

L'agglo.



Saint-Dié des
vosges

PLU*i***H**

Plan Local d'Urbanisme
Intercommunal et Habitat

1 - RAPPORT DE PRÉSENTATION

TOME D
ÉTUDE D'ENTRÉE DE VILLE

Communauté d'Agglomération de Saint-Dié-des-Vosges

PROJET DE PLUI ARRÊTÉ PAR DÉLIBÉRATION
DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE

LE PRÉSIDENT

S O M M A I R E

1. INTRODUCTION P/4

1.1 LES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES P/4

1.2 LE CONTEXTE DE L'ÉTUDE P/4

1.3 LE CONTENU DE L'ÉTUDE P/5

2. LES SECTEURS CONCERNÉS P/6

>PROVENCHÈRES-ET-COLROY P/6

>REMOMEIX P/13

> SAINT-DIÉ-DES-VOSGES P/20

>SAULCY-SUR-MEURTHE P/27

> BAN-SUR-MEURTHE-CLEFCY P/34

> SAINT LÉONARD P/40

> LES CONSTRUCTIONS ISOLÉES P/46

1.1 LES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES

Les articles **L.111-6 et L.111-7 du code de l'urbanisme**, issus de la loi «Barnier» relative au renforcement de la protection de l'environnement, sont entrés 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 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.111-6 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. »

L'article L.111-7 du Code de l'Urbanisme dispose que :

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

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

5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire, photovoltaïque ou thermique.»

Néanmoins, **l'article L.111-8 du code de l'urbanisme** dispose que:

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

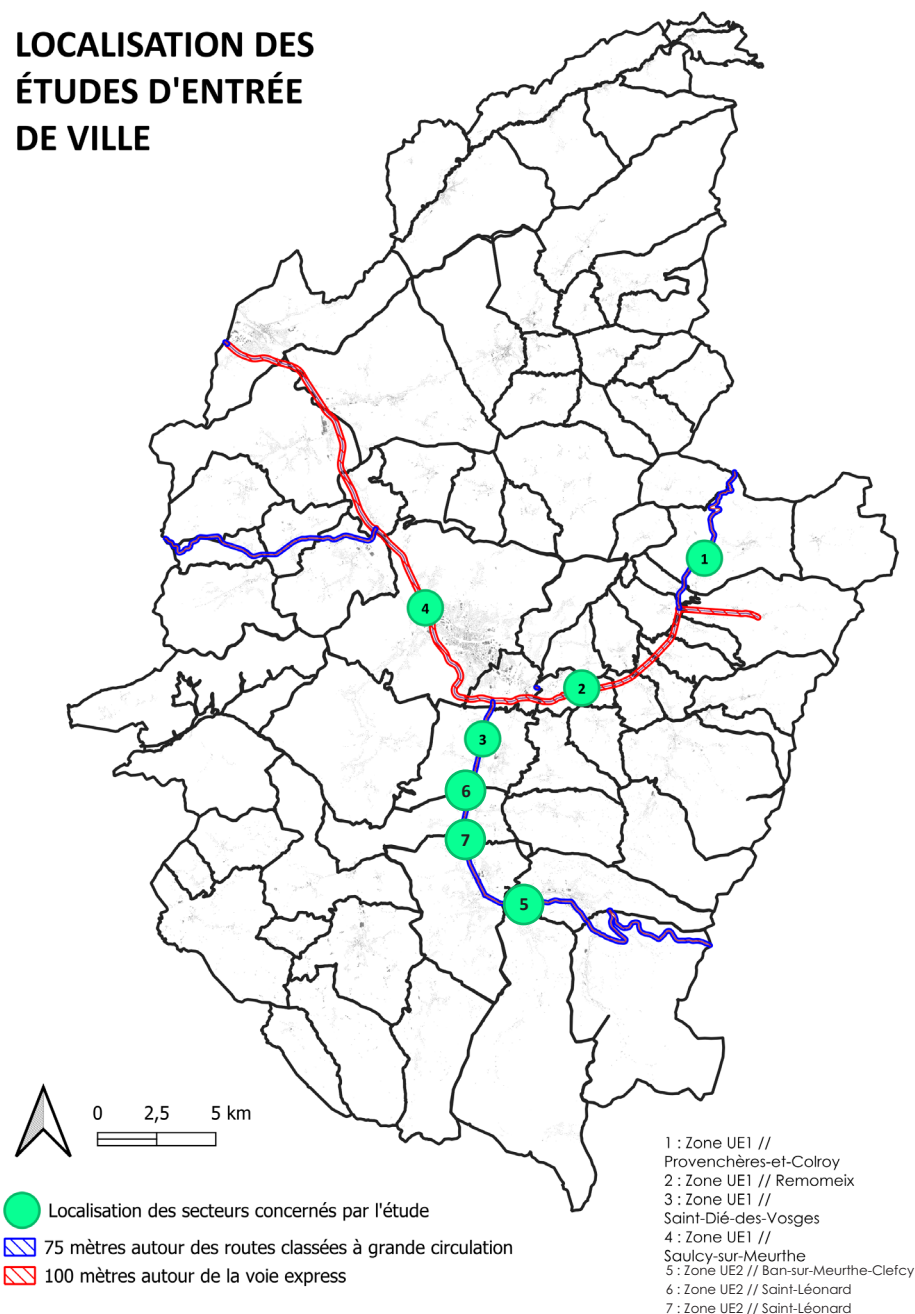
L'objectif de cette disposition est d'inciter la collectivité à promouvoir un urbanisme de qualité le long des voies routières les plus importantes et lancer une réflexion préalable et globale sur l'aménagement futur des abords des principaux axes routiers, principalement dans les entrées de ville. Cette réflexion doit être transcrite au sein du PLUi de la collectivité.

1.2 LE CONTEXTE DE L'AGGLOMÉRATION

Le territoire de l'agglomération est traversée par la RN59 (classée route express) et par les RD32, 415 et 420 (classées routes à grande circulation). Les communes suivantes sont concernées :

- La RD420 : Bois-de-Champ, Frapelle, Les Rouges Eaux, Saint-dié-des-Vosges, Sainte-Marguerite, Remomeix, Pair et Grandrupt, Neuvillers-sur-Fave, Provençères-et-Colroy.
- La RD32 : Saint-Michel-sur-Meurthe, La Salle, Nompatelize.
- La RD415 : Sainte-Marguerite, Saulcy-sur-Meurthe, Saint-Léonard, Anould, Fraize, Plainfaing, Ban-sur-Meurthe-Clefcy
- La RN59 : Lusse, Lesseux, Frapelle, Combrimont, Bertrimoutier, Raves, Remomeix, Sainte-Marguerite, Saint-Dié-des-Vosges, La Voivre, Étival Clairfontaine, Moyenmoutier, Raon L'Étape.

LOCALISATION DES ÉTUDES D'ENTRÉE DE VILLE



Les secteurs concernés sont majoritairement sans conséquence eu égard à la dominante agricole, naturelle ou déjà urbanisée des territoires traversés. Néanmoins, quatre secteurs doivent faire l'objet de cette présente étude au regard de leur localisation hors agglomération.

Les quatre secteurs sont situés sur les communes suivantes : Provenchères-et-Colroy, Remomeix, Saint-Dié-des-Vosges Saulcy-sur-Meurthe, Ban-sur-Meurthe-Clefcy et Saint-Léonard.

1.3 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.

La présente étude vise donc à déroger au principe d'inconstructibilité pour assurer l'urbanisation de ces sites à vocation économique.

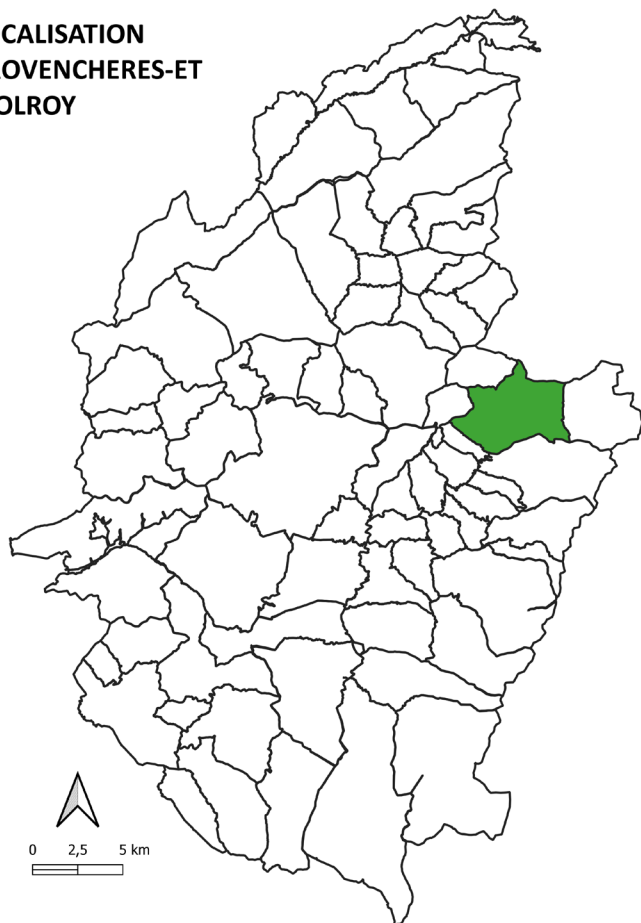
Les quatre sites sont situés au sein de zones d'activité existantes ou dans le prolongement direct. La dérogation permettra ainsi l'implantation de nouvelles activités mais également l'extension des activités en place. Leur urbanisation s'inscrit dans une ambition d'insertion urbaine, architecturale et paysagère. L'enjeu est d'intégrer les futurs aménagements au sein de cette entrée de ville.

Secteur n°1

PROVENCHÈRES-ET-COLROY

RD420

LOCALISATION PROVENCHÈRES-ET- -COLROY



CONTEXTE GÉNÉRAL

Provenchères-et-Colroy est une commune composée de 1 316 habitants en 2021 (source : INSEE).

Intégrant le périmètre de la Communauté d'Agglomération, elle est située sur la frange Est de l'EPCI.

La commune est un pôle secondaire dans l'armature urbaine de l'agglomération. Elle bénéficie de la présence de plusieurs entreprises, d'équipements d'intérêt collectif. Elle constitue ainsi un territoire sur lequel la mixité des fonctions urbaines, associée à de grandes terres dédiées à la forêt et à l'activité agricole, est importante.

Afin de conforter ce positionnement, la commune poursuit des enjeux de développement, notamment dans le domaine économique. L'urbanisation de ce secteur concrétise la volonté de développer et d'optimiser les activités économiques existantes à l'échelle intercommunale.

Ainsi, dans le cadre de l'élaboration du PLUi-H de la CASDDV, la collectivité a souhaité proposer l'aménagement d'un site pour permettre à une entreprise déjà en place d'y implanter de nouveaux bâtiments en lien avec son activité. Ce secteur s'inscrit en continuité immédiate du site sur lequel l'activité est implantée.

La zone de projet se compose de terres agricoles et naturelles. La zone, cadastrée B1555, 782, 147 et 158, représente une emprise de 2,15 ha (dont environ 1 ha qui est déjà construit). Le secteur est classé «Ue1» au sein du zonage du PLUiH. Ce zonage correspond aux besoins du site puisqu'il regroupe les zones des activités économiques où les commerces ne sont pas autorisés

Ce dernier se situant le long de la RD420, voie classée à grande circulation, nécessite ainsi la réalisation de la présente étude pour

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

- Secteur situé en entrée de ville qui fait partie du secteur porte d'entrée depuis l'Alsace,
- Une localisation le long de la RD420 (axe permettant de rejoindre l'Alsace) lui donnant une forte visibilité,
- Une réponse au besoin d'extension de l'entreprise existante et donc de son maintien sur ce site.

