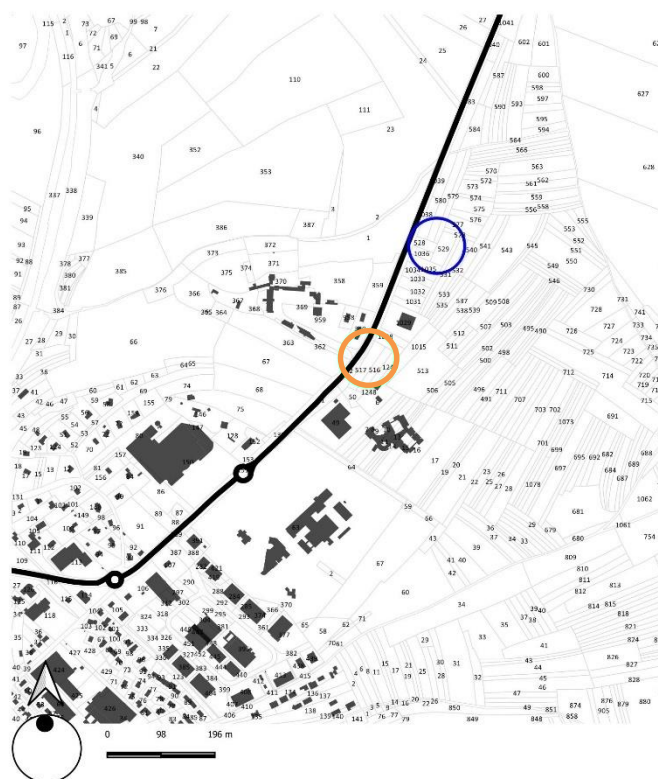
Dans le cadre de la définition du projet intercommunal, une armature urbaine a été clairement identifiée. Neufchâteau fait partie du pôle urbain avec les communes qui lui sont limitrophes. La commune joue un rôle majeur dans le dynamisme local. Concentrant équipements, services, commerces, activités économiques, emplois et population, la CCOV a souhaité renforcer son statut de pôle central en permettant à la commune d'accueillir de nouvelles activités économiques.

La création d'un nouveau secteur ex-nihilo positionné en entrée de commune doit permettre à court et moyen terme l'implantation de nouvelles entreprises artisanales, industrielles et tertiaires. La commune fortement soumise à des contraintes réglementaires n'a pas eu d'autres choix que de créer ce secteur 1AUy de 9,5 ha.

Le secteur UX qui borde la zone 1AUy permet de faire la jonction entre des activités déjà existantes et la nouvelle zone d'activités. Sa surface libre est de 1,81 ha. Ces deux zones bordent la RD674 qui est une route classée à grande circulation.

La commune de Neufchâteau poursuit donc des enjeux de développement, notamment dans le domaine économique. L'urbanisation des secteurs concernés par la présente étude concrétise la volonté de développer et d'optimiser les activités économiques à l'échelle intercommunale.

#### // LOCALISATION CADASTRALE



Ainsi, dans le cadre des réflexions et des travaux menés pour l'élaboration du projet de PLUi, ces deux secteurs qui bénéficient d'une position stratégique à l'entrée Nord de la commune, ont été retenus pour répondre aux ambitions du développement économique intercommunal.

L'étude entrée de ville concerne donc 2 secteurs :

- La zone 1AUy composé de plusieurs parcelles, occupé par un espace agricole, est longée sur sa partie Ouest par la RD674.
- Le secteur UX composé de plusieurs parcelles, qui borde la zone 1AUy est également occupé par un espace agricole à l'Est de la RD674 et par un espace qui a été déboisé à l'Ouest de la RD674.

Les secteurs ont été identifiés comme des secteurs de développement d'intérêt communautaire. Ces derniers bordant la RD674, route classée à grande circulation, nécessite ainsi la réalisation de la présente étude pour déroger à la bande d'inconstructibilité imposée.

