



Commune de MANONCOURT-EN-VERMOIS (54)

REVISION DU PLAN D'OCCUPATION DES SOLS ET TRANSFORMATION EN

PLAN LOCAL D'URBANISME

**Étude au titre des articles L.111-6 à
L.111-10 du CU « Amendement
Dupont »**

Espace &
TERRitoires

Études et conseils en urbanisme et aménagement

240, rue de Cumène
54230 NEUVES-MAISONS

Tél : 03 83 50 53 87
Fax: 03 83 50 53 78

Dossier Enquête Publique

**Document conforme à la délibération du Conseil
Municipal du 18 / 12 / 2017 arrêtant le projet de
révision du POS valant élaboration du PLU.**

Le Maire :



Sommaire :

1- Contexte général	2
2- Analyse au regard des voies de communication.....	4
3- Étude de la zone concernée par l'étude « Entrée de Ville ».....	5
4- Projet en zone UX et proposition de modification du recul.....	12
5- Conclusion.....	19

1- Contexte général

La commune de MANONCOURT-EN-VERMOIS dispose d'un Plan d'Occupation des Sols approuvé en 1978 puis révisé et approuvé en 2000. Devenu caduc depuis le 27 mars 2017, la commune entreprend actuellement l'élaboration d'un Plan Local d'Urbanisme.

La présente étude fait suite à la démarche engagée par la **Communauté de Communes des Pays du Sel et du Vermois** d'aménager une nouvelle déchetterie communautaire en zone UX du futur PLU de MANONCOURT-EN-VERMOIS.

Le territoire est impacté par le passage de **l'autoroute A33** qui coupe le territoire de MANONCOURT-EN-VERMOIS au nord, au niveau de Ville-en-Vermois – St Nicolas de Port. Il existe un recul à respecter par rapport à l'autoroute.



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

Cette interdiction ne s'applique pas :

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

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

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

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

Le projet de déchetterie communautaire étant situé hors agglomération, en bordure de l'A33 classée à grande circulation, une étude spécifique doit être conduite pour fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues à l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme (moins de 100 mètres donc).

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

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

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

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

La présente étude a donc pour but d'engager une réflexion préalable au projet d'implantation de la déchetterie communautaire et d'aboutir à l'élaboration d'un projet de qualité qui trouvera sa traduction dans le Plan Local d'Urbanisme de la commune de MANONCOURT-EN-VERMOIS.

2- Analyse au regard des voies de communication

Le ban communal de MANONCOURT-EN-VERMOIS est impacté par le passage de l'autoroute A33 qui coupe le territoire au nord, au niveau de Ville-en-Vermois – St Nicolas de Port.

L'autoroute A33 est une autoroute urbaine reliant Nancy à Dombasle-sur-Meurthe, dont la longueur est de 27 km. Son utilisation est gratuite sur tout son tracé et permet le contournement ouest et sud de l'agglomération nancéienne. À partir de Lunéville, une voie rapide (RN4) en prend le relais jusqu'à Blâmont. Sa limitation de vitesse est de 110 km/h entre Lunéville et Laxou, à partir du carrefour autoroutier avec l'A330. Elle dispose de 7 sorties dont la sortie 4 à 17 km « Saint-Nicolas-de-Port / Varangéville » qui permet de desservir Ville-en-Vermois, la ZAC et le secteur de la future déchetterie communautaire.



L'A33 débute à la suite de l'A31 nord dont elle assure la continuité au niveau de l'échangeur avec l'A31 sud (vers Lyon). Son tracé traverse de vastes forêts, avec parfois de fortes pentes jusqu'à l'échangeur avec l'A330, tout en contournant Nancy à distance. Après l'échangeur, l'environnement devient plus industriel, avec de nombreuses usines et magasins concentrés au sud de l'autoroute. Après la sortie 3, le paysage devient plus campagnard, tout en passant parfois à proximité de quelques bourgs comme Ville-en-Vermois et MANONCOURT-EN-VERMOIS, jusqu'à Hudiviller et la fin officielle de l'autoroute pour la RN4 en 2x2 voies.

Selon la DIR Est, le trafic moyen journalier annuel était de 49 920 véhicules en 2014.

L'autoroute A33, classée en catégorie 1, dispose par ailleurs d'une largeur affectée par le bruit de 300 mètres de part et d'autre du bord extérieur de la chaussée.

3- Étude de la zone concernée par l'étude « Entrée de Ville »

■ Étude des besoins en matière d'accès aux déchetteries au sein de la CCPSV

Le territoire de la Communauté de Communes des Pays du Sel et du Vermois comprend 16 communes et 29 630 habitants. Les 16 communes dépendent aujourd'hui de différentes déchetteries.

Une **déchetterie communautaire** existe déjà avenue des Vosges à **Dombasle-sur-Meurthe**. Elle est destinée aux habitants de Crévic, Dombasle-sur-Meurthe, Ferrières, Huidiviller, Rosières-aux-Salines, Saffais, St Nicolas de Port, Sommerviller, Tonnoy ou Varangéville. L'accès est gratuit pour les particuliers. Pour les artisans et commerçants de moins de 10 salariés dont le siège social est situé sur l'une des communes du territoire, le service est payant. Le volume des déchets limité à 5 m³ par jour. Pour des raisons de sécurité, le nombre de véhicules présent en même temps sur les quais supérieurs est limité à 8. L'accès à la plateforme inférieure (gravats et pneus) est limité à 3 véhicules maximum.



Les 16 communes de la CCPSV ont accès à la déchetterie de Dombasle-sur-Meurthe, soit Azelot, Burthecourt-aux-Chênes, Coyviller, Crévic, Dombasle-sur-Meurthe, Ferrières, Huidiviller, Lupcourt, Manoncourt-en-Vermois, Rosières-aux-Salines, Saffais, Saint-Nicolas-de-Port, Sommerviller, Tonnoy, Varangéville, Ville-en-Vermois.

Depuis 1^{er} janvier 2017, une carte est obligatoire pour pénétrer dans l'enceinte de la déchetterie de Dombasle. Pour en obtenir une, les habitants doivent remplir un formulaire à la déchetterie ou le remettre à SUEZ (anciennement SITA) accompagné d'un justificatif de domicile.

