

Document conforme à la délibération arrêtant le Plan Local
d'Urbanisme de la commune de Tiercelet en date du 20/12/2023
Le Maire, Frédéric Karleskind



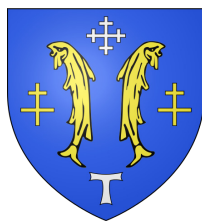
PLAN LOCAL D'URBANISME COMMUNE DE TIERCELET



TOME 6

RAPPORT DE PRÉSENTATION
ÉTUDE D'ENTRÉE DE VILLE

Commune de Tiercelet



Bureau d'études : Nord Est Géo Environnement
123 Rue Mac Mahon
54 000 Nancy
nege.associes@gmail.com



SOMMAIRE

1. L'ÉTUDE D'ENTRÉE DE VILLE P / 5

- 1. LES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES P / 5
- 2. LE CONTEXTE POUR TIERCELET P / 5
- 3. LE CONTENU DE L'ÉTUDE P / 6
- 4. LE PÉRIMÈTRE DE L'ÉTUDE P / 6

2. LE SITE CONCERNÉ PAR L'ÉTUDE P / 7

A. URBANISME

LES ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT P/7

B. CARACTÉRISTIQUES DU SITE

LA SITUATION LOCALE P/8

- 1 CONTEXTE URBAIN ET ARCHITECTURAL P / 8
- 2 CONTEXTE PAYSAGER ET SÉQUENCES VISUELLES LE LONG DE LA RD26E ET LA RN52 P / 9
- 3. LE MILIEU HUMAIN ET LE PATRIMOINE P / 13
- 4. LE CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL P / 13
- 5. LES NUISANCES P / 13
- 6. LES RISQUES P / 13
- 7. LA SÉCURITÉ P / 13
- 8. LES SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE P / 13

C. JUSTIFICATION DE LA MODULATION DE LA BANDE D'INCONSTRUCTIBILITÉ

UNE MEILLEURE INTÉGRATION DES RÉALITÉS DU TERRAIN P / 14

1

L'ÉTUDE D'ENTRÉE DE VILLE

L'ÉTUDE ENTRÉE DE VILLE DITE AMENDEMENT DUPONT

1 LES DISPOSITIONS 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 régleme l'urbanisation aux abords de certaines voiries.

Son objectif est d'inciter les collectivités publiques à préciser leur(s) projet(s) de développement et d'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
TOME 6 // Rapport de présentation- Étude d'entrée de ville

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. »

2 LE CONTEXTE POUR TIERCELET

La commune du Tiercelet est concernée par la RD26E (reliant Villers-La-Montagne à Tiercelet), la RD27A (longeant la RN52), la RD125 (reliant Tiercelet à Brehain-la-Ville) qui sont des axes classés route à grande circulation et la RN52 qui est une voie express.

À ce titre la commune est concernée par l'application de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme.

L'objectif de cette disposition est d'inciter la commune à promouvoir un urbanisme de qualité le long des voies routières les plus importantes et lancer une réflexion préalable et globale sur l'aménagement futur des abords des principaux axes routiers, principalement dans les entrées de ville. Cette réflexion doit être transcrite au sein du PLU de la commune. Les secteurs concernés sont majoritairement sans conséquence eu égard à la dominante agricole des territoires traversés (zone A). Néanmoins, un secteur urbain (zone U) est concerné par les marges de recul de 75 mètres par rapport à la RD27A et 100 mètres par rapport à la RN52 imposées par la législation en vigueur. Il s'agit du secteur Uy destiné aux activités artisanales, tertiaires et industrielles qui couvre la zone industrielle existante de Tiercelet.

3 LE CONTENU DE L'ÉTUDE

Conformément aux dispositions de la circulaire du 13 mai 1996, l'étude comprend :

- Une présentation du secteur concerné.
- Une présentation du projet proposé sur le secteur d'entrée de ville et la réflexion globale portée sur la prise en compte de la qualité urbaine, paysagère, architecturale, de la sécurité et des nuisances.
- Des propositions de modification de la bande de recul afin de permettre la constructibilité dans la bande réputée inconstructible.