Les enjeux de ces zones d'urbanisation sont multiples au regard des caractéristiques actuelles :

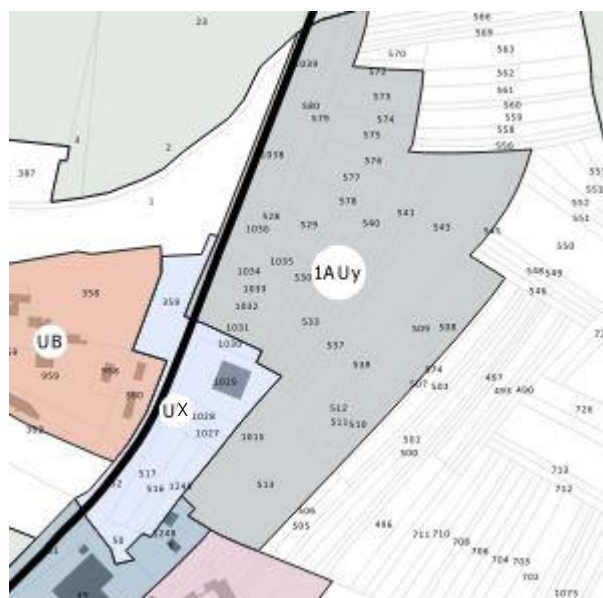
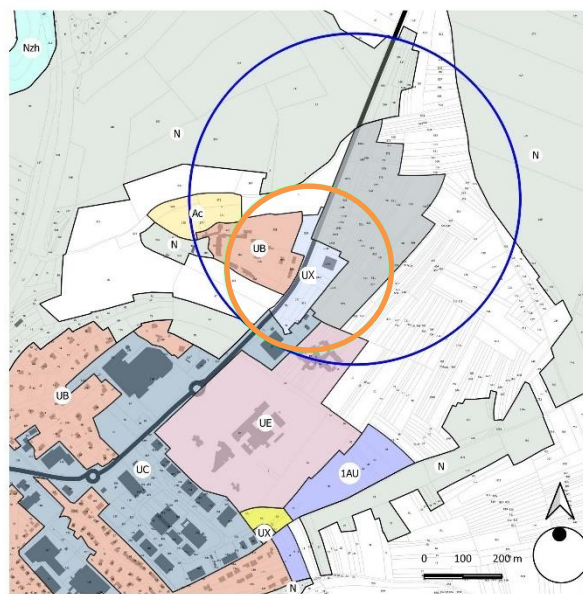
- Secteurs situés en entrée de ville de Neufchâteau, à proximité immédiate des axes structurants,
- Effet vitrine pour le territoire,
- Une localisation permettant de donner une visibilité aux entreprises,
- Le maintien grâce au développement des activités déjà présentes,
- Permettre la meilleure intégration possible des aménagements et des constructions au regard de la surface constructible.

La présente étude vise donc à déroger au principe d'inconstructibilité pour assurer l'urbanisation de ce site et la structuration de cette partie de l'axe principal de la commune.

Son urbanisation s'inscrit dans une ambition d'insertion urbaine, architecturale et paysagère. L'enjeu est d'intégrer les futurs aménagements au sein de cette entrée de ville.

L'objet de la présente étude est donc de proposer un recul des futures constructions inférieur à 75 mètres pour permettre la pleine constructibilité du site, et de justifier de sa compatibilité avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. Il est ainsi proposé le classement des secteurs en 1AUy et UX avec un recul des constructions par rapport à la RD674 de 25 mètres minimum par rapport à l'alignement.