Depuis l'agrandissement du territoire intercommunal, l'unique déchetterie de Dombasle ne suffit plus. Insuffisamment dimensionnée (3 600 m²) pour ce niveau de population et contrainte par le tissu urbain qui l'entoure, l'actuelle déchetterie communautaire de Dombasle-sur-Meurthe connaît une certaine saturation. Puisque la déchetterie communautaire est saturée, la CCPSV a demandé à la Métropole du Grand Nancy de poursuivre la collaboration d'accès à ses déchetteries pour Lupcourt et Ville-en-Vermois. Pour des raisons de proximité, ce partenariat s'étend aux communes d'Azelot, Burthecourt-aux-Chênes, Coyviller et Manoncourt-en-Vermois. La convention avec la Métropole du Grand Nancy donne le choix aux habitants concernés d'aller soit à Dombasle soit vers le Grand Nancy (déchetteries d'Art-sur-Meurthe, Essey-lès-Nancy, Heillecourt, Laneuveville, Ludres, Malzéville, Maxéville, Nancy ou Vandœuvre-lès-Nancy) pour se débarrasser de leurs déchets.

De plus, des bennes d'apport volontaire pour la collecte des déchets végétaux ont été mises en place dans les communes pour pallier la saturation d'accueil des déchets végétaux de la déchetterie communautaire et répondre à la demande du Grand Nancy qui n'autorise pas le dépôt des déchets végétaux par nos habitants dans la convention. Malheureusement, celles-ci étant en accès libre, elles sont utilisées par des acteurs extérieurs au territoire ainsi que par des professionnels et contiennent de plus en plus de déchets non conformes. Se multiplient aussi les dépôts sauvages à côté des bennes.

Face à cette situation, la CCPSV souhaite doter son territoire d'une **seconde déchetterie**. Ces deux équipements devront être en mesure d'assurer les besoins de l'ensemble des communes du territoire, en garantissant notamment une bonne couverture de celui-ci. L'iniquité de traitement et de confort pour tous les usagers du territoire de la CCPSV peut donc être résolue par la construction d'un nouvel emplacement. L'implantation de la nouvelle déchetterie doit se faire au sein d'une zone UX à vocation artisanale. Il s'agit de permettre à la CCPSV dépourvue de centres de tri de créer une nouvelle déchetterie pour compléter son offre sur son territoire d'influence et de moderniser son parc de centres de tri.

LE SERVICE « DÉCHÈTERIE » PROPOSÉ

- 1 déchèterie sur Dombasle-sur-Meurthe gérée par un prestataire de services
- Convention d'accès aux sites du Grand Nancy (hors déchets végétaux) pour 6 communes
- Mise à disposition de **benne de collecte des déchets verts** sur 9 communes du territoire, accessibles à tous les habitants de la CCSV
- **Collecte des Encombrants** en porte-à-porte sur rendez-vous

MODALITÉ D'ACCÈS AU SITE DE DOMBASLE

- **Accueil des usagers gratuit** (inclus dans la TEOM) et des professionnels (payant)
- Nombreux flux acceptés mais **filières déchets à développer**

- 1 déchèterie pour 30 000 hab.

France : 1 déchèterie pour 13 800 hab.

Grand-Est : 1 déchèterie pour 11 000 hab.

Meurthe-et-Moselle : 1 déchèterie pour 17 200 hab.

- Déchèterie de Dombasle saturée (*superficie limitée ne permettant pas le développement de nouvelles filières*)

- ⇒ **Site de Manoncourt** : « soulager » le site de Dombasle + faciliter l'accès aux usagers de l'ouest du territoire
- ⇒ **Prévoir un accueil des professionnels sur le site de Manoncourt**
- ⇒ **Prévoir un dispositif de contrôle d'accès compatible avec celui de Dombasle**
- ⇒ **Opportunité de développement de nouvelles filières sur le site de Manoncourt**

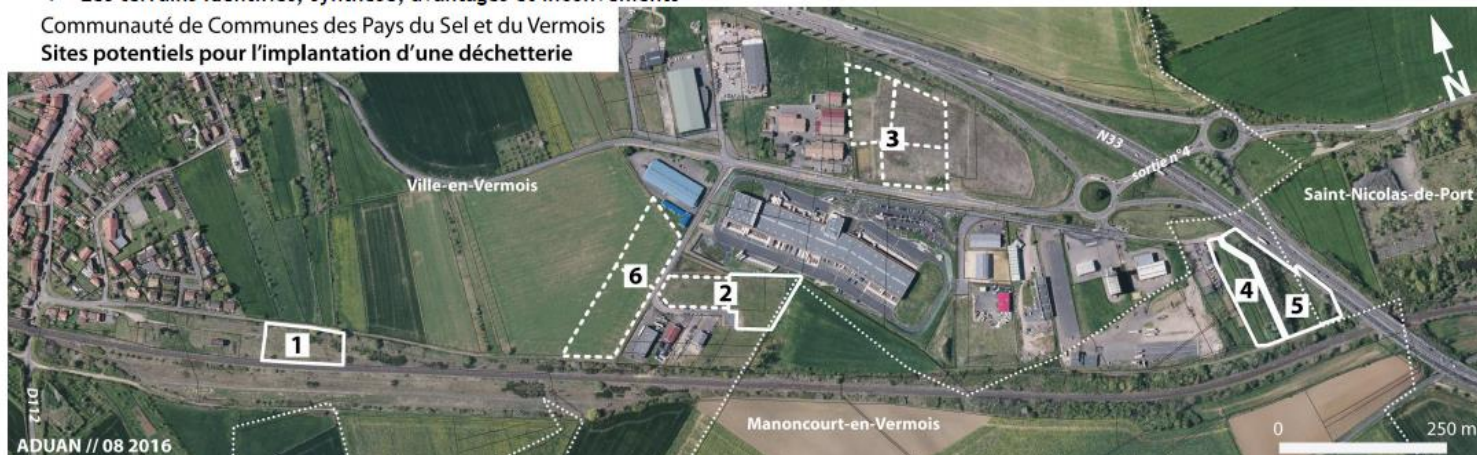
■ Recherche de site pour la réalisation d'une seconde déchetterie

La CCPSV a d'abord recherché un nouveau site d'accueil et a établi avec l'ADUAN en 2016 des critères permettant d'identifier des faisceaux potentiellement favorables à l'implantation d'une nouvelle déchetterie. Un inventaire des terrains d'accueil pressentis a été ensuite mené puis **6 sites potentiels** ont été retenus puis analysés au travers de leur accessibilité, de la proximité d'habitations, de la structure foncière afin d'identifier les avantages et inconvénients de chacun d'entre eux.