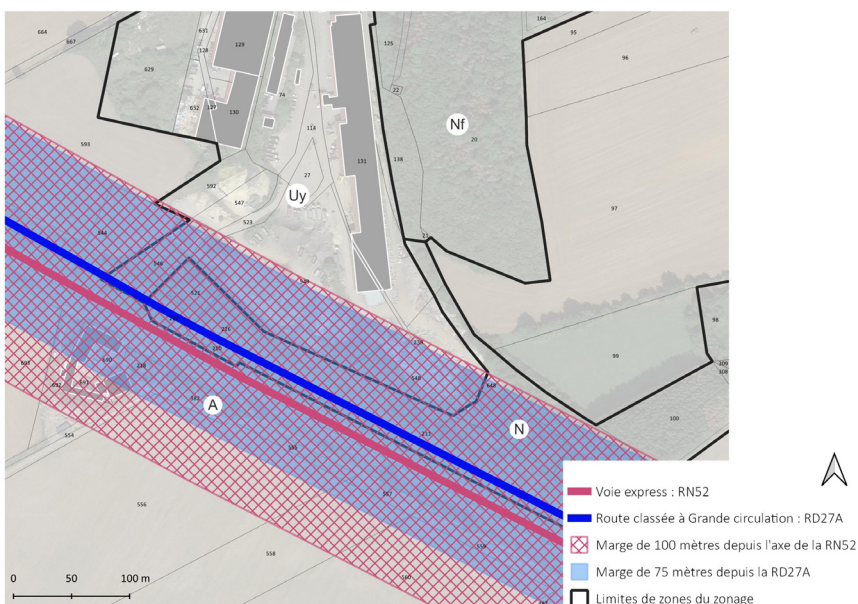
4 LE PÉRIMÈTRE DE L'ÉTUDE

Le périmètre retenu pour l'étude est celui de la partie Sud de la zone Uy qui est concernée par la route classée à grande circulation RD27A et la voie express la RN52.

La présente étude vise donc à déroger au principe d'inconstructibilité pour assurer l'urbanisation de ce site qui est déjà artificialisé et occupé par l'activité industrielle. 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.



#Figure n°1 : Localisation des routes classé, NEGE, 2023.



#Figure n°2 : Les marges de recul, NEGE, 2023.

2 LE SITE CONCERNÉ PAR L'ÉTUDE

A. URBANISME

LES ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT

Dans le cadre de l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme, la commune de Tiercelet n'ouvre pas de nouvelles zones à urbaniser à destination des activités économiques. Néanmoins, cette dernière accueille plusieurs entreprises dont la plupart sont implantées au sein de la zone industrielle. Ainsi, la municipalité a souhaité inscrire dans son PADD sa volonté de soutenir le tissu économique. Ainsi, l'axe 2 du PADD retranscrit le souhait des élus d'accompagner le développement économique.

En matière de développement économique, l'incidence de la conjoncture et des facteurs supra-locaux a et aura dans le futur toujours une importance déterminante, mais les actions que le PADD propose de mettre en perspective doivent créer un contexte favorable, être un facilitateur et, d'une certaine manière, encourager l'initiative des acteurs économiques présents sur la commune. Bien que la gare de chemin de fer n'est plus et que les mines soient fermées, **la commune bénéficie d'un positionnement géographique très intéressant qui lui a permis de maintenir des activités.** En effet, alors que l'activité industrielle s'est désagrégée dans le secteur nord de l'ex Lorraine en raison des crises successives, la commune maintient des activités. En raison de sa proximité avec les axes routiers et autoroutiers et de sa proximité avec le Luxembourg, **des entreprises initialement installées au Luxembourg délocalisent en-deçà de la frontière** pour l'attractivité du foncier disponible et moins coûteux.

La commune souhaite donc agir en faveur du maintien des activités présentes sur sa zone industrielle et permettre l'installation de nouvelles.

La zone Uy a donc été tracée de sorte à englober la zone industrielle existante en tenant compte des éventuels projets

des entreprises présentes sur site.