// LOCALISATION PLAN DE ZONAGE



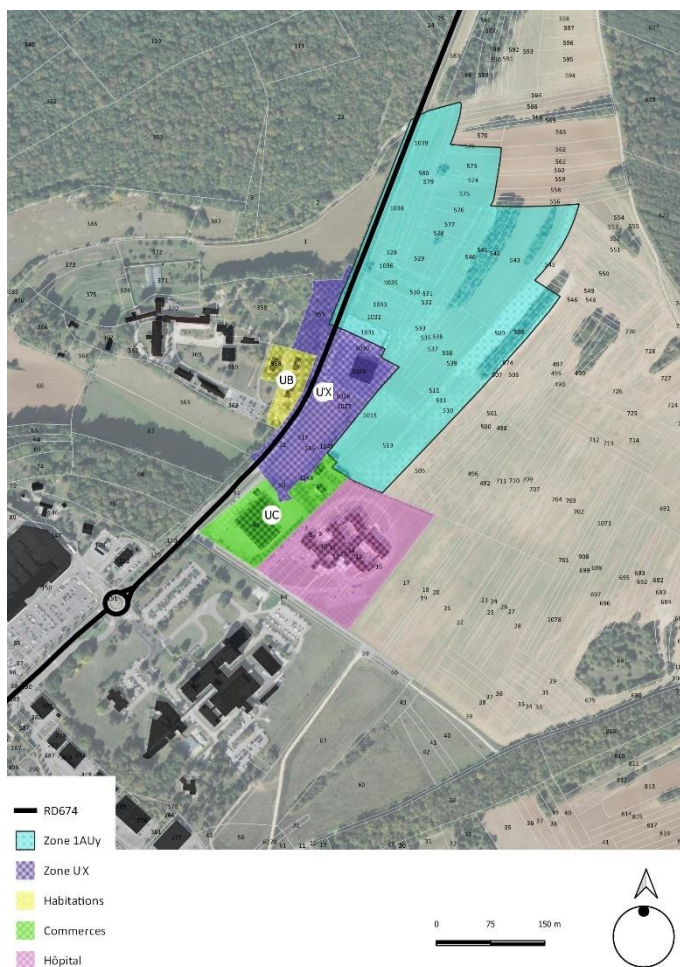
## 2. CARACTÉRISTIQUES DES DIFFÉRENTS SITES

### 2.1 CONTEXTE URBAIN ET ARCHITECTURAL

Le caractère d'entrée de ville classique se retrouve dans les occupations du sol retrouvées sur le secteur d'étude et dans son environnement proche :

- Le passage de la RD est un élément structurant puisqu'il permet une desserte intéressante pour la commune et les activités économiques présentes et à venir.
- La zone 1AUy n'est pas bâtie et est occupée par un espace agricole qui est ponctué par des haies,
- La zone Ux n'est en partie pas bâtie, elle est actuellement occupée par des terres agricoles, un espace défriché et un garage automobile.

A proximité des deux zones se trouvent, des cellules commerciales, l'hôpital et quelques habitations.



VUE SUR LA ZONE UX EN ARRIVANT A NEUFCHATEAU.



VUE DEPUIS LA RD DU GARAGE QUI SÉPARE LA ZONE 1AUy ET LA ZONE Ux



VUE DEPUIS LA RD EN APRTANT DE NEUFCHATEAU SUR LA ZONE 1AUy



Les règlements des zones UX et 1AUy incitent tout constructeur à porter une attention particulière à la qualité architecturale des bâtiments, notamment à travers le traitement des façades, l'aménagement paysager du site et l'adéquation avec la topographie du terrain. Il est ainsi exigé pour les futures constructions :

- De s'adapter à la topographie locale. Pour cela, les volumes des constructions doivent être adaptés aux différents types de pentes en limitant au maximum les modifications du terrain naturel de plus de 1 mètre (remblais, déblais et murs de soutènement). Les constructions sur une butte artificielle sont interdites.
- Le permis de construire peut-être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales. Sont interdits : Les couleurs vives ou discordantes par rapport à l'environnement immédiat / Le ton blanc pur intégral / L'emploi sans enduit de matériaux destinés à être revêtus, tels que briques creuses, agglomérés, parpaings / Les couvertures et les bardages en tôle non peinte / Les effets de rayure et de fort contraste.
- Les espaces libres des parcelles bâties (hors construction et surface revêtue), ainsi que les délaissés des aires de stationnement, doivent être plantés ou recevoir un aménagement paysager. Il est recommandé

Etudes entrées de ville – PLUi Communauté de communes de l'Ouest Vosgien

que les plantations et haies soient être réalisées au moyen d'essences locales dont la nomenclature se situe en annexe du PLUi.

## 2.2 CONTEXTE PAYSAGER

L'aménagement des zones 1AUy et UX aura un impact sur le paysage dans la mesure où actuellement depuis la RD674, ces espaces offrent de grandes ouvertures paysagères avec au premier plan le compartiment agricole ponctué de quelques haies d'intérêt et en arrière-plan une ligne boisée qui permet d'apporter un relief à la lecture paysagère.