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 RD420 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 Ue1 avec un recul des constructions par rapport à la RD420 de 25 mètres minimum par rapport à l'axe de la voie.



CONTEXTE URBAIN ET ARCHITECTURAL

CIRCULATION ROUTIÈRE

La desserte de la zone se fait par la RD420 où nous pouvons observer que le site bénéficie de deux accès. Le bâtiment a fait l'objet d'un agrandissement pour lequel un second accès a été réalisé en accord avec le département des Vosges.

Aucune autre mobilité (mobilités douces, transports en commun etc.) n'est représentée au sein du secteur. Il existe une desserte interne à la zone.



ACCÈS 1



ACCÈS 2

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'elle permet une desserte intéressante pour la commune et les activités économiques. Pour l'entreprise de ce secteur, la RD lui donne un effet vitrine au regard des flux quotidiens.
- En dehors de la partie occupée par l'entreprise, il est intéressant de noter la présence d'une bande long de la RD qui est occupée par un écran naturel permettant ainsi une transition paysagère avec le site. Un léger talus est observé.

Le règlement écrit de la zone Ue1 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 (remblais, déblais et murs de soutènement).
- 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) doivent être plantés ou recevoir un aménagement paysager.
- Des règles particulières s'ajoutent concernant l'aspect général des bâtiments (hauteurs limitées etc.).

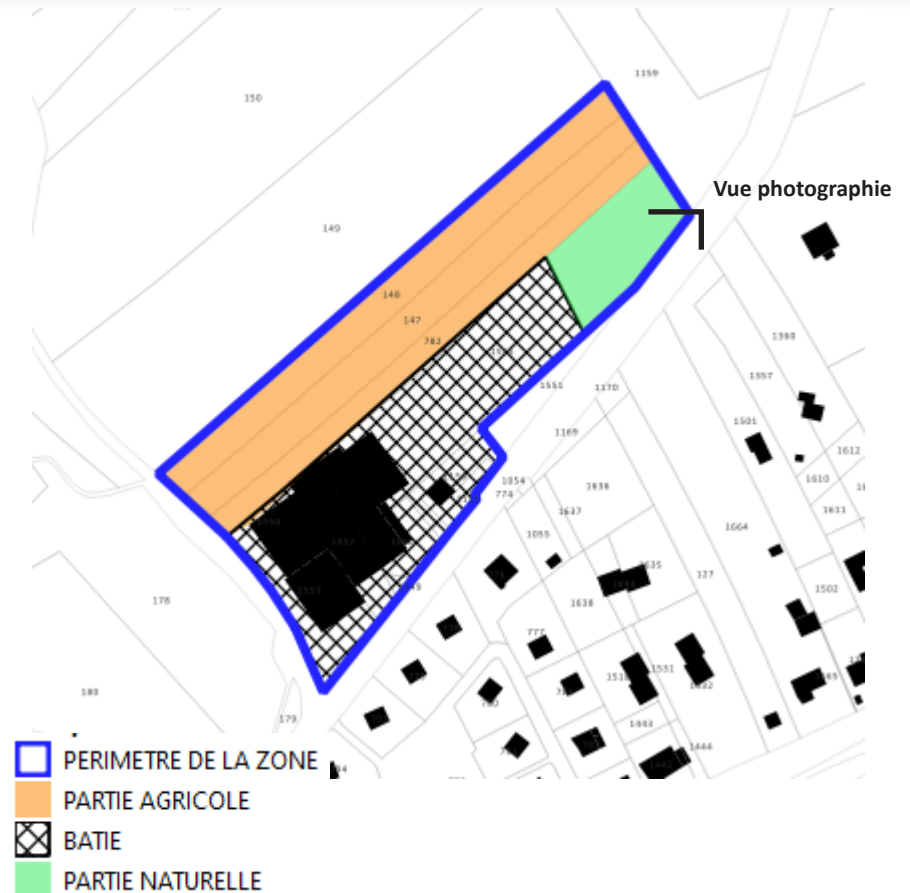
CONTEXTE PAYSAGER ET SÉQUENCES VISUELLES LE LONG DE LA RD420

Les terrains classés en zone Ue1 concernés par les marges de recul sont occupés par une entreprise (comprenant le logement de gardiennage). Hormis les terrains occupés par les bâtiments, les autres ne sont pas visibles depuis la RD420 en raison de la présence d'un écran naturel composés de végétation arbustive permettant un camouflage des activités. Néanmoins, cette couverture naturelle ne donne aucune perspective sur le grand paysage en raison de la densité de la végétation présente. Cette lisière naturelle qui permet une transition paysagère entre les routes RD420 et la zone sera maintenue.

Les bâtiments de la zone économique sont visibles depuis le panneau d'entrée de commune mais les terrains concernés par l'étude d'entrée de ville ne sont visibles à aucun moment depuis la RD420 grâce à l'écran naturel.

Une séquence visuelle, en lien avec les caractéristiques paysagères, est analysée. Elle est décrite ci-après. Les images extraites de Google Street, permettent un suivi des perceptions de l'automobiliste.

Depuis la RD, en direction du centre bourg, l'écran végétal permet d'atténuer la perception visuelle en entrée de commune. Un recul par la présence d'un talus permet également un éloignement du site par rapport à la RD.



LE MILIEU HUMAIN ET LE PATRIMOINE

Aucune zone habitée n'est située à ce niveau. Les premières habitations se situent à hauteur de la partie déjà construite. Les espaces autour sont essentiellement agricoles et naturels.

Par ailleurs, aucun monument classé au titre des monuments historiques n'est présent à Provenchères-et-Colroy.

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.

En revanche le site est concerné par

- la présence de la zone humide effective. Dans le cadre de l'édification d'une construction au sein d'une zone humide effective, des prescriptions spéciales du règlement écrit s'appliquent.
- Un cours d'eau longe le site à l'ouest. Le règlement écrit interdit toutes les constructions dans une bande de 10 mètres de part et d'autre des cours d'eau.

Le classement en zone Ue1 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 PLUi-H a fixé des règles précises en la matière. 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, en tout ou partie, une gestion intégrée des eaux pluviales.

LES NUISANCES

Pour limiter les nuisances liées à la proximité de la RD420 mais également les nuisances éventuelles générées par le projet, il est proposé les dispositions suivantes :

- Afin de respecter le cadre paysager existant, maintien d'une interface végétalisée. Celle-ci se situant à moins de 25 mètres de l'axe, aucune nouvelle construction ne pourra s'y implanter.
- L'interdiction d'installer des habitations. Le règlement de la zone Ue1 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 RD420 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'axe de la voie ne générera pas de nuisances supplémentaires, tant pour les usagers de l'axe routier que pour les futurs usagers du secteur.

LES RISQUES

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

LA SÉCURITÉ

Les éléments à prendre en compte sont :

- L'accès : aucun nouvel accès ne sera créé sur la RD420.
- La visibilité par rapport à la RD420, 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 des usagers de la route. En effet, pour ne pas déranger l'attention visuelle

des conducteurs utilisant la RD420, les clôtures sont réglementées au sein du PLUi-H. Elles ne doivent pas créer un « événement surprenant » susceptible de détourner l'attention des automobilistes. Néanmoins, l'écran végétal permet un barrage visuel naturel.

Ainsi, le recul minimal ramené à 25 mètres par rapport à l'axe de la voie de la RD420 ne porte pas atteinte à la sécurité des usagers de l'axe routier, ni à celle des futurs usagers du secteur.

LES SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE

Le secteur n'est pas concerné par une servitude d'utilité publique.

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 situe à proximité immédiate de la RD420. 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 RD420 sont atténuées par plusieurs éléments : recul des constructions et maintien du talus végétalisée qui sépare la zone Ue1 de la RD420.

L'absence de logements au sein de la zone Ue1 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 à la zone Ue1 se fait par la RD420, situé le long de la zone. Une desserte interne existe déjà.

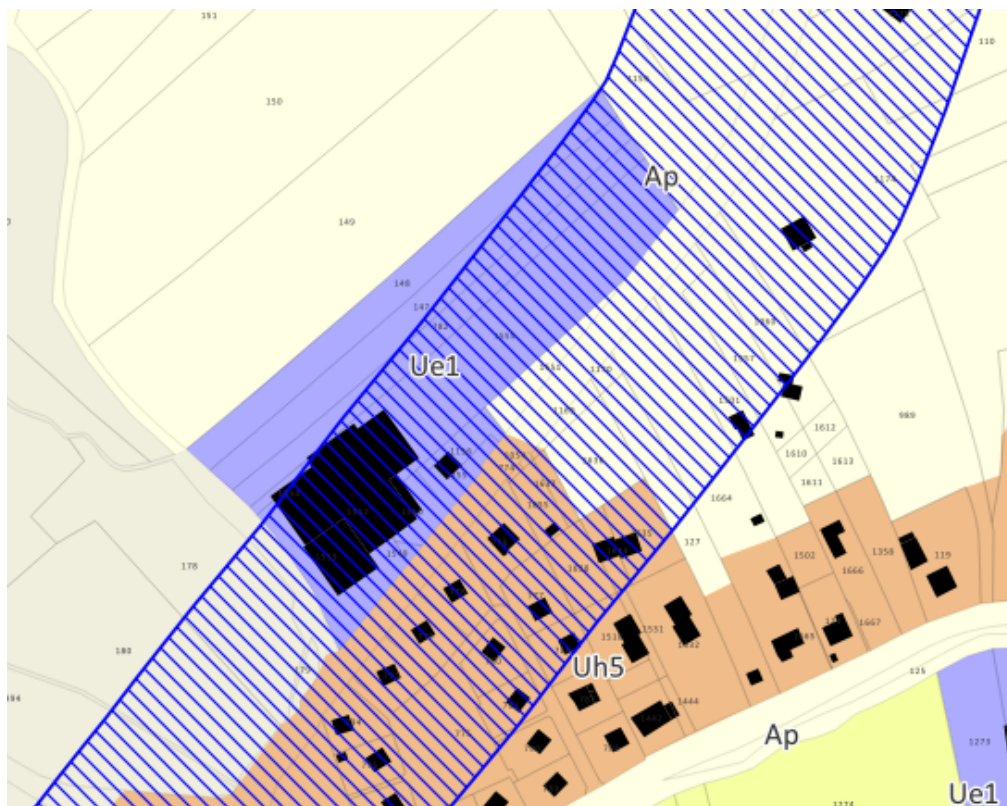
Justifications au regard de la qualité architecturale et de l'urbanisme

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 PLUi-H : façades, hauteurs, revêtements, clôtures, etc.