Le secteur Uy prend soin d'intégrer tous les terrains occupés par les entreprises. Certains ne sont pas bâtis mais sont platformés ou utilisés à des fins de stockage de matériaux. L'usage actuel des terrains concernés par la bande de recul de 75 mètres et de 100 mètres est donc industriel.

B. CARACTÉRISTIQUES DU SITE

LA SITUATION LOCALE

1 CONTEXTE URBAIN ET ARCHITECTURAL

CIRCULATION ROUTIÈRE

La desserte de la zone industrielle se fait par la RD125 où nous pouvons observer deux accès. Plus récemment, une centrale à béton s'est implantée dans le prolongement immédiat de la zone industrielle. Dans le cadre de ce projet, en accord avec le département de Meurthe-et-Moselle, un nouveau accès a été créé sur la route D27a qui est classée à grande circulation. Aucune autre mobilité (mobilités douces, transports en commun etc.) n'est représentée au sein du secteur. Il existe une desserte interne à la zone.

INSERTION URBAINE ET ARCHITECTURALE

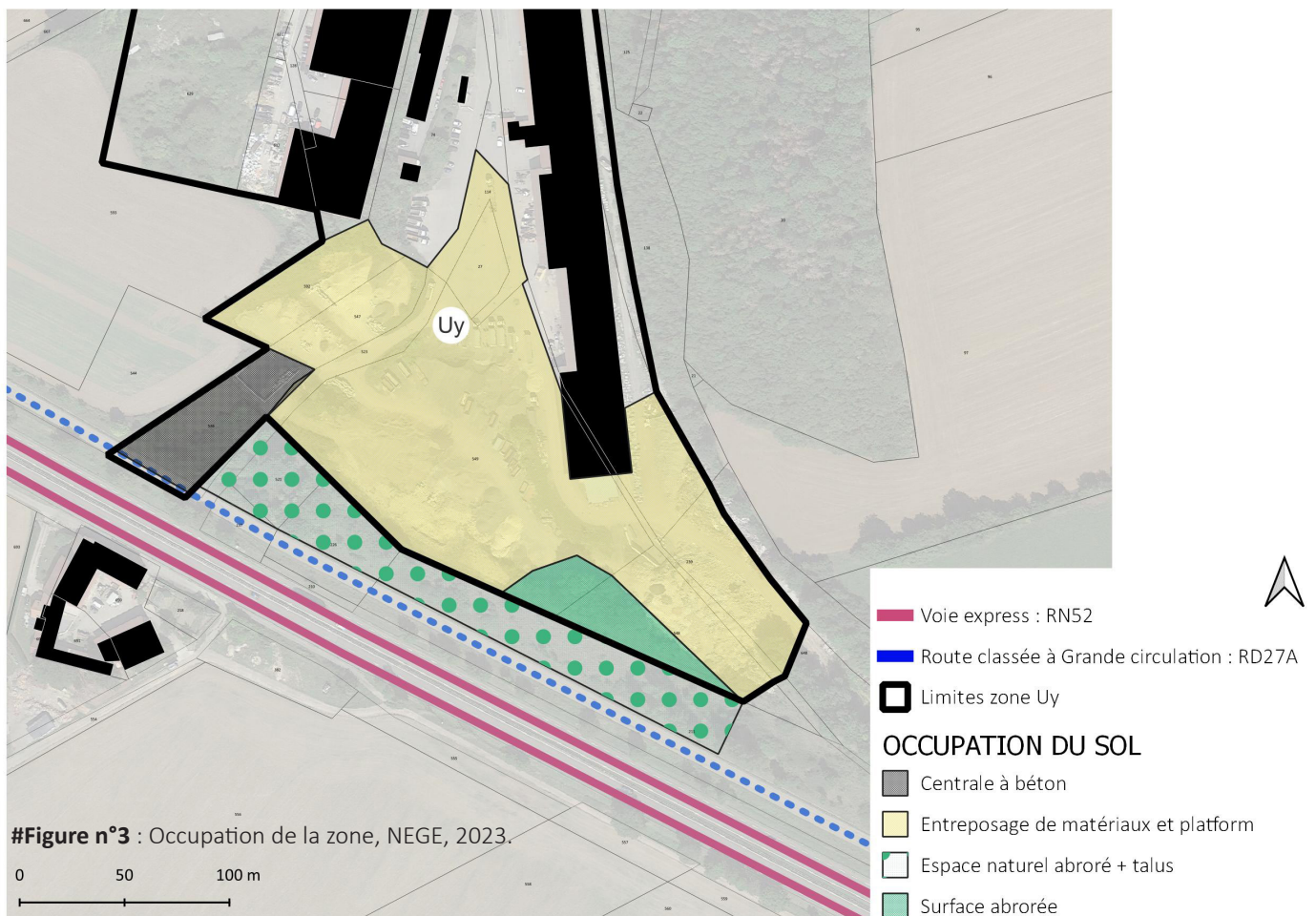
Le caractère d'entrée de ville classique se retrouve dans les occupations du sol retrouvées sur le secteur d'étude et dans son environnement proche :