VUE DEPUIS LA RD674 AU NIVEAU DE LA ZONE 1AUy



VUE DEPUIS LA RD674 AU NIVEAU DE LA ZONE Ux



## 2.3 CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL

Les zones ne sont pas concernées par une protection environnementale type NATURA2000 et ne sont pas concernés par un périmètre d'inventaire type ZNIEFF. Aucun enjeu environnemental n'est présent hormis les quelques arbres relevés dans la partie suivante qui contribue à la traversée des espaces agricoles, notamment pour les oiseaux.

Par ailleurs, dans le cadre de l'élaboration du PLUi de la CCOV, une étude zone humide a été menée. Tous les secteurs ouverts à l'urbanisation ont fait l'objet de plusieurs sondages. Les résultats de cette étude montrent que les secteurs ne sont pas concernés par une zone humide ou plusieurs zones humides.

L'aménagement de ces zones n'aura pas d'incidence sur la trame verte et bleue locale.

Concernant la zone 1AUy, l'Orientation d'Aménagement et de Programmation mentionne la préservation des haies comme un enjeu où l'obligation de replanter ailleurs sur la parcelle en cas de destruction impossible.

Concernant la gestion des eaux pluviales, le règlement du PLUi a fixé des règles précises en la matière pour les zones UX et les zones 1AUy. Les aménagements réalisés sur un terrain ne doivent pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales.

Les eaux pluviales de ruissellement doivent faire l'objet d'un pré-traitement avant d'être rejeté au milieu naturel ou au réseau.

Toute construction ou installation nouvelle doit évacuer ses eaux pluviales par des canalisations souterraines au réseau public en respectant ses caractéristiques (système unitaire ou séparatif). Les aménagements réalisés sur le terrain doivent être tels qu'ils garantissent l'écoulement direct et sans stagnation des eaux pluviales dans le réseau collecteur. Dans ce cas, le rejet devra être limité à 1 l/s/ha.

## 2.4 LES NUISANCES

Pour limiter les nuisances liées à la proximité de la RD674 mais également les nuisances éventuelles générées par les projets, il est proposé les dispositions suivantes :

- Afin de respecter le cadre paysager existant, création d'une interface végétalisée composée d'essences locales sur les pourtours des zones.
- Par rapport à la RD674, l'interdiction d'installer des habitations. Les règlements de la zone 1AUy et de la zone UX interdit cette destination de construction. L'objectif étant ici de limiter le risque d'un développement résidentiel annexe aux activités économiques, qui serait peu qualitatif au regard de la proximité de cet axe de transport. Dans ce contexte, les nuisances sonores engendrées par la RD674 ne sont pas génératrices de désagréments pour les usagers de la zone, qui seront essentiellement des travailleurs de journée. Ainsi, le recul minimal des futures constructions ramené à 25 mètres par rapport à l'alignement de la RD674 ne générera pas de nuisances supplémentaires, tant pour les usagers de l'axe routier que pour les futurs usagers du secteur.

## 2.5 LES RISQUES

Les deux secteurs ne sont pas concernés par des risques naturels ou technologiques.

## 2.6 LA SÉCURITÉ

Les éléments à prendre en compte sont :

- L'accès : quel impact sur la circulation de la RD674 ?
- La visibilité par rapport à la RD674, qui est très bonne compte tenu de son tracé en ligne droite à

ces endroits-là.

Le parti d'aménagement présenté dans le zonage pour la zone UX et dans l'OAP de la zone 1AUy du PLUi prévoit les dispositions suivantes au regard de la circulation routière et de la sécurité :

- L'accès à la zone 1AUy l'accès à la zone 1AUy se fera par la RD674 en priorité via la voirie créée sur la zone UX (se référer à l'OAP). Il y aura qu'un accès permettant l'entrée et sortie du site. La desserte interne devra être créée en tenant compte de cela.
- L'accès à la zone UX se fera par la RD674. Il devra y avoir un seul accès, comme pour la zone 1AUy, de sorte à ne pas générer plusieurs entrées.
- Pour les deux zones, concernant la visibilité les clôtures ne devront en aucun cas gêner la circulation, notamment en diminuant la visibilité aux sorties des établissements et des carrefours. En effet, pour ne pas déranger l'attention visuelle des conducteurs utilisant la RD166, les clôtures sont réglementées au sein du PLUi. Elles ne doivent pas créer un « événement surprenant » susceptible de détourner l'attention des automobilistes. Ces dernières doivent être constituées : soit d'un grillage teinte sombre (vert bouteille, brun, gris, noir etc.) et uniforme, doublé ou non d'une haie / soit d'un muret maçonné d'une hauteur maximale de 1 mètre surmonté ou non d'une grille.