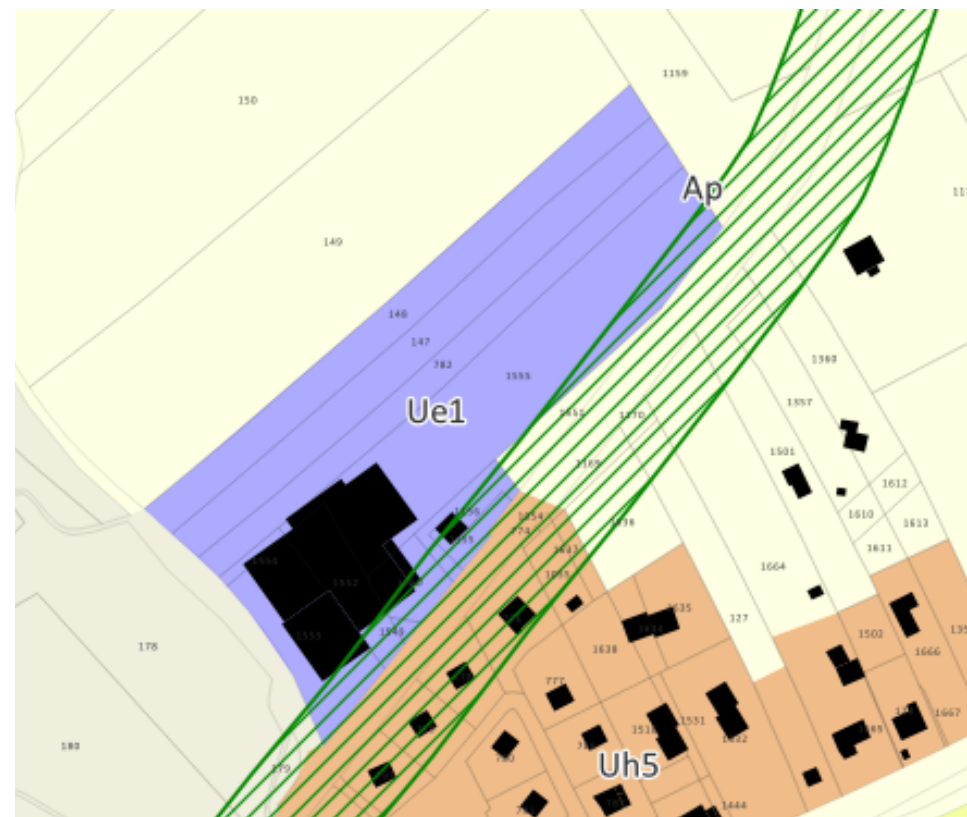
Justifications au regard de la qualité des paysages

Étant donné que le site est déjà en partie occupé par l'entreprise, que les derniers ne sont pas visibles depuis les axes qu'au niveau des accès, aucun impact paysager n'est attendu. Par ailleurs, la ceinture végétale sera maintenue permettant de maintenir une coupure visuelle entre la RD420 et les projets d'extension de l'entreprise.

Ainsi, le recul minimal ramené à 25 mètres par rapport à la RD420 ne porte pas atteinte à la sécurité des usagers de l'axe routier, ni à celle des futurs usagers du secteur.



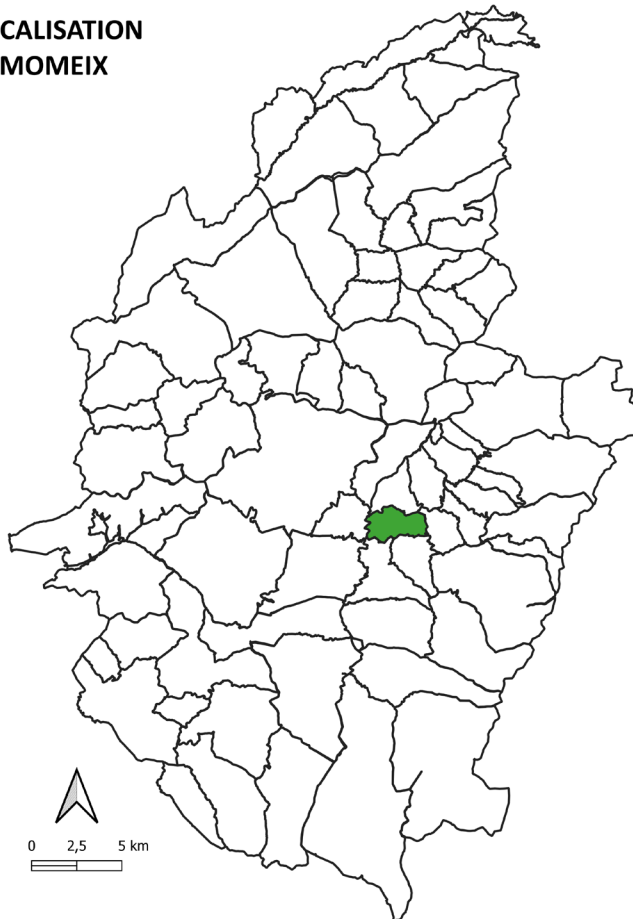
Bande des 75 mètres



Bande des 25 mètres après l'étude d'entrée de ville

Secteur n°2 **REMOMEIX** **RD420**

LOCALISATION REMOMEIX



CONTEXTE GÉNÉRAL

Remomeix est une commune composée de 439 habitants en 2021 (source : INSEE).

Intégrant le périmètre de la Communauté d'Agglomération, elle est située dans la partie centrale de l'agglomération.

Bien que la commune ne soit pas intégrée au sein des strates de l'armature urbaine définie dans le cadre de l'élaboration du PLUi-H (elle fait partie des villages), cette dernière accueille un vaste parc d'activité. Cap Vosges Remomeix est en effet un parc d'activités innovant et performant au service des entreprises.

D'une superficie totale de 30 ha, le parc d'activités d'intérêt départemental Cap Vosges Remomeix propose à la vente 18 ha de terrains industriels viabilisés et divisibles.

Situé en bordure de la RN 59 Nancy-Strasbourg, le parc d'activités Cap Vosges Remomeix est aussi :

- A 10 min de la gare TGV de Saint-Dié-des-Vosges,
- A 1h15 des aéroports internationaux de Strasbourg et Bâle-Mulhouse.

Afin de conforter ce positionnement, la collectivité poursuit des enjeux de développement, 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-H de la CASDDV, la collectivité a poursuivi le maintien de ce parc en le classant en zone Ue1 afin de permettre l'implantation de nouvelles entreprises. Plusieurs entreprises sont déjà installées sur le site.

Pour les parties pas encore bâties, la zone se compose de terres agricoles et naturelles.

La zone représente une emprise de 32,85 ha (dont un peu moins d'un hectare qui est déjà construit). Le secteur est classé «Ue1» au sein du zonage du PLUi-H. Ce zonage correspond aux besoins du site puisqu'il regroupe les zones des activités économiques où les commerces ne sont pas autorisés.

Le parc a été aménagé le long de la RN59 imposant ainsi un recul de 100 mètres par rapport à la voie express.

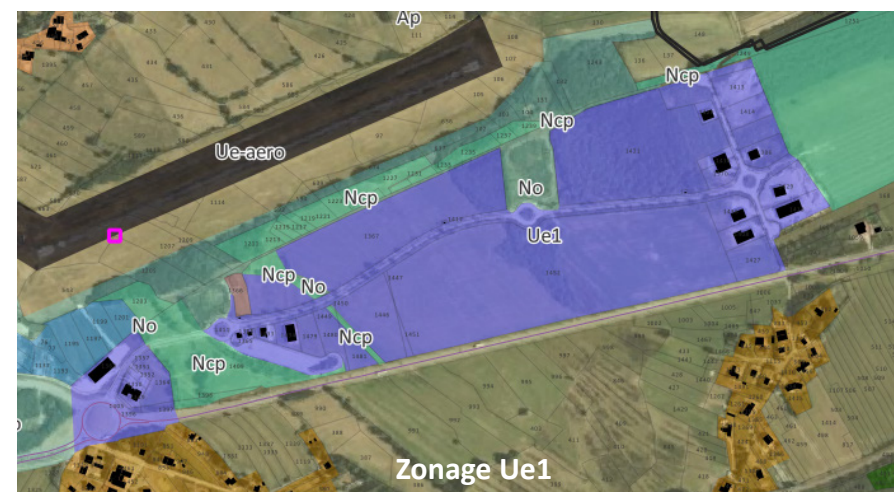
Cela nécessite ainsi la réalisation de la présente étude pour déroger à la bande d'inconstructibilité imposée. Ce secteur présente des enjeux forts. Les enjeux de cette future zone d'urbanisation sont multiples au regard de ses caractéristiques actuelles :

- Secteur située en entrée de ville proximité immédiate de Saint-Dié-des-Vosges et de la RN permettant de rejoindre le secteur alsacien,
- Secteur d'enjeu départemental en matière de développement économique,
- Une localisation le long de la RN59 lui donnant une forte visibilité,

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 RN59 inférieur à 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 du site en zone Ue1 avec un recul des constructions par rapport à la RN59 de 25 mètres minimum par rapport à l'axe de la voie.



CONTEXTE URBAIN ET ARCHITECTURAL

CIRCULATION ROUTIÈRE

La desserte de la zone se fait par le giratoire qui fait la jonction entre la RN59 et la RD58C.

Les mobilités douces sont représentées pour les déplacements piétons. 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 RN59 est un élément structurant puisqu'elle permet

une desserte intéressante pour la commune et les activités économiques. Pour les entreprises de ce secteur, la RN leur offre une localisation favorable ainsi qu'un effet vitrine important au regard des flux quotidiens.

- Permettre la meilleure intégration possible des aménagements et des constructions au regard de la surface constructible.

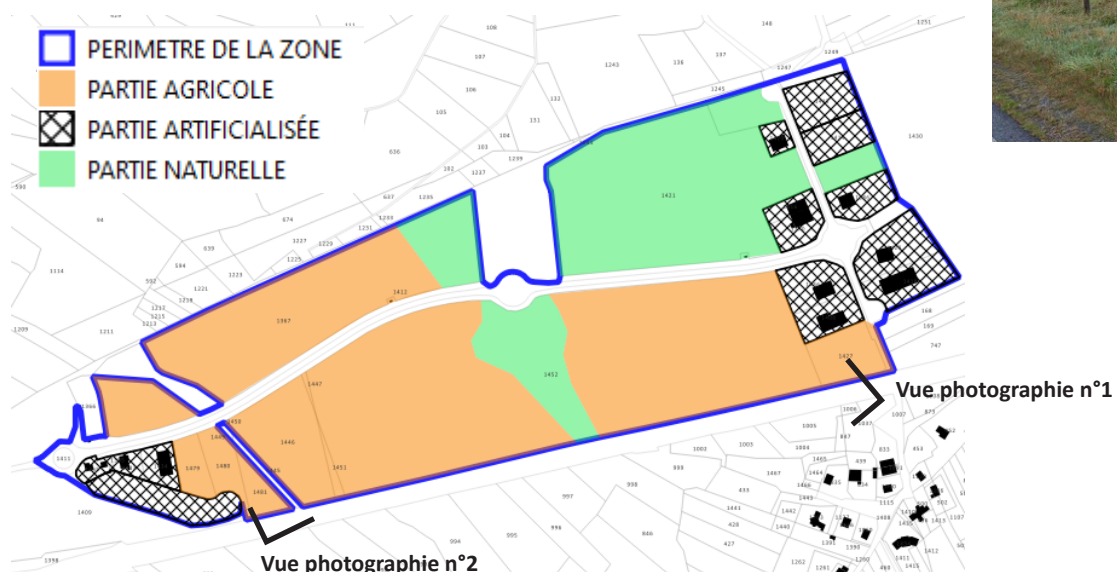
Le règlement écrit de la zone Ue1 incite tout constructeur à porter une attention particulière à la qualité architecturale des bâtiments, notamment à travers le traitement des façades, l'aménagement paysager du site et l'adéquation avec la topographie du terrain. Il est ainsi exigé pour les futures constructions :

- 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 (remblais, déblais et murs de soutènement).
- 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) doivent être plantés ou recevoir un aménagement paysager.
- Des règles particulières s'ajoutent concernant l'aspect général des bâtiments (hauteurs limitées etc.).