- Le passage de la RD est un élément structurant puisqu'il permet une desserte intéressante pour la commune et les activités économiques de la zone industrielle.

- En dehors de la partie occupée par la centrale à béton, on note la présence d'une bande long de la RD qui est occupé par un écran naturel qui permet une transition paysagère avec la zone industrielle. Un léger talus est observé.
- Concernant la bande Uy non bâti concernée par le recul de 75 mètres et de 100 mètres, bien qu'elle ne soit pas bâti, elle est utilisée par les activités économiques. Cet espace est en partie platformé et on n'y observe de l'entreposage de matériaux .

Le règlement de la zone Uy 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.
- 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 locale.
- Des règles particulières s'ajoutent concernant l'aspect générales des bâtiments (couleurs, hauteurs limitées etc.).

depuis la RD26E et la RN52 en raison d'un léger dénivelé permettant un camouflage des activités. Cet effet est renforcé par la présence d'un écran naturel composés de végétation arbustive.

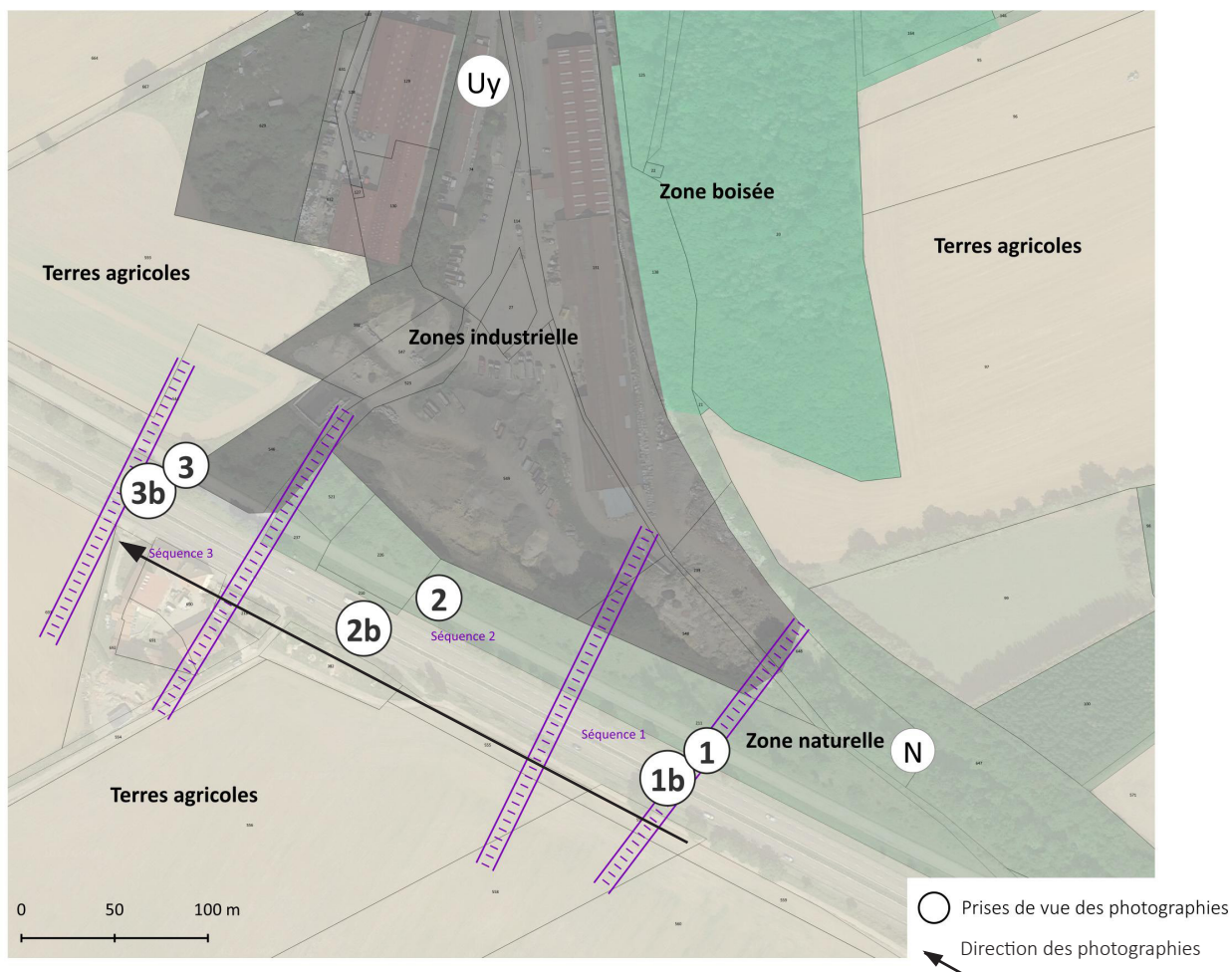
Néanmoins, cette couverture naturel ne donne aucune perspective sur le grand paysage en raison de la densité de la végétation présente et la topographie. Cette lisière naturelle qui permet une transition paysagère entre les routes RN52 et RD27A et la zone industrielle sera maintenue grâce à son classement en zone naturelle. Aucune nouvelle construction ne pourra s'implanter au sein de cette bande naturelle.