Ainsi, le recul minimal des futures constructions ramené à 25 mètres par rapport à l'alignement de la RD166 ne porte pas atteinte à la sécurité des usagers de l'axe routier, ni à celle des futurs usagers du secteur.

## 2.7 LES SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE

La zone est concernée par la servitude T5 : servitude aéronautique de dégagement.

## 3. JUSTIFICATION DE LA MODULATION DE LA BANDE D'INCONSTRUCTIBILITÉ AU REGARD DU CODE DE L'URBANISME

Le Code de l'Urbanisme indique que les constructions ou installations en dehors des « espaces urbanisés » sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Les deux zones concernées par la présente étude se situent en bordure de la RD674 qui est classée à voie à grande circulation. Cependant, elles présentent des spécificités locales qui permettent, comme indiqué dans la législation, de déroger à cette règle.

### Justifications au regard des nuisances

Les nuisances sonores et visuelles générées par la proximité immédiate avec la RD674 sont atténuées par plusieurs éléments : recul des constructions par rapport à cet axe.

L'absence de logements au sein des projets permet d'éviter une occupation permanente du site. En effet, la présence exclusive d'activités économiques garantit une occupation temporaire, uniquement durant les heures de travail.

### Justifications au regard de la sécurité

Les éléments techniques et / ou réglementaires qui pourraient contraindre l'urbanisation du site seront pris en compte lors de l'aménagement. L'accès de la zone Ux et de la zone 1AUy se fera par la RD674.

### Justifications au regard de la qualité architecturale et de l'urbanisme

Un travail est apporté aux futures constructions pour garantir une certaine qualité urbaine et architecturale.

L'aspect des constructions des façades devra respecter les règles fixées par le PLUi : façades, revêtements, clôtures, etc.

### Justifications au regard de la qualité des paysages

Les principes d'aménagement prévus au sein des deux zones participent donc à leur mise en valeur. Le maintien des haies ou sa replantation en cas de destruction pour la zone 1AUy et la plantation d'une interface végétalisée est un des éléments principaux de la programmation de l'OAP.

Des espaces verts ponctuels accompagnent également l'ensemble des aménagement proposés et permettent de garantir des espaces de qualité.

## SECTEURS URBAINS

# CHATENOIS

## RD166

### 1. CONTEXTE GÉNÉRAL

Châtenois est une commune composée de 1 702 habitants en 2019 (Source : INSEE). Sa superficie est de 17,57 km<sup>2</sup>. Intégrant le périmètre de la CCOV, elle est située dans la partie Sud-Est de l'EPCI. Châtenois constitue un territoire sur lequel la mixité des fonctions urbaines joue un rôle important à l'échelle de la collectivité. L'objectif est double, maintenir les activités existantes mais en accueillir de nouvelles afin de permettre la création de nouveaux emplois.

Dans le cadre de la définition du projet intercommunal, une armature urbaine a été clairement identifiée. Châtenois fait partie de la strate des pôles secondaires avec Liffol-le-Grand. La commune joue un rôle important dans le dynamisme local. Concentrant équipements, services, commerces, activités économiques, emplois et population, la CCOV a souhaité renforcer son statut de pôle secondaire en permettant à la commune d'accueillir de nouvelles activités économiques.

Dans une recherche d'équilibre de gestion de ses espaces et des activités sur son territoire, la collectivité a retenu très tôt (POS de 1980) la partie Est pour y envisager un secteur de développement d'activités. Ce secteur de plaine est le point bas de la commune.