Le choix du site d'implantation de la nouvelle déchetterie communautaire devait prioritairement contribuer à réduire le déséquilibre entre le plateau et la vallée, tout en tenant compte des densités de populations de ces ensembles.

❖ Les terrains identifiés, synthèse, avantages et inconvénients

Communauté de Communes des Pays du Sel et du Vermois
Sites potentiels pour l'implantation d'une déchetterie



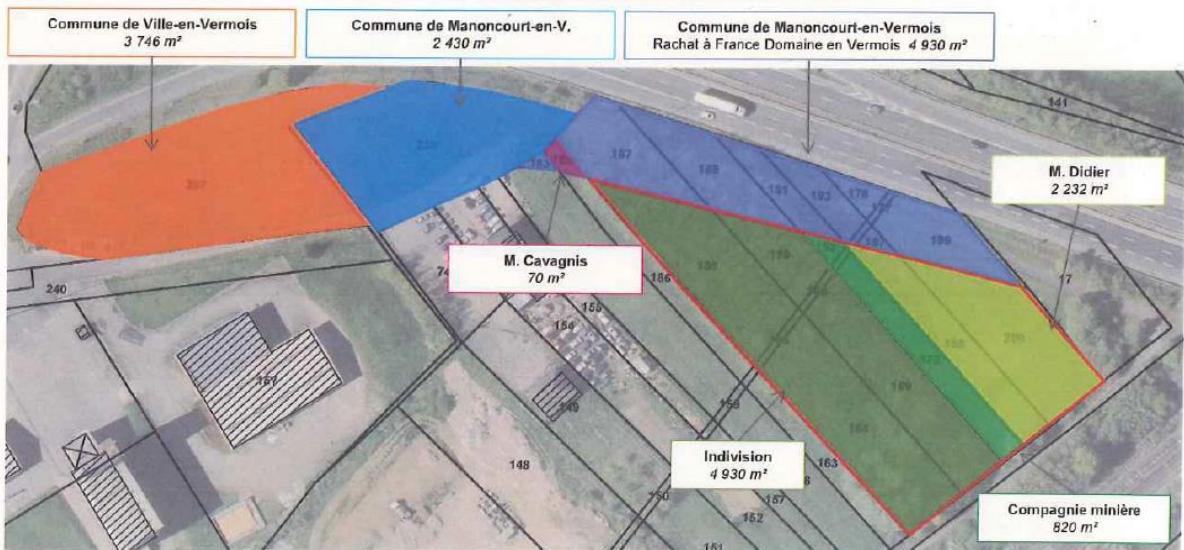
Après une étude approfondie, le site n°1 a été écarté en raison du passage à terme des usagers à proximité de écoles de Ville-en-Vermois, l'augmentation de la circulation automobile n'étant pas propice dans ce type de zone. Le site n°2 n'a pas été retenu car il s'agissait de terrains privés prévus pour d'autres types de constructions. Le site n°3, situé dans la ZAC du Vermois, était davantage pressenti pour une implantation artisanale ou commerciale en situation de « vitrine » donnant sur l'autoroute A33 (foncier à vocation économique à forte valeur), il a donc été ôté. Le site n°4 posait des problèmes de rétention foncière et de blocage à cause d'un propriétaire défavorable à la vente. Le site n°6 impliquait le déclassement d'une zone agricole vers une zone à vocation d'activité dans le PLU de Ville-en-Vermois.

Au final, le site n°5 en bordure sud de l'A33 a été privilégié car il présentait le moins d'inconvénients et le plus de possibilités : les terrains étaient situés en bout de zone, la surface se montrait suffisante, les propriétaires en dehors de l'indivision étaient favorables, en revanche il s'avèrerait nécessaire de passer par une expropriation pour les propriétaires de l'indivision. En dehors de ces contraintes juridiques, la proximité de l'autoroute imposait néanmoins une marge de recul des constructions pouvant être réduite dans le PLU par une étude tenant compte des spécificités locales et présentant les dispositions visant à réduire les nuisances de l'équipement (conservation d'un écran de végétation, merlon paysager...).

La volonté d'empiéter le minimum sur des terres agricoles a ainsi amené la réflexion autour de la ZAC du Vermois, une zone d'activité déjà fort bien pourvue et bénéficiant d'un accès par l'échangeur n°4 de l'A33. Ainsi la nouvelle déchetterie pourrait être aisément desservie par la route de Ville-en-Vermois, à 400 m depuis l'échangeur. La desserte de la déchetterie ne s'effectuerait donc pas directement depuis l'A33, objet de la modification du recul, mais par une voie communale secondaire. Cela permettrait une indépendance du site au regard de l'axe principal de communication qu'est l'autoroute.

La configuration et la création de la zone UX absorberait dans sa configuration les activités existantes voisines (le garage DF Automobiles) et limiterait l'impact sur les terres agricoles en réutilisant des terrains proches de l'autoroute peu propices à la culture ou à la pâture. Il serait d'ailleurs proposé une zone végétalisée le long de l'A33, « façade » la plus exposée visuellement afin de permettre une bonne intégration du site de la déchetterie et d'atténuer l'impact visuel en partie basse de l'autoroute.

LOCALISATION DU SITE PROJET ET APPARTENANCE DES TERRAINS



- Parcelles relatives à l'accès 9 236 m² appartenant aux communes de Ville-en-V. et Manoncourt-en-V. + un terrain privé
- Parcelles relatives à la déchèterie 8 052 m² appartenant à des propriétaires privés

⇒ Des terrains pour la construction de la déchèterie à acquérir → une problématique d'indivision sur une des parcelles → expropriation envisagée par la CCSV

⇒ Chemin attenant à conserver

CARACTÉRISTIQUES ET CONTRAINTES DU SITE PROJET

Les parcelles dédiées à la déchèterie

- Forme non rectangulaire du terrain
 - ⇒ Configuration du site à adapter
 - ⇒ Absence d'habitations aux alentours
- Pas de risques naturels recensés
 - ⇒ Levé topographique et études géotechniques à mener

Les parcelles dédiées à l'accès

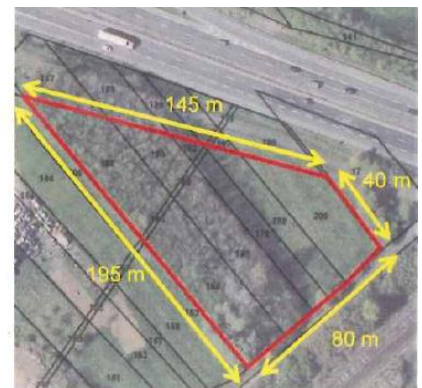
- Existence d'un chemin d'accès (~ 4 m) mais en partie non praticable
- Chemin faisant le tour du site à conserver
 - ⇒ Prévoir une circulation à double sens sur le chemin d'accès à créer
 - ⇒ L'accès doit être praticable par des poids lourds avec remorque
 - ⇒ Aire de retournement à créer en fin de d'accès