Les bâtiments de la zone industrielle sont visibles depuis le secteur qui accueille la centrale à béton mais les terrains concernés par l'étude d'entrée de ville ne sont visible à aucun moment depuis la RD27A et la RN52.

2 CONTEXTE PAYSAGER ET SÉQUENCES VISUELLES LE LONG DE LA RD26E ET LA RN52

Les terrains classés en zone Uy et concernés par les marges de recul sont occupés par des activités industrielles (centrale à béton, entreposage de matériaux, etc.). Hormis les terrains occupés par la centrale à béton, les autres ne sont pas visibles

Trois séquences visuelles, en lien avec les caractéristiques paysagères, sont analysées. Elles sont décrites ci-après. Les images extraites de Google Street, permettent un suivi des perceptions de l'automobiliste.



#Figure n°4 : Analyses des séquences, NEGE, 2023.

SÉQUENCE N°1

Cette première séquence permet d'observer la perception visuelle des automobilistes depuis la RD26E (photographies n°1) et depuis la RN52 (photographies n°1b) au niveau du début de la zone Uy en provenance de Crusnes.

Le couvert végétal ne donne aucune perception sur la zone Uy.



1



1b

SÉQUENCE N°2

Cette deuxième séquence permet d'observer la perception visuelle des automobilistes depuis la RD26E (photographies n°2) et depuis la RN52 (photographies n°2b) en longeant la zone Uy. En raison de la présence de la végétation et du léger dénivelé, depuis les routes, il n'y a quasiment pas d'ouverture paysagère sur la zone Uy. Seuls certains bâtiments peuvent être aperçus. Les terrains en contre-bas du talus ne sont pas visibles.



SÉQUENCE N°3

Cette deuxième séquence permet d'observer la perception visuelle des automobilistes depuis la RD26E (photographies n°3) et depuis la RN52 (photographies n°3b) au niveau de la nouvelle centrale en béton. Depuis ces routes, la seule véritable ouverture paysagère se situe au niveau de la centrale à béton qui s'est implantée récemment.



3. LE MILIEU HUMAIN ET LE PATRIMOINE

Aucune zone habitée n'est située à ce niveau. En effet, la zone industrielle est située à l'écart du centre bourg. Les espaces autour sont essentiellement agricoles et naturels.