CONTEXTE PAYSAGER ET SÉQUENCES VISUELLES LE LONG DE LA RD420

L'aménagement de la zone aura un impact sur le paysage dans la mesure où actuellement depuis la RN59, ces espaces offrent de grandes ouvertures paysagères avec au premier plan le compartiment agricole ponctué de quelques haies d'intérêt et en arrière-plan les montagnes qui permettent d'apporter un relief à la lecture paysagère.

Deux 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.



Depuis la voie, le paysage est ouvert sur de vastes prairies principalement. Il est possible d'apercevoir également les entreprises déjà implantées sur site à chaque extrémité de la zone. Les montagnes permettent d'apporter une meilleure lecture paysagère et seront toujours visibles depuis la RN. Le règlement écrit de la zone Ue1 permet de limiter les impacts visuels.



LE MILIEU HUMAIN ET LE PATRIMOINE

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

Par ailleurs, aucun monument classé au titre des monuments historiques n'est présent à Remomeix.

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.

En revanche le site est concerné par

- Une zone humide réglementaire. Néanmoins, des compensations ont été réalisées sur site mais aussi autour lors de la création du parc d'activité. Ces compensations apparaissent sur le règlement graphique.
- des milieux ouverts (prairies notamment),
- Plusieurs haies.

Le classement en zone Ue1 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. 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, en tout ou partie, une gestion intégrée des eaux pluviales.

LES NUISANCES

Pour limiter les nuisances liées à la proximité de la RN59 mais également les nuisances éventuelles générées par le projet, il est proposé les dispositions suivantes :

- Afin de respecter le cadre paysager existant, les hauteurs sont limitées afin de maintenir des ouvertures sur le grand paysage.
- L'interdiction d'installer des habitations. Le règlement de la zone Ue1 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 RN59 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'axe de la voie ne générera pas de nuisances supplémentaires, tant pour les usagers de l'axe routier que pour les futurs usagers du secteur.

LES RISQUES

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

LA SÉCURITÉ

Les éléments à prendre en compte sont :

- L'accès : aucun accès ne sera créé sur la RN. La desserte de la zone se fait uniquement par le giratoire.
- La visibilité par rapport à la RN59, 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 des usagers de la route. En effet, pour ne pas déranger l'attention visuelle des conducteurs utilisant la RN59, les clôtures sont réglementées au

sein du PLUi-H. Elles ne doivent pas créer un « événement surprenant » susceptible de détourner l'attention des automobilistes. Néanmoins, le talus ainsi que l'écrin végétal permet un barrage visuel naturel.

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

LES SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE

Le secteur n'est pas concerné par une servitude d'utilité publique.

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 situe à proximité immédiate de la RN9. 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 RN59 sont atténuées par le recul des constructions.

Aussi, l'absence de logements au sein de la zone Ue1 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 Ue1 se fait par le giratoire à l'entrée du site. Une desserte interne existe déjà.

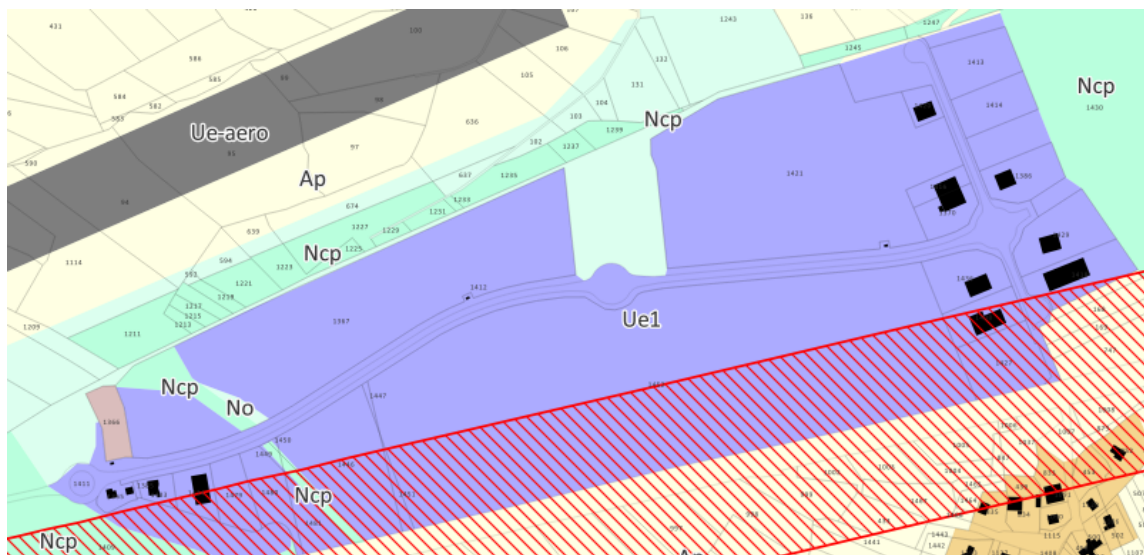
Justifications au regard de la qualité architecturale et de l'urbanisme

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 PLUi-H : façades, hauteurs, revêtements, clôtures, etc.

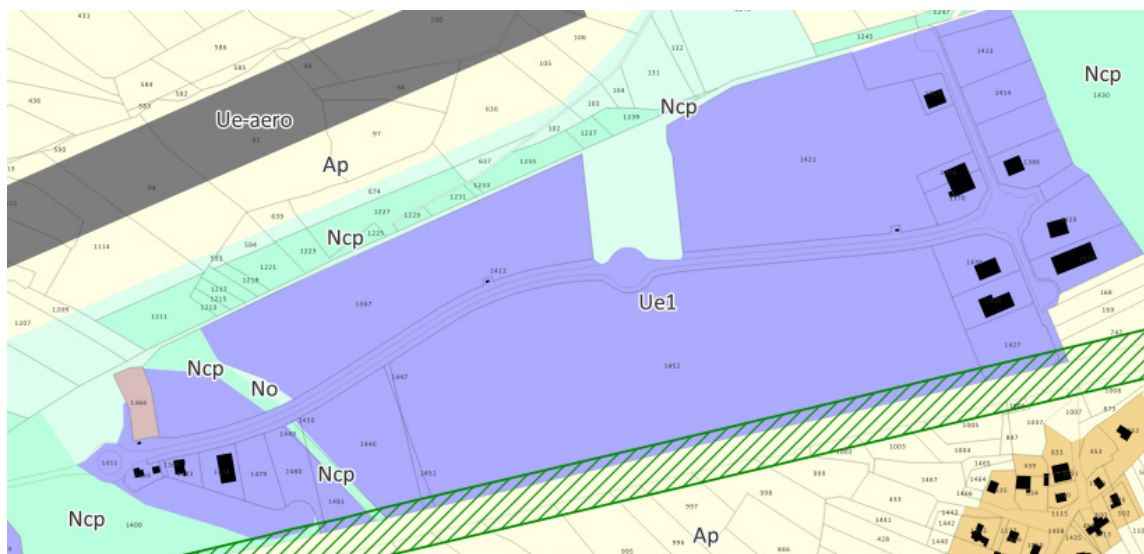
Justifications au regard de la qualité des paysages

Étant donné que le site est déjà aménagé, des modifications paysagères ont déjà eu lieu. Par ailleurs, le règlement écrit prévoit des règles en matière d'intégration paysagère des constructions (végétalisation, couleurs etc.).

Ainsi, le recul minimal ramené à 25 mètres par rapport à la RN59 ne porte pas atteinte à la sécurité des usagers de l'axe routier, ni à celle des futurs usagers du secteur.



Bande des 100 mètres



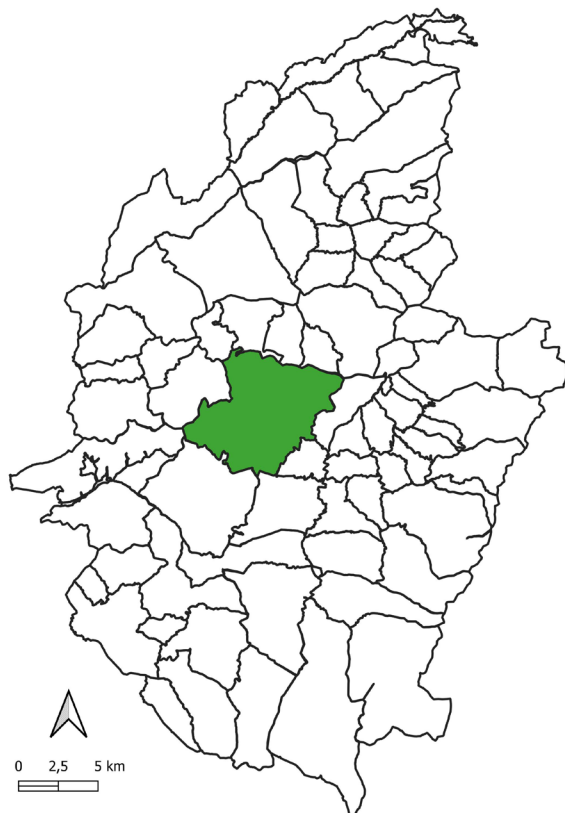
**Bande des 25 mètres après l'étude
d'entrée de ville**

Secteur n°3

SAINT-DIÉ-DES-VOSGES

RN59

LOCALISATION SAINT-DIÉ-DES-VOSGES



Saint-Dié-des-Vosges est une commune composée de 19 300 habitants en 2021 (source : INSEE).

Située dans la partie centrale de l'agglomération, la ville constitue le pôle central du territoire avec son offre d'emplois, de commerces, d'équipements et de services de qualité. Saint-Dié-des-Vosges représente un territoire sur lequel la mixité des fonctions urbaines joue un rôle important à l'échelle de l'Agglomération. Elle bénéficie du dynamisme de la vallée de la Meurthe, véritable dorsale structurant le territoire de l'EPCI.

L'objectif est double pour la ville : maintenir les activités existantes mais également compléter son offre foncière afin de permettre l'accueil de nouvelles activités génératrices d'emplois.

Dans le cadre de la définition du projet intercommunal, une armature urbaine a été clairement identifiée. Saint-Dié-des-Vosges a été identifiée comme étant la ville centre. La commune joue un rôle majeur dans le dynamisme local. Concentrant équipements, services, commerces, activités économiques, emplois et population, la CASDDV a souhaité renforcer son statut de pôle central en permettant à la ville d'accueillir de nouvelles activités économiques.

Les terrains visés par la présente étude sont situés dans le prolongement d'une zone d'activité existante. Plus précisément un terrain est situé en densification du secteur et le second dans le prolongement immédiat.

Dans une recherche d'équilibre de gestion de ces espaces et des activités sur son territoire, la collectivité avait déjà retenu dans ces documents d'urbanisme communaux antérieurs ce secteur pour y développer des activités économiques.

Sur la zone, des entreprises y sont depuis longtemps implantées.

CONTEXTE GÉNÉRAL

Ainsi, le maintien de ce zonage au sein du PLUi-H permet ainsi à la zone de développer la zone. Sa surface représente environ 22 ha (dont 4 ha non bâtis).