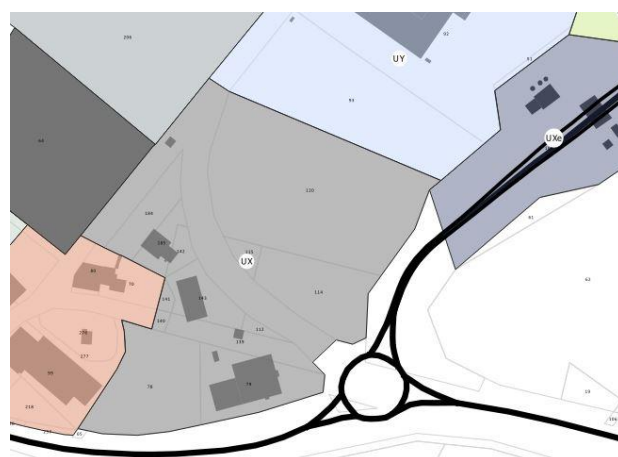
Bénéficiant d'une desserte stratégique avec la RD166 qui traverse la commune et la présence de l'échangeur autoroutier de l'A31, sa zone d'activités actuelle affiche complet. C'est pourquoi, étant une porte d'entrée sur le territoire depuis l'A31, la CCOV a souhaité permettre la poursuite du développement économique de la commune de Châtenois.

La zone Ux doit permettre l'implantation d'activités artisanales et tertiaires.

Le secteur Ux qui borde la zone Uy existante au Nord permet de faire la jonction entre les activités existantes au sud et au nord de cet espace. La surface libre de la zone Ux représente 2.2 ha. Les parcelles concernées sont les suivantes : ZK114-115-120-ZL102. Néanmoins elle est en cours d'aménagement au coup par coup étant donné qu'elle est déjà classée en zone Ux du PLU actuellement



// LOCALISATION CADASTRALE



en vigueur. En effet, plusieurs permis ont été déposés et acceptés pour ce secteur.

La commune de Châtenois poursuit donc des enjeux de développement, notamment dans le domaine économique. L'urbanisation des secteurs concernés par la présente étude concrétise la volonté de développer et d'optimiser les activités économiques à l'échelle intercommunale.

Ainsi, dans le cadre des réflexions et des travaux menés pour l'élaboration du projet de PLUi, ces deux secteurs qui bénéficient d'une position stratégique, à l'entrée Est de la commune, ont été retenus pour répondre aux ambitions du développement économique intercommunal.

L'étude entrée de ville concerne donc le secteur Ux qui se situe à la jonction entre la RD166 et l'emprise autoroutière qui mène vers la gare de péage.

La zone Ux est occupée en majorité par un compartiment agricole bien que la zone soit en cours d'aménagement (une entreprise est en cours d'installation et plusieurs permis ont été déposés et acceptés).

Le secteur a été identifié comme un secteur de développement d'intérêt communautaire au regard du site et de la situation. Ce dernier borde la route classée à grande circulation et nécessite ainsi la réalisation de la présente étude pour déroger à la bande d'inconstructibilité imposée.

Les enjeux de ces zones d'urbanisation sont multiples au regard des caractéristiques actuelles :

- Secteurs situés en entrée de ville de Châtenois, à proximité immédiate des axes structurants,
- Effet vitrine pour le territoire,
- Une localisation permettant de donner une visibilité aux entreprises,
- Le maintien grâce au développement des activités déjà présentes,
- Permettre la meilleure intégration possible des aménagements et des constructions au regard de la surface constructible.

La présente étude vise donc à déroger au principe d'inconstructibilité pour assurer l'urbanisation de ce site et la structuration de cette partie de l'axe principal de la commune. Il s'agit également de permettre un bouclage de cette partie de la commune qui a une vocation économique.

Son urbanisation s'inscrit dans une ambition d'insertion urbaine, architecturale et paysagère. L'enjeu est d'intégrer les futurs aménagements au sein de cette entrée de ville.

L'objet de la présente étude est donc de proposer un recul des futures constructions inférieur à 75 mètres et 100 mètres pour permettre la pleine constructibilité du site, et de justifier de sa compatibilité avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. Il est ainsi proposé le classement de la zone Ux avec un recul des constructions par rapport à la RD166 et l'emprise autoroutière de 25 mètres minimum par rapport à l'alignement et de 20 mètres minimum pour la parcelle n°102 qui est bordée par la RD166.