Les réseaux

- Eau potable : présent (*mais travaux d'extension du réseau à prévoir*)
- Assainissement : non présent (*dispositif Assainissement Non Collectif ou création de réseau à mener*)
- Eaux pluviales : *dispositif de collecte à créer et gestion à la parcelle*
- Electricité : présent (*mais travaux d'extension du réseau à prévoir*)
- Défense Incendie : non présente à moins de 200 m (*dispositif pour le site à prévoir : à minima 200 m³*)

Plan Local d'Urbanisme : existence d'une limite de recul relative à l'A33

⇒ étude complémentaire en cours menée par la commune de Manoncourt-en-Vermois





MANONCOURT-EN-VERMOIS - Plan Local d'Urbanisme
TERRITOIRE COMMUNAL



Implantation projetée
de la déchetterie

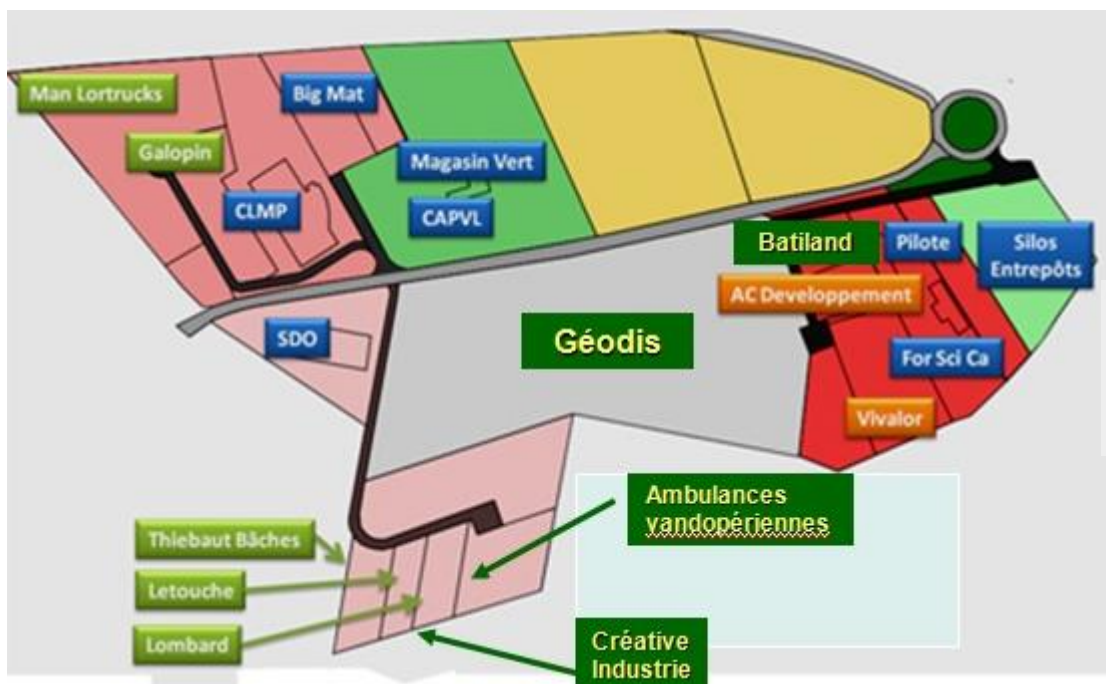
Echelle : 0 — 100m

LEGENDE

— Limite du territoire communal

■ Occupation des sols et environnement urbain

La zone pressentie pour accueillir la future déchetterie communautaire se situe dans le prolongement oriental de la zone d'activité située entre le village de Ville-en-Vermois et l'échangeur de l'autoroute A33. Cette zone d'activité, appelée **ZAC du Vermois**, est traversée par la RD71. Différentes entreprises sont installées sur la zone de Ville-en-Vermois. Avant même la fin de ces travaux, douze entreprises s'étaient déjà installées, ce qui a permis de porter le nombre d'emplois de cette zone à 350. Parmi ces entreprises, la société GEODIS CALBERSON emploie 183 personnes actuellement. Son bâtiment de 12 000 m² a été construit pour accueillir une activité de transport messagerie, express et logistique de proximité et de rayonnement international.



Plan de la ZAC du Vermois.

La zone pressentie jouxte les silos de la Coopérative Agricole Lorraine qui se trouvent sur le ban de Ville-en-Vermois et le garage DF Automobiles qui se trouve quant à lui route de Ville-en-Vermois, au lieu-dit « Au Poirier Renard » à MANONCOURT-EN-VERMOIS.

■ Voies d'accès

La zone n'est pas directement desservie par l'A33 et il n'existe aucun accès direct entre l'autoroute et la zone. L'échangeur le plus proche se trouve à 400 m de l'entrée de la zone (sortie 4). Le site dispose d'une desserte non qualitative sur la route de Ville-en-Vermois (qui dessert aujourd'hui le garage DF Automobiles), pour l'heure inadaptée à la fréquentation d'une déchetterie intercommunale. La zone est contournée au nord et au sud par un chemin qui longe l'autoroute. Elle est également bordée au sud par la voie ferrée.



■ Paysage, topographie et sensibilité paysagère

Le terrain d'assiette du projet d'implantation de déchetterie est sensiblement plat (levé topographique à venir), à une altitude moyenne de 250 m. La zone est peu visible depuis l'autoroute A33 car elle se situe en contrebas de la voie autoroutière. Le site est uniquement visible de façon restreinte et ponctuelle depuis l'A33 (en venant de Nancy) en raison notamment du dénivelé et de la vitesse automobile autorisée (110 km/h). Cette perception n'est cependant pas lointaine, elle est rapprochée. Il n'existe pas de réelle sensibilité du point de vue des perspectives au niveau de l'autoroute. Le site est uniquement visible depuis la route de Ville-en-Vermois.

A l'heure actuelle, les parcelles sont pour partie occupées par des terres agricoles et par un boqueteau (mélange de feuillus). Une glissière de sécurité sépare la chaussée autoroutière de la zone.