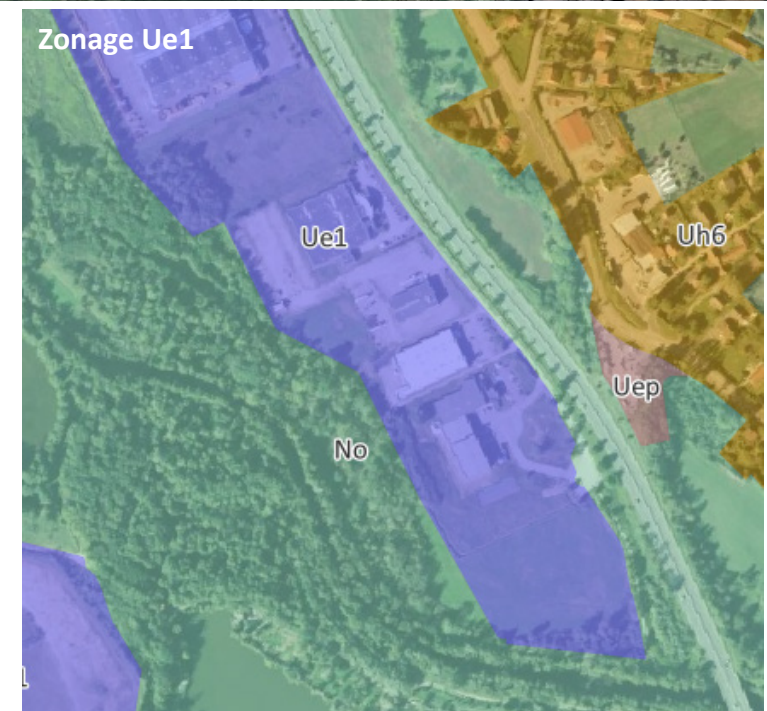
La collectivité poursuit donc des enjeux de développement, notamment dans le domaine économique. L'urbanisation des secteurs concernés par la présente étude concrétise la volonté de développer et d'optimiser les activités économiques à l'échelle intercommunale. Ainsi, dans le cadre des réflexions et des travaux menés pour l'élaboration du projet de PLUi-H 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.

Cette zone se situe le long de la RN59 qui est une voie express 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 Saint-Dié-des-Vosges avec un accès proche sur la RN59 qui est un axe structurant,
- 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.

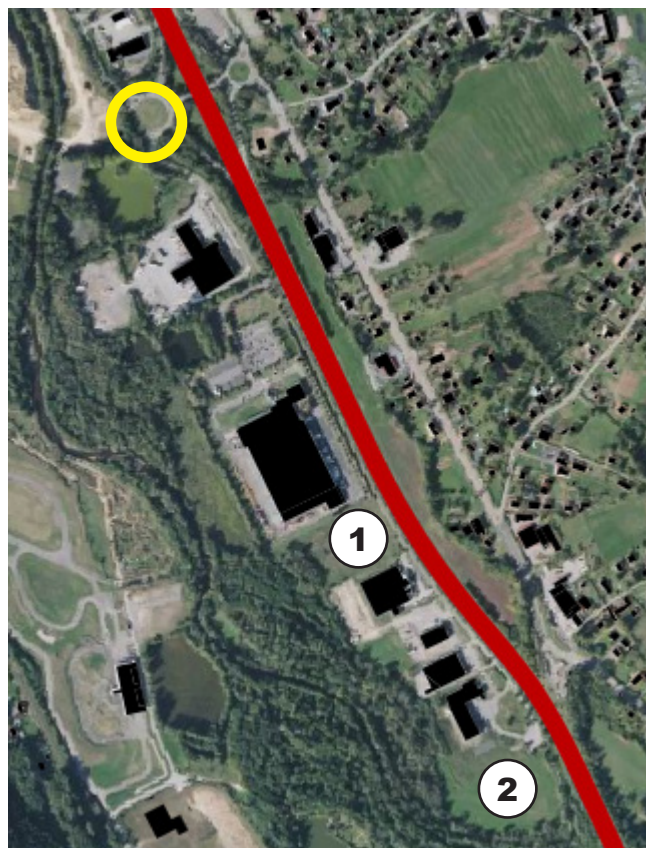
La présente étude vise donc à déroger au principe d'inconstructibilité pour assurer l'urbanisation de ce site et la structuration de cette partie de l'axe principal de la commune. Son urbanisation s'inscrit dans une ambition d'insertion urbaine, architecturale et paysagère. L'enjeu est d'intégrer les futurs aménagements au sein de cette entrée de ville. Il est ainsi proposé le classement du site en zone Ue1 avec un recul des constructions par rapport à la RN59 de 25 mètres minimum par rapport à l'axe de la voie.



CONTEXTE URBAIN ET ARCHITECTURAL

CIRCULATION ROUTIÈRE

La desserte de la zone et donc des deux terrains se fait par l'échangeur à proximité immédiate (entouré en jaune sur la figure suivante). 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 RN est un élément structurant puisqu'elle permet une desserte intéressante pour la commune et plus globalement profitable à l'ensemble de l'Agglomération et ainsi les activités économiques. Pour les entreprises de ce secteur, la RN leur offre un effet vitrine au regard des flux quotidiens.
- En dehors de la partie occupée par les entreprises, il est intéressant de noter la présence d'une longue haie qui permet de camoufler les bâtiments et un alignement d'arbres. Ces éléments permettent ainsi une transition paysagère avec le site.

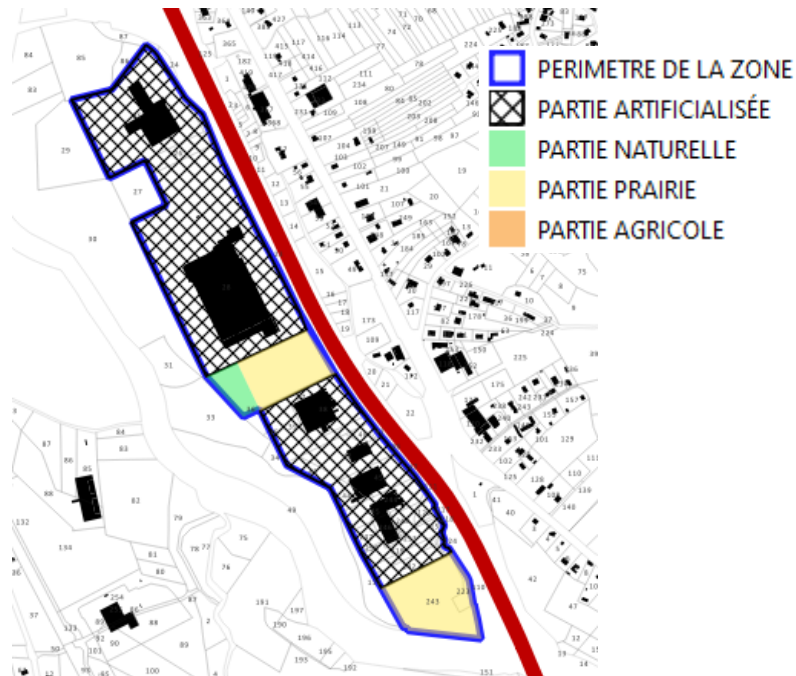
Le règlement écrit de la zone Ue1 incite tout constructeur à porter une attention particulière à la qualité architecturale des bâtiments, notamment à travers le traitement des façades, l'aménagement paysager du site et l'adéquation avec la topographie du terrain. Il est ainsi exigé pour les futures constructions :

- 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 (remblais, déblais et murs de soutènement).
- 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) doivent être plantés ou recevoir un aménagement paysager.
- Des règles particulières s'ajoutent concernant l'aspect général des bâtiments (hauteurs limitées etc.).

CONTEXTE PAYSAGER ET SÉQUENCES VISUELLES LE LONG DE LA RN59

Plusieurs entreprises sont déjà installées sur le site. Seulement deux terrains sont encore inoccupés.

Deux 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.



Le premier terrain ci-dessus inoccupé laisse une ouverture paysagère intéressante le milieu naturel boisé. En arrière-plan, le massif prend place. Quelques arbres sont présents à ce niveau-là. La topographie y est plate.

Le second terrain ci-dessous offre une perception différente depuis la

RN52. Tout d'abord, un écran végétal permet un camouflage et une transition entre les deux. Cette ceinture végétale sera maintenue grâce à son classement en zone naturelle.

Aussi, un léger dénivelé est présent. L'urbanisation de ce terrain par l'implantation d'une entreprise sera peu visible depuis la RN59.



Les règles édictées au sein du PLUi-H, notamment celle des hauteurs des bâtiments et des clôtures permettront de ne pas fermer le paysage afin de limiter les impacts visuels.



LE MILIEU HUMAIN ET LE PATRIMOINE

Aucune zone habitée n'est située à ce niveau. Les espaces autour sont essentiellement agricoles et naturels.

La ville abrite une richesse patrimoniale avec des monuments classés mais ceux-ci sont très largement éloignés de cette zone.

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 sur ces points.

En revanche le site est concerné par

- la présence de la zone humide effective. Dans le cadre de l'édification d'une construction au sein d'une zone humide effective, des prescriptions spéciales du règlement écrit s'appliquent.

Le classement en zone Ue1 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. 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.

LES NUISANCES

Pour limiter les nuisances liées à la proximité de la RN59 mais également

les nuisances éventuelles générées par le projet, 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 afin de renforcer la ceinture naturelle et compenser l'éventuel disparition de la ceinture végétale. Néanmoins, celle-ci se situant à moins de 25 mètres de l'axe, aucune nouvelle construction ne pourra s'y implanter.
- L'interdiction d'installer des habitations. Le règlement de la zone Ue1 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 RN59 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'axe de la voie ne générera pas de nuisances supplémentaires, tant pour les usagers de l'axe routier que pour les futurs usagers du secteur.

LES RISQUES

Le second terrain est concerné par la zone bleue du Plan de Prévention du Risque Inondation en vigueur. Le règlement de ce dernier autorise les constructions sous réserves de prescriptions. Le porteur de projet devra se référer à ce règlement qui prévaut sur celui du PLUi-H.

LA SÉCURITÉ

Les éléments à prendre en compte sont :

- L'accès : aucun nouvel accès ne sera créé sur la RN59.
- La visibilité par rapport à la RN59, 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

des usagers de la route. En effet, pour ne pas déranger l'attention visuelle des conducteurs utilisant la RN59, les clôtures sont réglementées au sein du PLUi-H. Elles ne doivent pas créer un « événement surprenant » susceptible de détourner l'attention des automobilistes. Néanmoins, le talus ainsi que l'écrin végétal permet un barrage visuel naturel.

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

LES SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE

Le secteur n'est pas concerné par une servitude d'utilité publique.

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 situe à proximité immédiate de la RN59. 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 RN59 sont atténuées par plusieurs éléments : recul des constructions et maintien de la ceinture végétalisée au niveau du second terrain qui sépare ce dernier de la RN59.

L'absence de logements au sein de la zone Ue1 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 Ue1 se fait par l'échangeur à proximité. Une desserte interne existe déjà.