Par ailleurs, aucun monument classé au titre des Monument historique n'est présent à Tiercelet.

4. LE CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL

La zone n'est pas concernée par une protection environnementale type NATURA2000 et n'est pas concernée par un périmètre d'inventaire type ZNIEFF. Le secteur ne présente aucun enjeu environnemental.

Pour rappel, les terrains sont considérés comme étant artificialisés. Seuls un petit bosquet est présent. Le classement en zone Uy n'aura pas d'incidence sur la trame verte et bleue locale et le fonctionnement écologique du territoire.

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

Les aménagements sur un terrain sont réalisés de façon à garantir, tout ou partie, une gestion intégrée des eaux pluviales sauf en cas d'impossibilité technique, financière ou réglementaire. Ces aménagements doivent être réalisés par des techniques alternatives (fossés, noues, tranchées de rétention etc.) et favoriser l'utilisation de matériaux poreux et de revêtements non étanches.

En cas d'impossibilité technique, 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).

5. 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 :

o Afin de respecter le cadre paysager existant, création d'une interface végétalisée composée d'essences locales sur le pourtour du site afin de renforcer la ceinture naturelle et compenser l'éventuel disparition du bosquet.

o L'interdiction d'installer des habitations. Le règlement 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 RD et la RN 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 RD ne générera pas de nuisances supplémentaires, tant pour les usagers de l'axe routier que pour les futurs usagers du secteur.

6. LES RISQUES

Le secteur n'est pas concerné par des risques naturels ou technologiques.

7. LA SÉCURITÉ

Les éléments à prendre en compte sont :

- L'accès : aucun nouvel accès ne sera créé sur la RD26E.
- La visibilité par rapport à la RD26e et la RN52, qui est très bonne compte tenu de son tracé en ligne droite à ces endroits-là. De plus, les clôtures ne devront en aucun cas gêner la circulation, notamment en diminuant la visibilité. En effet, pour ne pas déranger l'attention visuelle des conducteurs utilisant la RD26E, les clôtures sont réglementées au sein du PLU. Elles ne doivent pas créer un « événement surprenant » susceptible de détourner l'attention des automobilistes. Néanmoins, le talus végétalisée classée en zone N permet un barrage visuel naturel.

Ainsi, le recul minimal ramené à 25 mètres par rapport à l'alignement de la RD26E et 45 mètres par rapport à la RN52 ne porte pas atteinte à la sécurité des usagers de l'axe routier, ni à celle des futurs usagers du secteur.

8. LES SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE

Le secteur est concerné par la servitude AS1 - périmètre de protection des eaux potables et minérales (périmètre éloigné et éloigné renforcé).

C. JUSTIFICATION DE LA MODULATION DE LA BANDE D'INCONSTRUCTIBILITÉ

UNE MEILLEURE INTÉGRATION DES RÉALITÉS DU TERRAIN

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 trouve à proximité immédiate de la RD26E et de la RN52. 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 RD26E et RN52 sont atténuées par plusieurs éléments : recul des constructions par le classement en zone naturelle du talus végétalisée qui sépare la zone Uy de la RD26E. L'absence de logements au sein de la zone Uy 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 à la zone Uy se fait par la RD125, situé de l'autre côté de la zone. Une desserte interne existe déjà.

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 PLU : façades, hauteurs, revêtements, clôtures, etc.

JUSTIFICATIONS AU REGARD DE LA QUALITÉ DES PAYSAGES

Étant donné que les terrains sont déjà artificialisés et utilisés par les acteurs économiques de la zone et que ces derniers ne sont pas visibles depuis les axes, hormis au niveau de la récente centrale à béton, aucun impact paysager n'est attendu. Par ailleurs, le classement en zone naturelle de la bande qui borde la RD26E garantit cette coupure visuelle. Ainsi, le recul minimal ramené à 25 mètres par rapport à la RD26E et 45 mètres par rapport à la RN52 ne porte pas atteinte à la sécurité des usagers de l'axe routier, ni à celle des futurs usagers du secteur.

#Figure n°5 Les marges de recul modifiées, NEGE, 2023.