■ Nuisances

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

- **Bruit**

La zone est longée par l'autoroute A33 qui génère des nuisances acoustiques. Sur la section d'autoroute concernée, le trafic moyen journalier annuel était de 49 920 véhicules en 2014 (données DIR Est). L'autoroute A33, classée en catégorie 1, dispose par ailleurs d'une largeur affectée par le bruit de 300 mètres de part et d'autre du bord extérieur de la chaussée.

- **Air**

La pollution atmosphérique est elle aussi directement liée à la circulation automobile par les rejets des véhicules légers et lourds (dioxyde d'azote NO₂, benzène, particules fines PM₁₀). Toutefois, le site étant très ouvert, il limite fortement la stagnation ou la concentration des rejets atmosphériques. On peut donc considérer que cette pollution est limitée au droit de la zone.

■ Urbanisme règlementaire

Dans le Plan d'Occupation des Sols devenu caduc, la zone était classée en 2NAX permettant la création d'une zone d'activités. Au regard du projet de Plan Local d'Urbanisme actuellement en cours d'étude, ce secteur est classé en zone UX correspondant également à un secteur d'activités existant et à développer.

4- Projet en zone UX et proposition de modification du recul

La Communauté de Communes des Pays du Sel et du Vermois souhaite implanter une nouvelle **déchetterie communautaire** pour pallier au manque d'équipement de ce type sur le territoire.

■ Définition technique

Une déchetterie est un centre où les particuliers (et sous certaines conditions les artisans), peuvent apporter certains de leurs déchets en respectant des critères de tri, en vue d'un traitement ultérieur (réemploi, recyclage, valorisation,...). C'est donc un centre de collecte, de regroupement, de tri volontaire et de transfert des déchets, qui peut en assurer la récupération, le recyclage, l'incinération ou le stockage dans un centre d'enfouissement, et non un centre de traitement. Il vient en complément de la collecte des ordures, dont la responsabilité revient aux collectivités, pour des raisons de volume ou de nature du déchet. Le tri réalisé permet de traiter les déchets dans des filières avalées spécialisées, diminuant d'autant les quantités d'ordures ménagères incinérées ou mises en décharge. Ce concept, qui n'existait pas il y a moins de 20 ans, a connu un développement rapide : 3 500 déchetteries existent aujourd'hui, très généralement exploitées par les communes ou les EPCI. Les déchets acceptés varient en fonction du règlement de la déchetterie, basé sur l'autorisation préfectorale au titre des installations classées pour la protection de l'environnement. Ces déchets sont généralement les plastiques, les métaux, le verre, les papiers et cartons, les déchets de jardin, les piles électriques, les batteries, les pneumatiques, les gravats, les huiles moteurs usagées, les déchets d'équipements électriques ou électroniques. Une nouvelle demande des ménages pour se débarrasser de déchets toxiques en quantités dispersées (vieux pots de peintures, produits de droguerie non utilisés) voit le jour depuis peu. Les déchets en provenance de l'industrie et en particulier les déchets industriels spéciaux ne sont pas acceptés dans les déchetteries.

■ Réglementation applicable

- ✓ Décret 2002-540 du 18 avril 2002 relatif à la classification des déchets.
- ✓ Arrêté du 2 avril 1997 relatif aux prescriptions générales applicables **aux installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration sous la rubrique n° 2710 : « Déchetteries aménagées pour la collecte des encombrants, matériaux ou produits triés et apportés par le public ».**

N°	A - Nomenclature des installations classées				B - Taxe générale sur les activités polluantes	
	Désignation de la rubrique	A, D, S C (1)	Rayon (2)	Capacité de l'activité	Coef.	
2710	Déchetteries aménagées pour la collecte des encombrants, matériaux ou produits triés et apportés par les usagers : - "monstres" (meublier, éléments de véhicules), déchets de jardin, déchets de démolition, déblais, gravats, terre ; - bois, métaux, papiers-cartons, plastiques, textiles, verres, amiante lié ; - déchets ménagers spéciaux (huiles usagées, piles et batteries, médicaments, solvants, peintures, acides et bases, produits phytosanitaires, etc.) usés ou non ; - déchets d'équipements électriques et électroniques. 1. la superficie de l'installation hors espaces verts étant supérieure à 3 500 m ² 2. la superficie de l'installation hors espaces verts étant supérieure à 100 m ² , mais inférieure ou égale à 3 500 m ²	A D	1			

(1) A : Autorisation, E : Enregistrement, D : Déclaration, S : Servitude d'utilité publique, C : soumis au contrôle périodique prévu par l'article L. 512-11 du code de l'environnement (2) Rayon d'affichage exprimé en kilomètres

Version 15 - Avril 2010

■ Descriptif du projet et faisabilité technique

Après avoir recensé les besoins des usagers en fonction de l'offre territoriale existante en collecte des déchets et encombrants, une étude de faisabilité a été menée par la CCPSV et le cabinet AUSTRAL. Son objectif était de savoir s'il était possible d'implanter une déchetterie sur les terrains, bilancer le site sélectionné au regard de ses atouts & faiblesses, faire ressortir les risques et contraintes techniques existantes, imaginer des variantes urbanistiques pour l'aménagement de la déchetterie, concevoir des scénarii d'usage pour l'accessibilité VL/PL et estimer au mieux le coût des travaux.

Trois scénarii ont été esquissés au stade de l'étude de faisabilité. La proposition des variantes a permis de savoir qu'il était possible d'implanter une déchetterie sur les terrains proposés au niveau surface. Par la suite, la CCPSV lancera la maîtrise d'œuvre et la configuration définitive sera alors aboutie. Les 3 scénarios montrent une tendance mais le choix d'une de ces 3 propositions ou d'une autre sera fait dans un futur plus lointain. Pour l'heure, aucune solution technique n'est officiellement préférée. Voici les 3 premières solutions proposées :



Solution 1 :

- Déchetterie linéaire avec quais de chaque côté
- Accès VL au centre de la plateforme sur un terre-plein surélevé
- Accès PL en contrebas en pourtour de la zone de collecte
- Séparation totale des usagers et des prestataires
- Zone de manœuvre étroite
- Extension des quais limitée
- Voirie conséquente



Solution 2 :

- Déchetterie linéaire courbée
- Accès VL au centre de la plateforme sur un terre-plein surélevé
- Accès PL en contrebas en pourtour de la zone de collecte
- Séparation globale des usagers et des prestataires
- Peu de manœuvre
- Pas d'extension des quais possible
- Voirie restreinte grâce à l'utilisation du chemin en pourtour de la zone



Solution 3 :

- Déchetterie en U
- Accès VL en périphérie de la plateforme sur un palier surélevé
- Accès PL en contrebas au centre de la zone de collecte
- Séparation globale des usagers et des prestataires
- Zone de manœuvre étroite
- Gain de place car forme compacte : extension des quais facilitée
- Voirie conséquente

■ **Objet de la dérogation**

Actuellement, il existe sur MANONCOURT-EN-VERMOIS et les communes jouxtant le **faisceau autoroutier de l'A33** des mesures d'interdiction de construire liées à **l'amendement Dupont** (articles L.111-6 à L.111-10 du Code de l'Urbanisme recodifié par ordonnance du 23 septembre 2015). Le texte stipule qu'en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes.