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

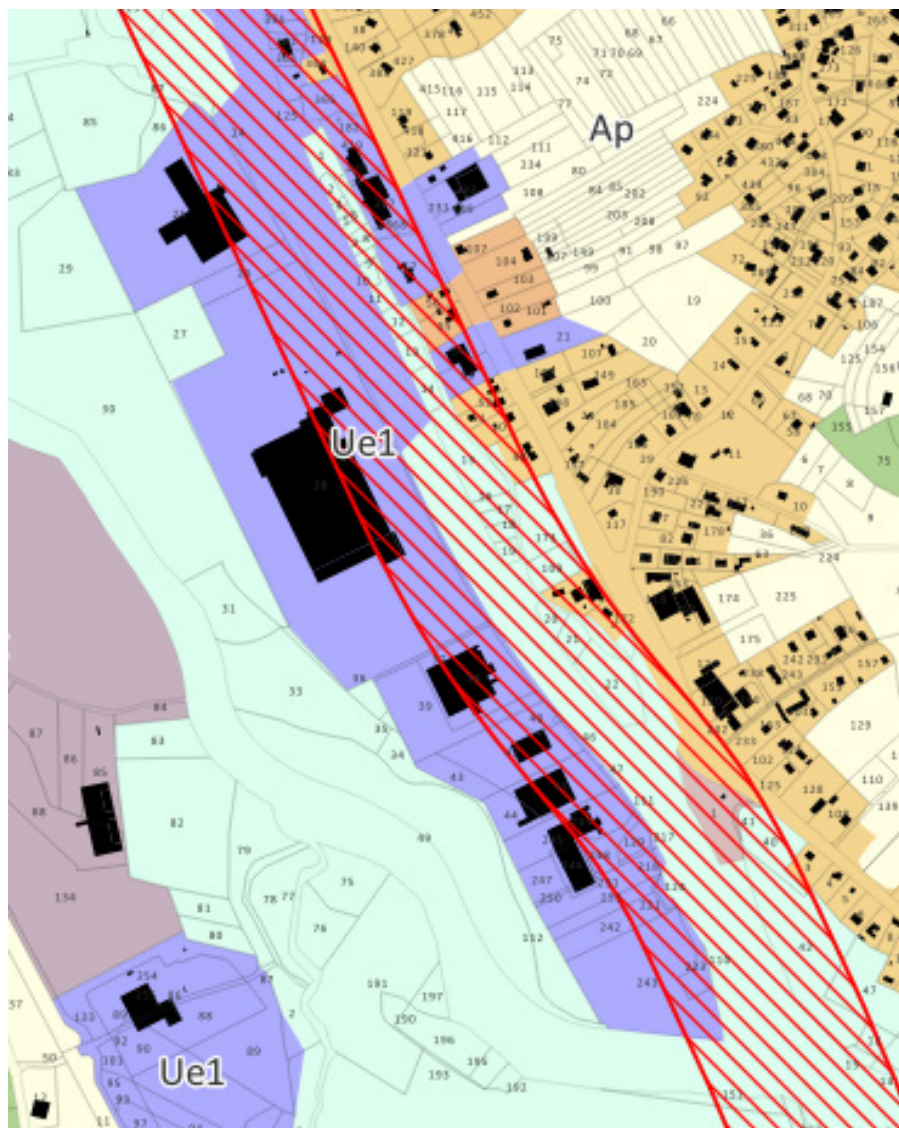
Un travail est apporté aux futures constructions pour garantir une certaine qualité urbaine et architecturale. L'aspect des constructions des façades devra respecter les règles fixées par le PLUi-H : façades, hauteurs, revêtements, clôtures, etc.

Justifications au regard de la qualité des paysages

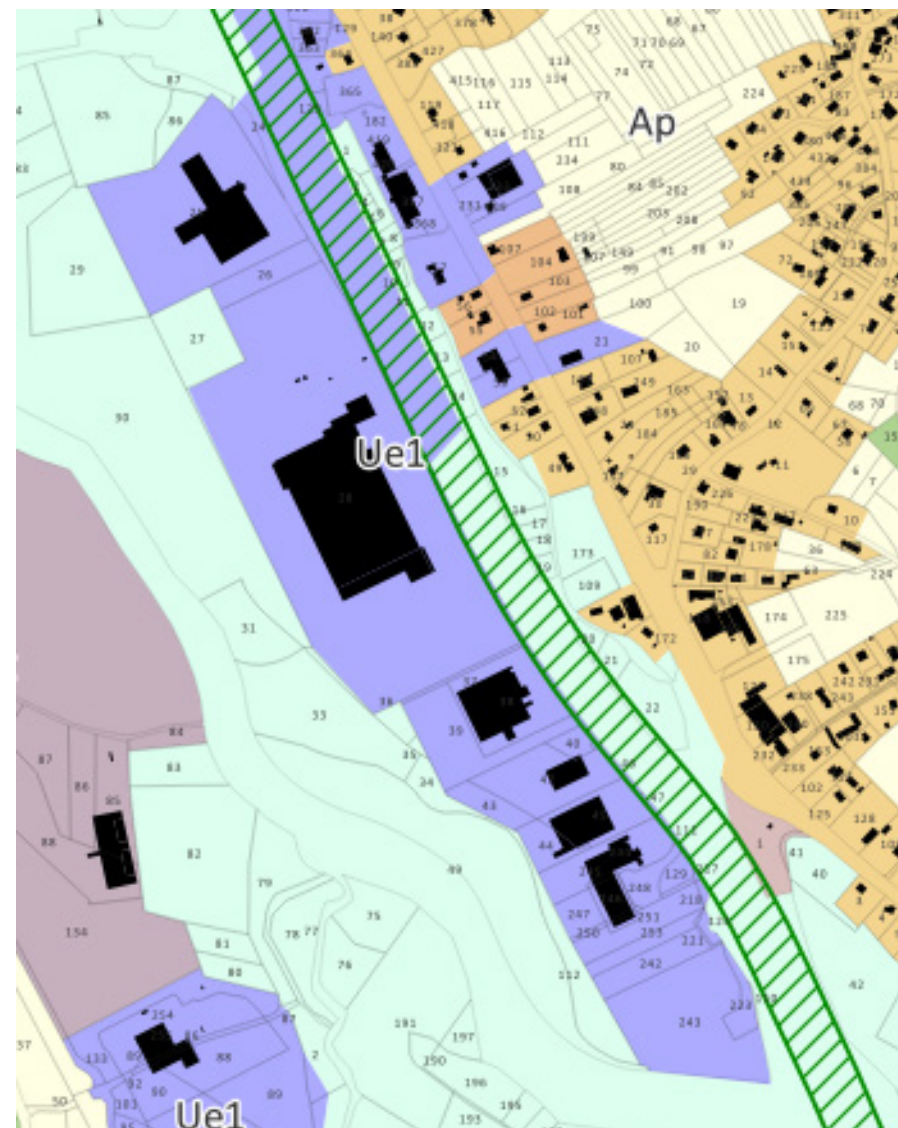
Étant donné que le site est déjà en partie occupé par plusieurs entreprises, l'impact sur le paysage est déjà présent. Néanmoins, des règles permettant une meilleure intégration sont édictées au sein du règlement écrit.

Par ailleurs, la ceinture végétale sera maintenue permettant de maintenir une coupure visuelle entre la RN59 et les projets d'extension sur le second terrain.

Ainsi, le recul minimal ramené à 25 mètres par rapport à la RD420 ne porte pas atteinte à la sécurité des usagers de l'axe routier, ni à celle des futurs usagers du secteur.



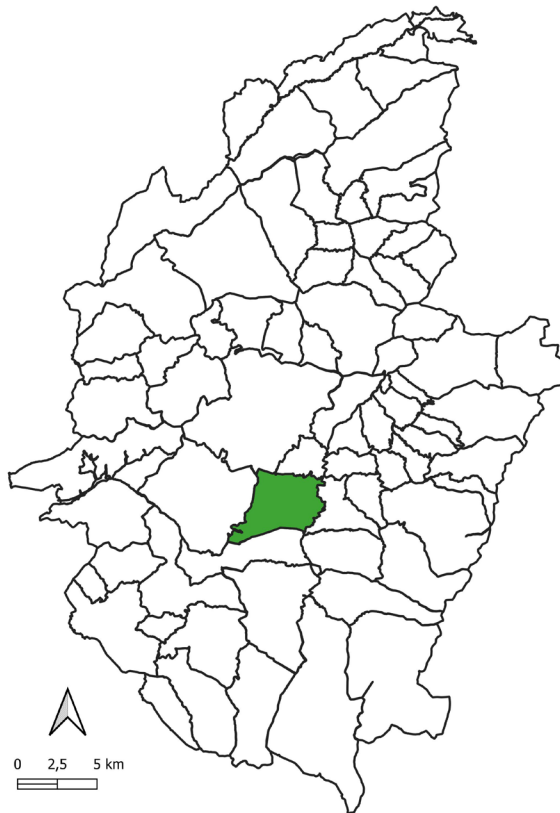
Bande des 100 mètres



Bande des 25 mètres après l'étude d'entrée de ville

Secteur n°4 **SAULCY-SUR-MEURTHE** **RD415**

LOCALISATION SAULCY-SUR-MEURTHE



CONTEXTE GÉNÉRAL

Saulcy-sur-Meurthe est une commune composée de 2 319 habitants en 2021 (source : INSEE).

Intégrant le périmètre de la Communauté d'Agglomération, elle est située dans la partie centrale de l'agglomération et est limitrophe à Saint-Dié-des-Vosges.

La commune fait partie du couloir urbain qui s'est développé le long de la RD415.

Dans le cadre de la définition du projet intercommunal et de la définition de l'armature urbaine, Saulcy-sur-Meurthe a été identifiée comme étant un bourg de proximité.

La commune joue un rôle dans le dynamisme local. En effet, concentrant équipements, services, activités économiques, emplois et population, la collectivité a souhaité renforcer ce statut en permettant à la commune d'accueillir de nouvelles activités économiques.

Le secteur concerné est une zone à urbaniser «1AUe» qui s'inscrit dans le prolongement immédiat de la zone d'activité existante.

Ainsi, l'urbanisation de ce secteur concrétise la volonté de développer et d'optimiser les activités économiques à l'échelle intercommunale.

Ce secteur a été identifié dans le prolongement de la zone d'activités existante qui ne dispose plus de disponibilités foncières pour répondre aux besoins des entreprises. Il permettra à l'Agglomération d'étoffer ainsi son offre foncière à destination des entreprises.

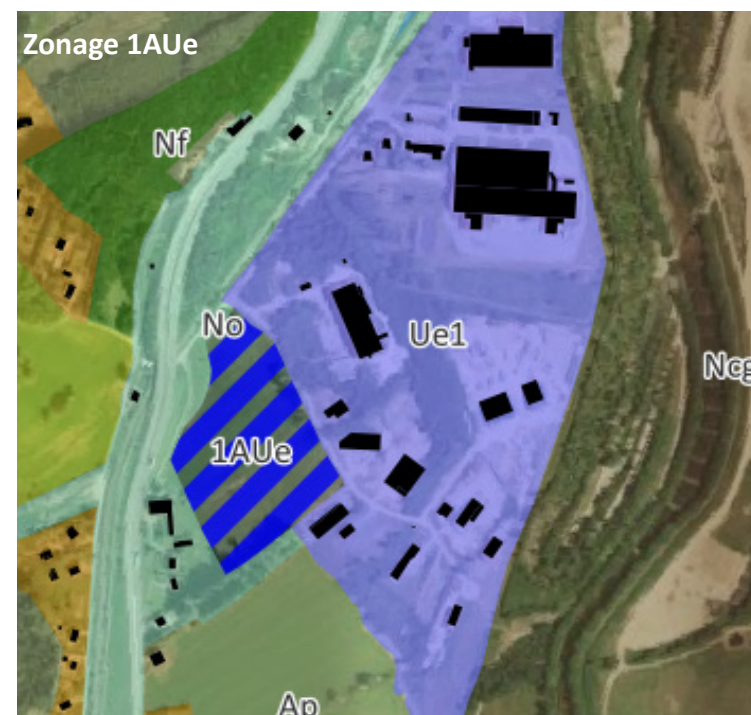
La collectivité poursuit donc des enjeux de développement, notamment dans le domaine économique. L'urbanisation de ce secteur concerné par la présente étude concrétise la volonté de développer et d'optimiser les activités économiques à l'échelle intercommunale. Ainsi, dans le cadre des réflexions et des travaux menés pour l'élaboration du projet de PLUi-H cette zone 1AUe bénéficie d'une position stratégique à l'entrée Nord de la commune le long d'un axe structurant. Ce dernier a tout d'abord été retenu pour répondre aux ambitions du développement économique intercommunal.