## 2. CARACTÉRISTIQUES DES DIFFÉRENTS SITES

### 2.1 CONTEXTE URBAIN ET ARCHITECTURAL

Le caractère d'entrée de ville classique se retrouve dans les occupations du sol retrouvées sur le secteur d'étude et dans son environnement proche :

- Le passage de la RD et la proximité immédiate de l'échangeur autoroutier sont des éléments structurants puisqu'ils permettent une desserte avantageuse pour la commune,
- La zone Ux est en cours d'urbanisation.

L'espace environnant de la zone est principalement occupé par des activités économiques avec au Nord la zone d'activités qui accueille différentes entreprises (logistiques etc.) et au Sud-Ouest des activités économiques également (garage automobile etc.).

La parcelle n°102 est comprise entre deux espaces accueillant le centre d'incendie et un garage automobile.

VUE SUR LA ZONE UX DEPUIS LE ROND POINT QUI FAIT LA JONCTION ENTRE LA RD166 ET VERS L'A31



VUE DEPUIS LA RD SUR LA PARCELLE 102



Le règlement de la zone Ux incite tout constructeur à porter une attention particulière à la qualité architecturale des bâtiments, notamment à travers le traitement des façades, l'aménagement paysager du site et l'adéquation avec la topographie du terrain. Il est ainsi exigé pour les futures constructions :

- De s'adapter à la topographie locale. Pour cela, les volumes des constructions doivent être adaptés aux différents types de pentes en limitant au maximum les modifications du terrain naturel de plus de 1 mètre (remblais, déblais et murs de soutènement). Les constructions sur une butte artificielle sont interdites.
- Le permis de construire peut-être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales. Sont interdits : Les couleurs vives ou discordantes par rapport à l'environnement immédiat / Le ton blanc pur intégral / L'emploi sans enduit de matériaux destinés à être revêtus, tels que briques creuses, agglomérés, parpaings / Les couvertures et les bardages en tôle non peinte / Les effets de rayure et de fort contraste.

- Les espaces libres des parcelles bâties (hors construction et surface revêtue), ainsi que les délaissés des aires de stationnement, doivent être plantés ou recevoir un aménagement paysager. Il est recommandé que les plantations et haies soient être réalisées au moyen d'essences locales dont la nomenclature se situe en annexe du PLUi.

## 2.2 CONTEXTE PAYSAGER

L'aménagement de la zone Ux aura un impact paysager dans la mesure où actuellement cet espace donne une vue sur le grand paysage et notamment les reliefs boisés en arrière-plan.



VUE DE LA ZONE Ux DEPUIS LE PARKING ENTRE LE ROND-POIT ET L'ÉCHANGEUR

## 2.3 CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL

Les zones ne sont pas concernées par une protection environnementale type NATURA2000 et ne sont pas concernés par un périmètre d'inventaire type ZNIEFF. Aucun enjeu environnemental n'est présent hormis les quelques arbres relevés dans la partie suivante qui contribue à la traversée des espaces agricoles, notamment pour les oiseaux.

L'aménagement de la zone Ux n'aura aucun impact sur la trame verte et bleue locale.

Concernant la gestion des eaux pluviales, le règlement du PLUi a fixé des règles précises en la matière pour les zones Ux. Les aménagements réalisés sur un terrain ne doivent pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales.

Les eaux pluviales de ruissellement doivent faire l'objet d'un pré-traitement avant d'être rejeté au milieu naturel ou au réseau.

Toute construction ou installation nouvelle doit évacuer ses eaux pluviales par des canalisations souterraines au réseau public en respectant ses caractéristiques (système unitaire ou séparatif). Les aménagements réalisés sur le terrain doivent être tels qu'ils garantissent l'écoulement direct et sans stagnation des eaux pluviales dans le réseau collecteur. Dans ce cas, le rejet devra être limité à 1 l/s/ha.