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

La présente étude a donc pour objectif de justifier la nécessité de faire tomber le recul inconstructible autour de l'axe de l'A33 au droit de l'implantation de la future déchetterie. Par le biais de l'amendement Dupont, ce recul sera ramené à **20 mètres** pour les portions autour de l'A33 impactant la zone UX mis en place dans le projet de PLU de MANONCOURT-EN-VERMOIS.

■ **Propositions d'aménagement**

Les terrains concernés par la dérogation sont liés à l'implantation de la nouvelle déchetterie communautaire. Il s'agit d'accompagner la mise en œuvre de la zone UX dans le prolongement de la ZAC du Vermois qui s'étend le long de la RD71 (route de St Nicolas). La dérogation des 100 mètres ne concerne qu'un espace très restreint en zone UX le long de l'A33 (sur 145 mètres linéaires) sur le ban communal de MANONCOURT-EN-VERMOIS.

Le nouveau recul sur 145 mètres linéaires le long de l'A33 fait l'objet d'une demande de dérogation de passer à 20 mètres au lieu de 100 mètres. Le talus sera enherbé et aménagé de façon paysagère et qualitative dans le cadre d'une intégration renforcée de la zone.

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

Les dispositions des articles L.111-6 à L.111-10 du Code de l'Urbanisme sont respectées et la non application de la règle d'inconstructibilité et du recul de 100 mètres sur la zone UX du PLU depuis l'axe de l'A33 se justifient au regard des principes suivants :

- L'absence de construction lourde au sens architectural du terme dans le projet de déchetterie
- La valorisation de la topographie existante entre la zone et l'A33
- L'individualisation et la dissociation complète de la zone au regard de l'autoroute
- L'intégration d'espaces paysagers dans le programme
- La conservation d'une bande paysagère le long de l'A33
- La limitation de l'impact sur la surface agricole
- La réutilisation éventuelle du chemin existante en pourtour de la zone pour faciliter la desserte

✓ **Prise en compte des nuisances :**

- **Bruit**

En ce qui concerne la pollution sonore, la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 a pour objet principal d'offrir un cadre législatif complet à la problématique du bruit et de poser des bases cohérentes de traitement réglementaire de cette nuisance.

L'autoroute A33, classée en catégorie 1, et le secteur concerné par la modification de la zone de recul disposent d'une largeur affectée par le bruit de 300 mètres de part et d'autre du bord extérieur de la chaussée. En ce qui concerne le classement des voies bruyantes, le dispositif réglementaire se résume en deux étapes :

- Sous l'autorité du préfet, les infrastructures de transports terrestres sont recensées et classées en fonction de leur niveau sonore, et les secteurs affectés par le bruit de part et d'autre des voiries classées sont reportés dans les documents d'urbanisme ;

- Lorsqu'une construction est prévue dans un secteur affecté par le bruit reporté au PLU, le constructeur doit respecter un niveau d'isolement acoustique de façade apte à assurer un confort d'occupation des locaux suffisant.

Le classement sonore a des incidences sur les règles de construction des bâtiments. Tout bâtiment à construire dans un tel secteur affecté par le bruit doit respecter un **isolement acoustique minimal** déterminé selon les spécifications de l'arrêté du 30 mai 1996 (modifié par l'arrêté du 23 juillet 2013). L'isolement acoustique caractérise la capacité de la façade, fenêtres fermées, à résister à la transmission du bruit venant de l'extérieur. Ce calcul prend en compte la catégorie de l'infrastructure, la distance qui la sépare du bâtiment, ainsi que l'existence de masques éventuels (écrans anti-bruit, autres bâtiments,...) entre la source sonore et chaque façade du bâtiment projeté. Il est également possible pour un constructeur d'ériger lui-même une protection de type écran (mur de clôture, merlon en bordure de lotissement, etc...) plutôt que d'adopter une valeur renforcée de l'isolement de façade, la finalité étant d'aboutir à un niveau sonore identique à l'extérieur du bâtiment.

Outre la méthode forfaitaire simplifiée proposée par l'arrêté, le constructeur peut également utiliser une méthode de calcul détaillée qui prend en compte de façon plus fine la topographie du site et les masques s'opposant à la propagation sonore. Il est important de préciser que ces dispositions ne constituent pas une règle d'urbanisme, mais une règle de construction (au même titre, par exemple, que la réglementation relative à l'isolation thermique). Ainsi, les éléments concernant le classement ne figurent que dans les annexes (parties informatives) du PLU, et le permis de construire ne mentionnent pas la valeur d'isolement nécessaire, dont le calcul est de la responsabilité de chaque constructeur.

Dans le projet de déchetterie, s'agissant principalement d'aménagement de plateformes, de quais et de bennes de conditionnement des déchets par catégories, le nombre de construction(s) sera limité à des containers pour le conditionnement des déchets dangereux, des compacteurs mobiles, des dispositifs anti-chutes de personnels (murs, murets, barrières) et des locaux de gardiennage du site (vestiaires, espace détente, sanitaires, stockage). Ces derniers devront donc respecter les préconisations d'isolement acoustique inhérentes à la proximité de l'autoroute, en fonction de la nature de la construction.

Il est à noter que la problématique des nuisances sonores autoroutières existe mais reste faible car le site est abaissé de plusieurs mètres par rapport à l'autoroute. De ce fait, l'aspect physique limite l'impact sonore du trafic autoroutier sur le projet. Les nuisances sonores liées à la circulation à l'intérieur de la déchetterie et aux activités connexes (broyage de déchets verts, compactage de déchets divers, circulation VL & PL,...) seront sans doute plus importantes que celles liées au trafic autoroutier.

- **Air**

La traversée par l'A33 d'un milieu naturel très ouvert limite la stagnation et la concentration des rejets atmosphériques au droit de la zone.