Cette zone se situe le long de la RD415 qui est une 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 Saulcy-sur-Meurthe avec une proximité des axes structurants et de la ville centre,
- Effet vitrine pour le territoire,
- Une localisation permettant de donner une visibilité aux entreprises,
- 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. Il est ainsi proposé le classement du site en zone 1AUe avec un recul des constructions par rapport à la RD415 de 25 mètres minimum par rapport à l'axe de la voie.



CONTEXTE URBAIN ET ARCHITECTURAL

CIRCULATION ROUTIÈRE

La desserte de la zone s'effectue par la rue Charles de Gaulle qui longe le site et permet de rejoindre la RD415. Cette rue évite des zones habitées. Une desserte interne devra être créée. Aucune autre mobilité (mobilités douces, transports en commun etc.) n'est représentée au sein du secteur.



La photographie ci-dessus est prise depuis la rue Charles de Gaulle qui ceinture la zone 1AUe. La RD415 se situe au niveau du pont en arrière-plan.

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 RD415 est un élément structurant puisqu'elle permet une desserte intéressante pour la commune et plus globalement profitable à l'ensemble de l'Agglomération et ainsi qu'aux activités économiques. Pour les entreprises de ce secteur, la RD leur offre un effet vitrine au regard

des flux quotidiens.

Le règlement écrit de la zone 1AUe 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 (remblais, déblais et murs de soutènement).
- 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) doivent être plantés ou recevoir un aménagement paysager.
- Des règles particulières s'ajoutent concernant l'aspect général des bâtiments (hauteurs limitées etc.).

CONTEXTE PAYSAGER ET SÉQUENCES VISUELLES LE LONG DE LA RD415

Une séquence visuelle, en lien avec les caractéristiques paysagères, est analysée. Elle est décrite ci-après. Les images extraites de Google Street, permettent un suivi des perceptions de l'automobiliste.



En arrivant de Saulcy-sur-Meurthe, en direction de Saint-Dié-des-Vosges, la RD415 se situe au même niveau de la zone 1Aue à cet endroit.

La zone Aue, actuellement occupée par une prairie, laisse ouverture visuelle sur le grand paysage. Le relief se dessine au loin.

Les grands arbres situés à l'est apportent une lecture paysagère en permettant une ponctuation intermédiaire au sein de cette vaste prairie.

Étant identifiée comme une zone à urbaniser, cette zone fait l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation qui vient compléter les règles du règlement écrit.

Afin d'assurer son insertion et de limiter les effets surprenants depuis la RD415, l'implantation d'un écran végétal constitué d'essences locales est imposé sur les pourtours du site.

Le règlement écrit apporte également des règles afin d'assurer l'insertion de cette zone (Hauteurs limitées, couleurs, etc.) et d'en limiter les impacts paysagers et visuels.

LE MILIEU HUMAIN ET LE PATRIMOINE

Aucune zone habitée n'est située à ce niveau. Les espaces autour sont essentiellement urbanisés avec la zone d'activités existante limitrophe à la zone 1AUe. La zone n'a pas d'impact sur le patrimoine communal.

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 sur ces points.

En revanche le site est concerné par

- Une zone humide réglementaire a été identifiée. Dans le cadre de l'élaboration du PLUi-H, la collectivité a mis en place des compensations en application de la séquence Éviter-Réduire-**Compenser**.

Par ailleurs, dans le cadre de l'édification d'une construction au sein d'une zone humide effective, des prescriptions spéciales du règlement écrit s'applique.

Le classement en zone Ue1 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. 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.

LES NUISANCES

Pour limiter les nuisances liées à la proximité de la RD415 mais également les nuisances éventuelles générées par le projet, 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 afin de renforcer la ceinture naturelle et compenser l'éventuelle disparition de la ceinture végétale. Néanmoins, celle-ci se situant à moins de 25 mètres de l'axe, aucune nouvelle construction ne pourra s'y implanter.
- L'interdiction d'installer des habitations. Le règlement de la zone 1AUe 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 RD415 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'axe de la voie ne générera pas de nuisances supplémentaires, tant pour les usagers de l'axe routier que pour les futurs usagers du secteur.

LES RISQUES

Le site n'est pas concerné par un risque naturel ou technologique.

LA SÉCURITÉ

Les éléments à prendre en compte sont :

- L'accès : aucun nouvel accès ne sera créé sur la RD415.
- La visibilité par rapport à la RD415, qui est très bonne compte tenu de son tracé en surplomb. De plus, les clôtures ne devront pas surprendre les usagers de la route. En effet, pour ne pas déranger l'attention visuelle des conducteurs utilisant la RD415, les clôtures sont réglementées au sein du

PLUi-H. Elles ne doivent pas créer un « événement surprenant » susceptible de détourner l'attention des automobilistes.

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

LES SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE

Le secteur n'est pas concerné par une servitude d'utilité publique.

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 situe à proximité immédiate de la RD415. Cependant, il présente des spécificités locales qui permettent, comme indiqué dans la législation, de déroger à cette règle.

Justifications au regard des nuisances

L'absence de logements au sein de la zone 1AUe 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 à la zone 1AUe se fait par la rue Charles de Gaulle qui mène directement à la RD415. Une desserte interne à la zone devra être créée.

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

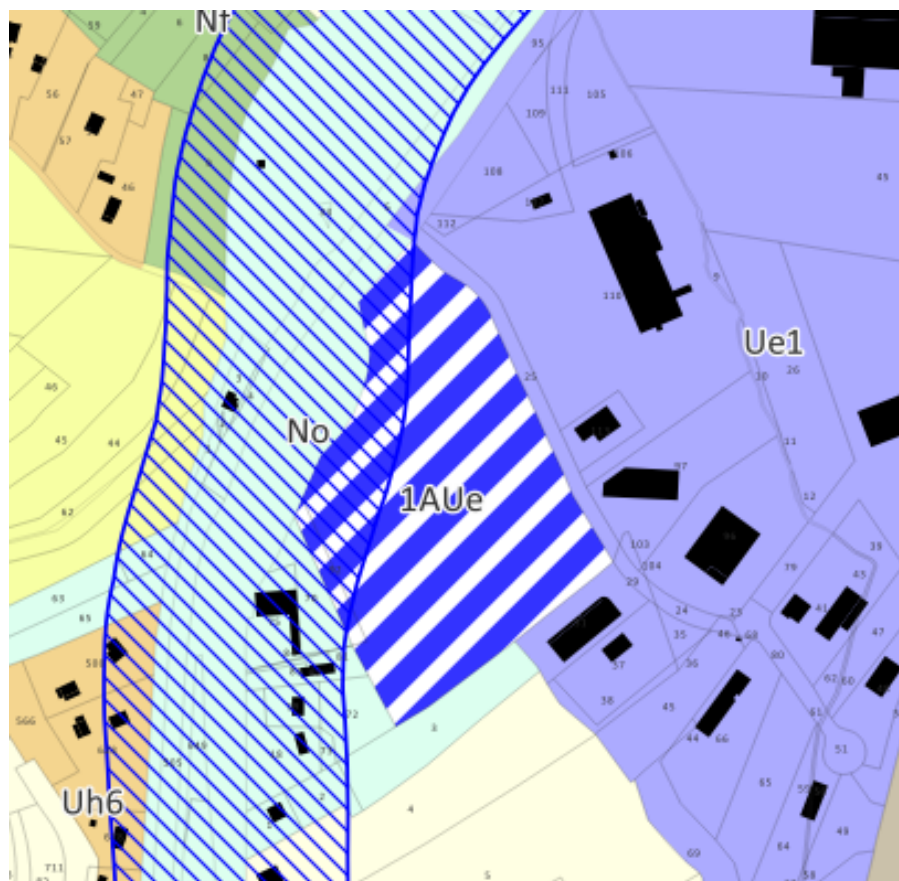
Un travail est apporté aux futures constructions pour garantir une certaine qualité urbaine et architecturale. L'aspect des constructions des façades devra respecter les règles fixées par le PLUi-H : façades, hauteurs, revêtements, clôtures, etc.

Justifications au regard de la qualité des paysages

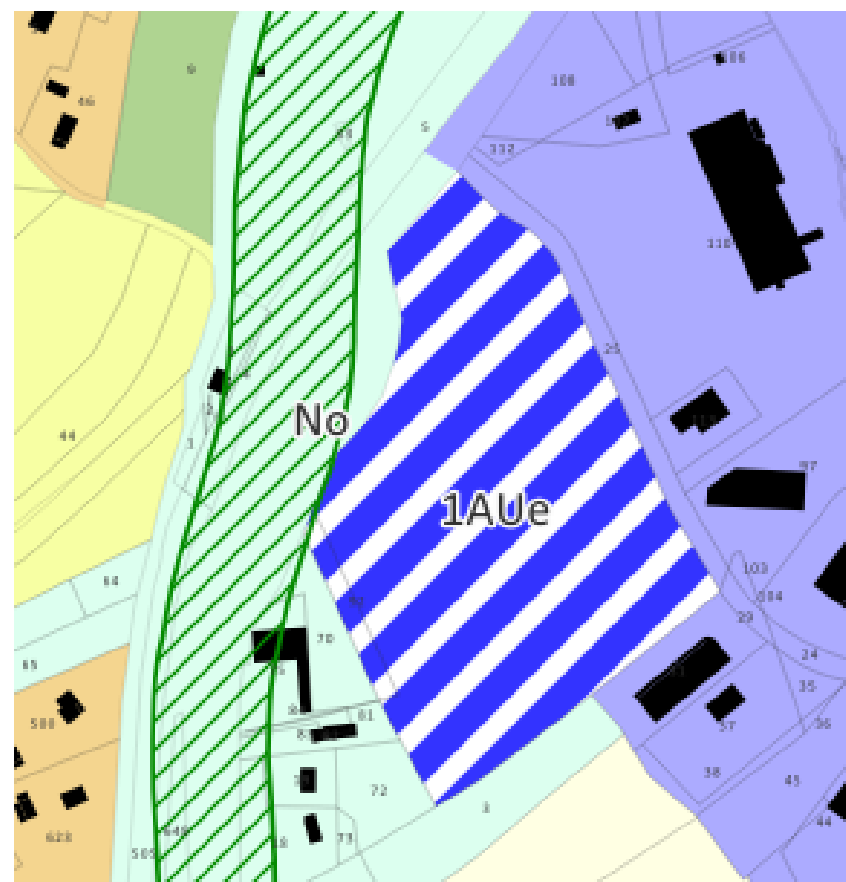
Étant donné que le site est déjà en partie occupé par plusieurs entreprises en second plan, l'impact sur le paysage est déjà présent. Néanmoins, des règles permettant une meilleure intégration sont édictées au sein du règlement écrit.

Par ailleurs, un écran végétalisé sera instauré sur les pourtours du site permettant de maintenir une coupure visuelle entre la RD415.

Ainsi, le recul minimal ramené à 25 mètres par rapport à la RD415 ne porte pas atteinte à la sécurité des usagers de l'axe routier, ni à celle des futurs usagers du secteur.