## 2.4 LES NUISANCES

Pour limiter les nuisances liées à la proximité de la RD166 mais également les nuisances éventuelles générées par les projets, il est proposé les dispositions suivantes :

- Afin de respecter le cadre paysager existant, création d'une interface végétalisée composée d'essences locales sur les pourtours des zones.
- Par rapport à la RD674, l'interdiction d'installer des habitations. Le règlement de la zone Ux interdit cette destination de construction. L'objectif étant ici de limiter le risque d'un développement résidentiel annexe aux activités économiques, qui serait peu qualitatif au regard de la proximité de cet axe de transport. Dans ce contexte, les nuisances sonores engendrées par la RD166 ne sont pas génératrices de désagréments pour les usagers de la zone, qui seront essentiellement des travailleurs de journée. Ainsi, le recul minimal des futures constructions ramené à 25 mètres pour le secteur proche de la zone autoroutière et 20 mètres pour la parcelle n°102 bordant par rapport à l'alignement de la RD166 ne générera pas de nuisances supplémentaires, tant pour les usagers de l'axe routier que pour les futurs usagers du secteur.

## 2.5 LES RISQUES

La zone Ux n'est pas concernée par des risques naturels et technologiques.

## 2.6 LA SÉCURITÉ

Les éléments à prendre en compte sont :

- L'accès : quel impact sur la circulation de la RD166 ?
- La visibilité par rapport à la RD166 et par rapport à l'axe autoroutier qui mène au péage.

Le parti d'aménagement présenté dans l'OAP du PLUi prévoit les dispositions suivantes au regard de la circulation routière et de la sécurité :

- L'accès à la zone Ux se fera par la Chemin de Neuilly.
- L'accès à la parcelle n°102 se fera par un axe secondaire, la rue Pierre de Coubertin et non pas par la RD166.
- Concernant la visibilité les clôtures ne devront en aucun cas gêner la circulation, notamment en diminuant la visibilité aux sorties des établissements et des carrefours. En effet, pour ne pas déranger l'attention visuelle des conducteurs utilisant la RD166, les clôtures sont réglementées au sein du PLUi. Elles ne doivent pas créer un « événement surprenant » susceptible de détourner l'attention des automobilistes. Ces dernières doivent être constituées : soit d'un grillage teinte sombre (vert bouteille, brun, gris, noir etc.) et uniforme, doublé ou non d'une haie / soit d'un muret maçonné d'une hauteur maximale de 1 mètre surmonté ou non d'une grille.

Ainsi, le recul minimal des futures constructions ramené à 25 mètres par rapport à l'alignement de l'axe pour la partie Nord de la zone et 20 mètres pour la parcelle n°102 ne porte pas atteinte à la sécurité des usagers de l'axe

routier, ni à celle des futurs usagers du secteur.

## 2.7 LES SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE

La zone n'est pas concernée par une servitude d'utilité publique.

## 3 JUSTIFICATION DE LA MODULATION DE LA BANDE D'INCONSTRUCTIBILITÉ AU REGARD DU CODE DE L'URBANISME

Le Code de l'Urbanisme indique que les constructions ou installations en dehors des « espaces urbanisés » sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

La zone Ux concernée par la présente étude se situe en bordure de la RD166 qui est classée voie à grande circulation. La partie Nord de la zone est également concerné par le recul de 100 mètres par rapport à l'emprise autoroutière. Cependant, elle présente des spécificités locales qui permettent, comme indiqué dans la législation, de déroger à cette règle.

### Justifications au regard des nuisances

Les nuisances sonores et visuelles générées par la proximité immédiate avec la RD166 et l'emprise autoroutière sont atténuées par plusieurs éléments : recul des constructions par rapport à ces axes.

L'absence de logements au sein des projets permet d'éviter une occupation permanente du site. En effet, la présence exclusive d'activités économiques garantie une occupation temporaire, uniquement durant les heures de travail.

### Justifications au regard de la sécurité

Les éléments techniques et / ou réglementaires qui pourraient contraindre l'urbanisation du site seront pris en compte lors de l'aménagement. L'accès de la zone Ux se fera par des axes secondaires : la rue de Pierre de Coubertin pour la parcelle n°102 et le chemin de Neuilly pour la partie proche de la zone Uy.

### Justifications au regard de la qualité architecturale et de l'urbanisme

Un travail est apporté aux futures constructions pour garantir une certaine qualité urbaine et architecturale.

L'aspect des constructions des façades devra respecter les règles fixées par le PLUi : façades, revêtements, clôtures, etc.

### Justifications au regard de la qualité des paysages

Des espaces verts ponctuels accompagnent également l'ensemble des aménagement proposés et permettent de garantir des espaces de qualité.