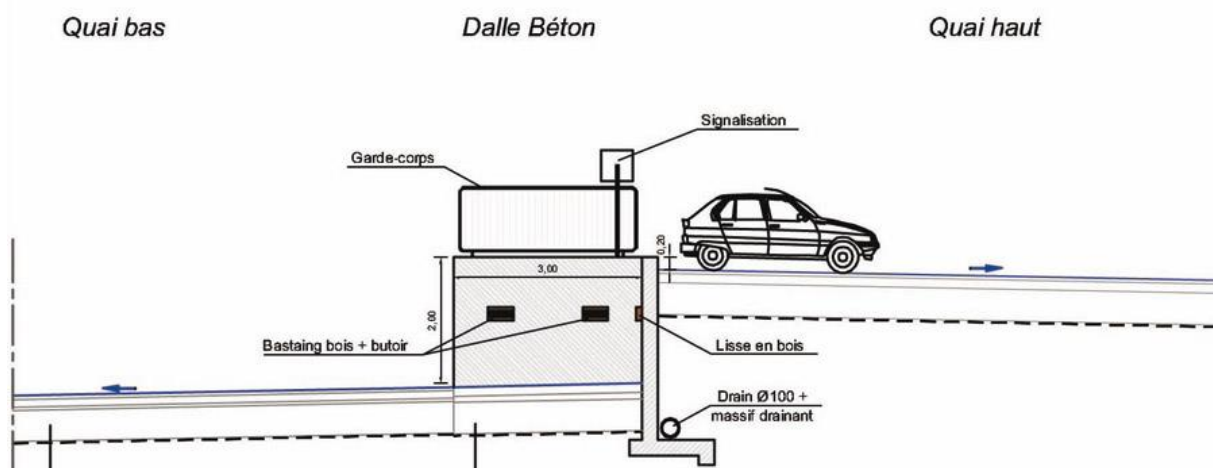
⇒ **Au regard des nuisances, le recul à 20 mètres n'augmente pas les nuisances acoustiques et atmosphériques. Il est donc compatible avec la modification.**

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

Le statut de l'A33 interdit tout accès direct sur cette voie. La zone sera donc desservie par un **accès unique via la route de Ville-en-Vermois** (qui dessert aujourd'hui le garage DF Automobiles), pour l'heure inadaptée à la fréquentation d'une déchetterie intercommunale. Cette voie dispose d'une utilisation très restreinte actuellement car elle ne dessert aucun espace urbain. Elle sera prolongée, recalibrée, élargie et aménagée pour faciliter l'accessibilité à la déchetterie, aussi bien pour les véhicules légers qui viennent déposer leurs déchets que pour les poids lourds qui viennent les évacuer. La déchetterie constituera d'ailleurs la « terminaison » de cette voie qui ne desservira rien au-delà.

Dans les trois solutions, une séparation globale des usagers et des prestataires sera assurée afin de renforcer la sécurité routière à l'intérieur de la déchetterie. Cette séparation sera notamment assurée par la prise en compte d'une **différence d'altimétrie** liée à la présence de quais hauts et de quais bas nécessaires au fonctionnement du site. La desserte interne de la zone se fera par un réseau viaire sous forme de plateformes et de coursives qui se connecteront et se rattacheront au réseau viaire existant. Les voies seront dimensionnées en conséquence et les rayons de giration pour les poids

lourds et gros engins seront calculés pour garantir une parfaite circulation des véhicules sur et aux abords immédiats du site.



En dehors de la zone, le trafic sera régulé sur le domaine public. La zone, qui est contournée au nord par un chemin qui longe l'autoroute, pourra également être desservie grâce à ce chemin (cf solution 2) qui permettrait de dissocier les entrées/sorties des VL et PL. dans ce cas, ce chemin sera lui aussi agencé et réhabilité pour permettre le trafic en conséquence. Ce chemin se trouve actuellement en dehors du recul de 20 mètres par rapport à l'axe autoroutier.

⇒ **Au regard de la sécurité routière, le recul à 20 mètres prend en compte la gestion du trafic inhérent à la déchetterie. La bonne gestion des flux avec un recul d'inconstructibilité de 20 mètres est envisageable au regard des accès sur le réseau viaire existant (hors A33).**

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

La zone pressentie est une zone de transition entre un espace urbanisé à vocation d'activité et un espace naturel agricole. Le site triangulaire est enserré entre la route de Ville-en-Vermois, l'autoroute et la voie ferrée. Aussi, il est nécessaire que d'un point de vue architectural, les futures constructions s'harmonisent parfaitement avec le contexte environnemental existant. Le site étant situé à proximité de l'autoroute, une marge de recul est à prévoir pour toute future construction.

Les seuls bâtiments utiles à la déchetterie seront principalement des **locaux modulaires de gardiennage** qui présenteront une unité de matériaux, de volumes et de coloris. Ils ne dépasseront pas le niveau plain-pied. Les enseignes et les éléments de **signalétique** seront circonscrits au strict nécessaire du fonctionnement de la déchetterie et intégrés dès la conception du projet. Ils seront aux couleurs de la CCPSV pour faciliter le repérage visuel des usagers et des prestataires.

Le règlement de la zone UX du PLU qui s'y applique a été volontairement rédigé de façon souple de manière à ne pas entraver les projets architecturaux liés aux activités. Les principales dispositions à retenir concernent essentiellement l'implantation des constructions par rapport aux emprises publiques et aux limites séparatives, la hauteur maximale des constructions (11 mètres à l'échelle de toiture) et le camouflage à la vue des aires de stockage. Aucune disposition particulière dans le règlement de la zone UX n'a été mise en œuvre sur l'utilisation de certains matériaux (hormis l'interdiction de laisser nus des matériaux bruts) ou le respect d'une certaine forme architecturale. Cela laisse l'opportunité aux constructions liées au gardiennage de la déchetterie d'être édifiées en cohérence avec leurs besoins et leurs usages.

⇒ **Au regard de la qualité architecturale, la modification du recul à 20 mètres est compatible avec la prise en compte de la qualité de l'architecture, eu égard aux projets concernés et par rapport à l'existant.**

✓ **Prise en compte de l'urbanisme :**

Le projet permettra d'organiser et de conforter la zone d'activité sur un secteur où elle existe déjà, en continuité directe avec la ZAC du Vermois. Ce secteur deviendra à terme un espace dédié au regroupement des activités et des équipements sur un site identifié, facilement accessible par le réseau routier départemental et autoroutier. Le linéaire de 145 mètres concerné par la modification du recul est relativement restreint au regard du tracé total de l'A33, longue de 27 km entre Nancy et Dombasle-sur-Meurthe.

⇒ **Au regard de l'urbanisme, la modification du recul à 20 mètres est compatible avec la place du projet et le choix d'urbanisation réalisé sur ce linéaire. Il permet de le conforter et de l'améliorer. Il est plus approprié de travailler les espaces autour des activités existantes et proches de l'autoroute qu'au-delà des 100 mètres au vu de la configuration du site et de son environnement, pour limiter la consommation et la fragmentation des espaces agricoles.**

✓ **Prise en compte des paysages :**

Le paysage autour de l'autoroute A33, objet de la dérogation, est actuellement composé d'espaces de culture ou de pâture. Dans le cadre du paysage actuel, la réalisation de la zone se fera dans un espace à vocation principalement agricole.

Au niveau des sensibilités paysagères, il n'existe pas de réelle sensibilité du point de vue des perspectives au niveau de l'autoroute car le site est uniquement perceptible depuis la route de Ville-en-Vermois en contrebas de l'autoroute. Le site est également bordé au sud par la voie ferrée, ce qui lui confère un aspect enserré et confiné entre les infrastructures existantes. Le site ne constitue pas une entrée de ville pour Ville-en-Vermois ou MANONCOURT-EN-VERMOIS, il serait plutôt à percevoir comme une extrémité de territoire vers lequel on se rend uniquement en cas de besoin. Son changement de destination entraînera une modification paysagère et visuelle du contrebas de l'autoroute, ce qui le rendra plus sensible au niveau des vues rapprochées (depuis la route de Ville-en-Vermois uniquement).

En revanche, les perspectives lointaines sont quasi-inexistantes. Le projet concerné par le recul et les espaces libres de la zone d'activité (UX) seront protégés des perspectives lointaines par la topographie des lieux et donc d'un éventuel impact visuel dommageable dans le grand paysage. Les abords de la future déchetterie seront aménagés, arborés et végétalisés afin d'assurer la meilleure **intégration paysagère** possible du site. Un bassin d'infiltration des eaux pluviales ainsi qu'un bassin de rétention et de confinement des eaux d'extinction d'incendies seront obligatoirement mis en place conformément à la réglementation. Ils seront, dans les 3 solutions, disposés au sud ou sud-est de la plateforme de la déchetterie, donc de manière éloignée vis-à-vis de l'autoroute.

Dans le cadre de l'intégration paysagère, il sera demandé le **maintien d'une bordure végétale et arborée** le long de l'A33 en qualité d'élément structurant de la zone d'activité et d'écran visuel. Sa conservation sera indispensable à la qualité de l'environnement paysager, à l'intégration de la déchetterie dans le cadre rural environnant et à la garantie du rôle de corridor biologique que représente le boqueteau en place. La bordure végétalisée sera restructurée et valorisée. Des arbres de haute tige d'essences locales seront replantés entre l'A33 et le chemin au nord de la déchetterie afin d'atténuer la perception visuelle de la zone depuis l'autoroute (plantations à faire dans le recul de 20 mètres).

Les constructions liées à la déchetterie seront positionnées bien au-delà du recul de 20 mètres sur l'espace le plus plan afin de limiter les terrassements (hors plateforme déchetterie) et de permettre un meilleur camouflage visuel du site grâce à un espace tampon végétalisé dans les premiers mètres.

⇒ **Au regard du paysage, la modification du recul à 20 mètres est compatible avec la prise en compte du site et n'engendre pas de couperets paysagers importants (présence d'activités sur le secteur et faisceau de la voie ferrée à proximité). De plus, ce nouveau recul permet de protéger les espaces naturels et agricoles environnants et d'utiliser les espaces déjà artificialisés.**

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

Dans le cadre de la zone UX, le secteur utilise certes des terres agricoles. La création de la zone UX consomme un petit secteur de zone agricole d'environ 8 052 m². Mais la modification du recul à 20 mètres permet de pérenniser les terres agricoles environnantes, de prolonger la zone d'activité existante et d'éviter une surconsommation de terrain de manière éloignée à l'autoroute. Les activités proches de la zone de projet ne génèrent pas de périmètres de réciprocité ou d'interdiction de construire à l'heure actuelle.

Au niveau des propriétés foncières, les parcelles appartiennent soit déjà la commune de MANONCOURT-EN-VERMOIS, soit à une compagnie minière, soit à une indivision privée (60% du site), soit à un agriculteur connu de la commune qui exploite 23% du site et qui n'a pas de projet de construction à cet endroit. La CCPSV a pour objectif d'acquérir les terrains manquants (par expropriation si besoin) pour mener à bien son projet.

⇒ ***Au regard de la prévision de consommation d'espaces, la modification du recul à 20 mètres est compatible avec la limitation de la consommation des espaces agricoles dans le sens où elle permet la constructibilité d'une zone à fortes contraintes (infrastructures anthropiques) et difficilement exploitable en terres agricoles, et de rentabiliser l'espace.***

5- Conclusion

Les spécificités locales du territoire de la Communauté de Communes des Pays du Sel et du Vermois, l'environnement d'ensemble du linéaire de l'A33 au niveau du projet de déchetterie et le projet envisagé montrent qu'au regard :

- du zonage restrictif du PLU de MANONCOURT-EN-VERMOIS (zone UX),
- des activités présentes en amont de la zone,
- du projet d'intérêt général et collectif que représente la future déchetterie communautaire,
- de l'intégration paysagère et urbanistique du nouveau projet,
- du trafic autoroutier et des autres voies considérées comme secondaires,
- des nuisances limitées et de la sécurité suffisante,
- du faible intérêt de conserver un recul inconstructible à 100 mètres qui attaquerait encore plus le paysage et les espaces agricoles en développant au-delà du bâti,

Il est proposé un **recul d'inconstructibilité de 20 mètres par rapport à l'axe de l'A33 sur l'ensemble des parcelles concernées par le projet de déchetterie**. Pour faire appliquer ce recul, une mention sera indiquée dans le règlement de la zone UX et une marge de recul sera indiquée graphiquement sur le plan de zonage.

Le présent dossier de demande de dérogation au titre des articles L.111-6 à L.111-10 du Code de l'Urbanisme et la réduction de la bande d'inconstructibilité à 20 mètres par rapport à l'axe de l'A33 est compatible avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, de l'urbanisme, des paysages et de la consommation des espaces agricoles.