Bande des 75 mètres



**Bande des 25 mètres après l'étude
d'entrée de ville**

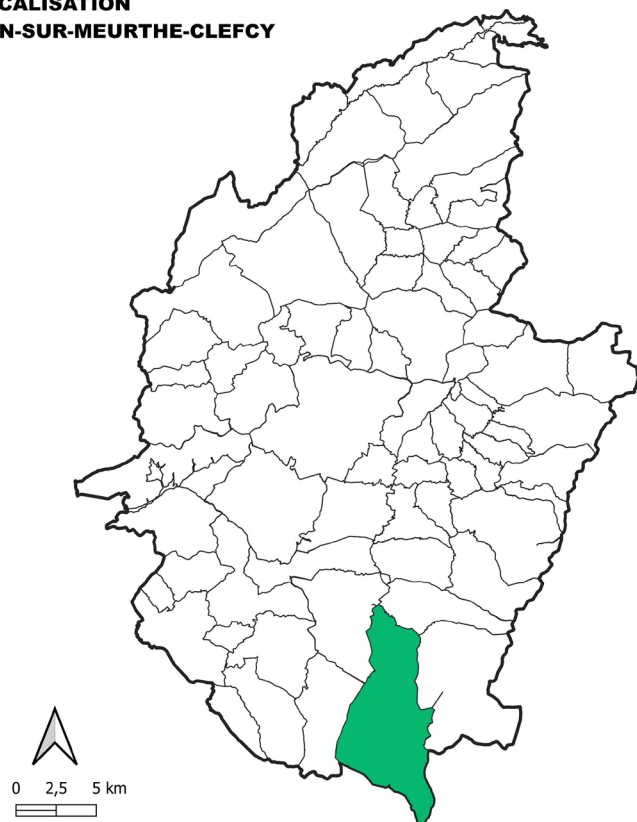
Secteur n°5

BAN-SUR-MEURTHE-CLEFCY

RD415

LOCALISATION

BAN-SUR-MEURTHE-CLEFCY



CONTEXTE GÉNÉRAL

Ban-sur-Meurthe-Clefcy est une commune composée de 957 habitants en 2021 (source : INSEE).

Intégrant le périmètre de la Communauté d'Agglomération, elle est située dans la partie sud de l'agglomération.

La commune est traversée dans sa partie nord par la RD415.

Dans le cadre de l'élaboration de sa stratégie de développement économique et du maintien des entreprises existantes, le règlement a spécifié des zones dédiées.

Le secteur concerné est une zone urbaine «Ue2» d'une surface de 0,79 ha sur laquelle une entreprise est installée. Afin que cette dernière puisse poursuivre de manière pérenne son activité, une étude entrée de ville est requise. En effet, la zone Ue est concernée par la RD415.

Ainsi, l'urbanisation de ce secteur concrétise la volonté de développer et d'optimiser les activités économiques à l'échelle intercommunale.

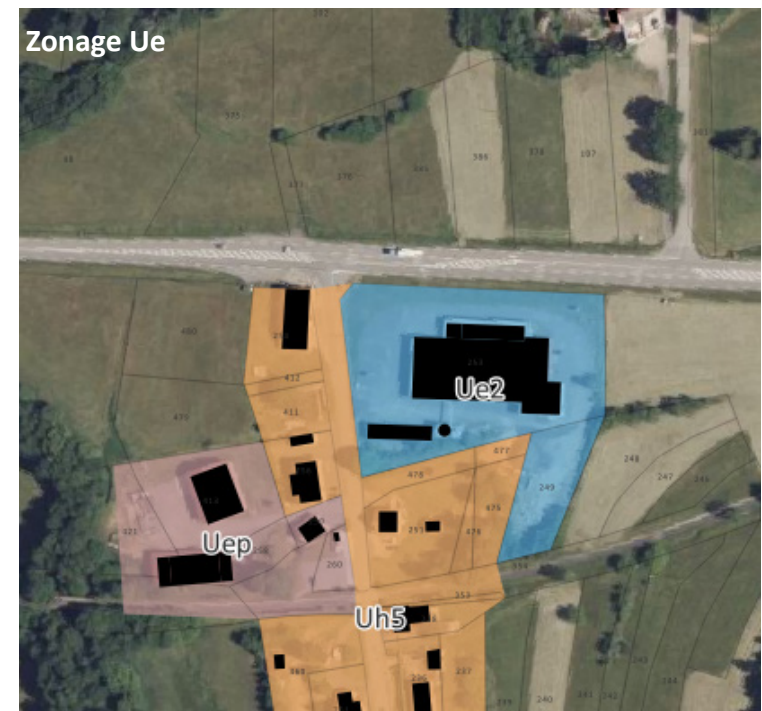
Ce classement en zone Ue nécessite ainsi la réalisation de la présente étude pour déroger à la bande d'inconstructibilité imposée. Ce secteur présente des enjeux forts. Les enjeux de cette zone d'urbanisation sont multiples au regard de ses caractéristiques actuelles :

- Secteur situé en entrée de ville,
- Une localisation le long de la RD415 lui donnant une forte visibilité,
- Une réponse au besoin d'extension de l'entreprise existante et donc de son maintien sur ce site.

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 RD415 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 Ue1 avec un recul des constructions par rapport à la RD415 de 25 mètres minimum par rapport à l'axe de la voie.



CONTEXTE PAYSAGER ET SÉQUENCES VISUELLES LE LONG DE LA RD415

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



La zone Ue est pleinement visible depuis la RD. Néanmoins, la zone est presque totalement urbanisée. L'extension du site n'impactera pas davantage le champ visuel des automobilistes.

Depuis la voie, le paysage est ouvert sur de vastes prairies principalement. Il est possible d'apercevoir également les entreprises déjà implantées sur site à chaque extrémité de la zone. Les montagnes permettent d'apporter une meilleure lecture paysagère et seront toujours visibles depuis la RN. Le règlement écrit de la zone Ue permet de limiter les impacts visuels en apportant également des règles afin d'assurer l'insertion de cette zone (Hauteurs limitées, couleurs, etc.) et d'en limiter les impacts paysagers et visuels.

LE MILIEU HUMAIN ET LE PATRIMOINE

Seulement quelques habitations se situent à proximité. Les projets de développement de l'entreprise n'impactera pas le milieu humain. La commune n'est pas concernée par un périmètre au titre des Monuments Historiques.

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 sur ces points.

Le classement en zone Ue 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 PLUi-H a fixé des règles précises en la matière. 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.

LES NUISANCES

Pour limiter les nuisances liées à la proximité de la RD415 mais également les nuisances éventuelles générées par le projet, il est proposé les dispositions suivantes :

- L'interdiction d'installer des habitations. Le règlement de la zone 1AUe 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 RD415 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'axe de la voie ne générera pas de nuisances supplémentaires, tant pour les usagers de l'axe routier que pour les futurs usagers du secteur.

LES RISQUES

Le site n'est pas concerné par un risque naturel ou technologique.

LA SÉCURITÉ

Les éléments à prendre en compte sont :

- L'accès : aucun nouvel accès ne sera créé sur la RD415.
- La visibilité par rapport à la RD415, qui est très bonne compte tenu de son tracé en ligne droite. De plus, les clôtures ne devront pas surprendre les usagers de la route. En effet, pour ne pas déranger l'attention visuelle des conducteurs utilisant la RD415, les clôtures sont réglementées au sein du PLUi-H. Elles ne doivent pas créer un « événement surprenant » susceptible de détourner l'attention des automobilistes.

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

LES SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE

Le secteur n'est pas concerné par une servitude d'utilité publique.

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 situe à proximité immédiate de la RD415. Cependant, il présente des spécificités locales qui permettent, comme indiqué dans la législation, de déroger à cette règle.

Justifications au regard des nuisances

L'absence de logements au sein de la zone 1AUe 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 à la zone Ue se fait par la rue de Gérarmer qui mène directement

à la RD415. Une desserte interne à la zone devra être créée.

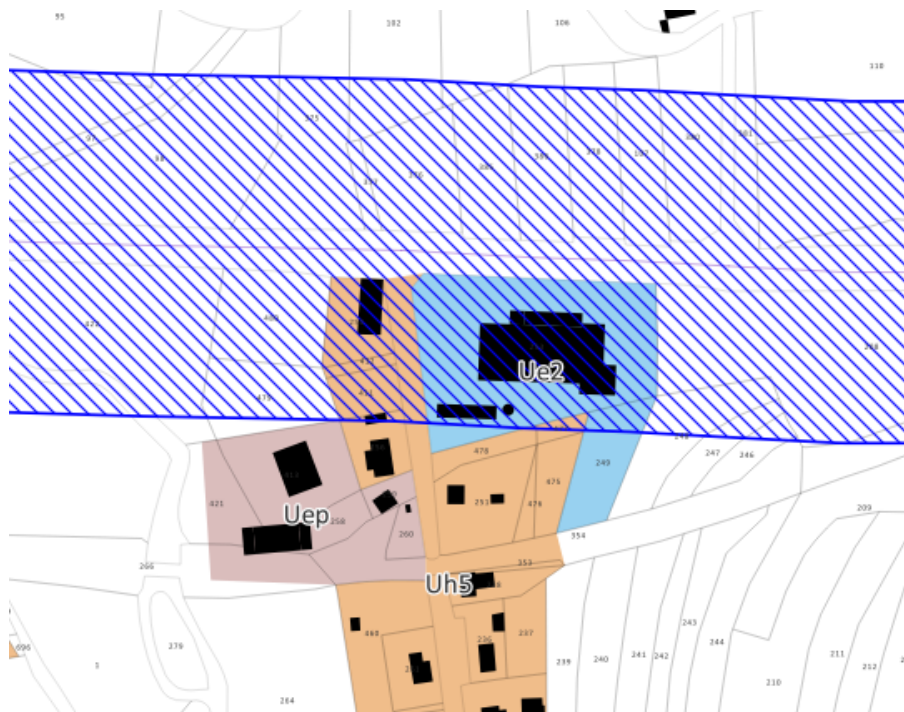
Justifications au regard de la qualité architecturale et de l'urbanisme

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-H : façades, hauteurs, revêtements, clôtures, etc.

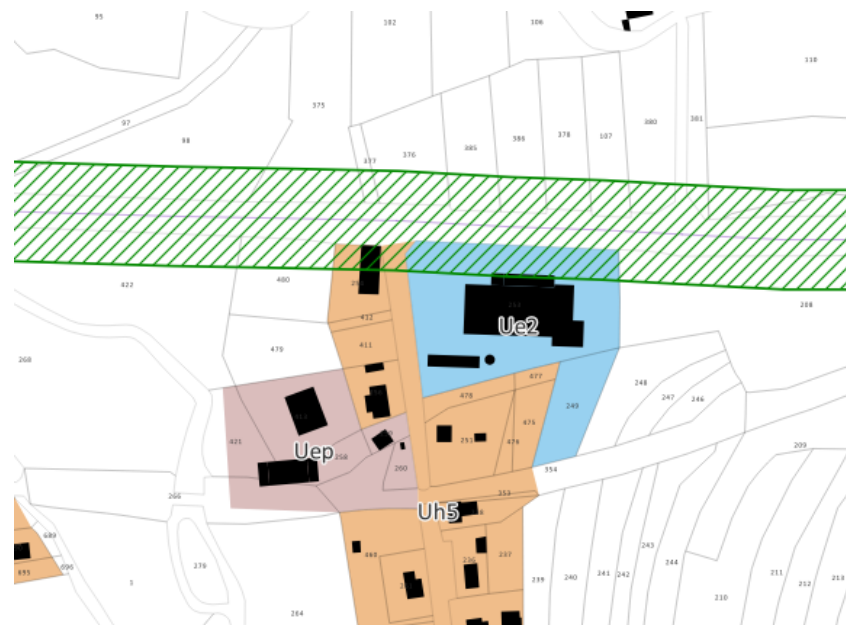
Justifications au regard de la qualité des paysages

Étant donné que le site est déjà en partie occupé par plusieurs entreprises en second plan, l'impact sur le paysage est déjà présent. Néanmoins, des règles permettant une meilleure intégration sont édictées au sein du règlement écrit.

Ainsi, le recul minimal ramené à 25 mètres par rapport à la RD415 ne porte pas atteinte à la sécurité des usagers de l'axe routier, ni à celle des futurs usagers du secteur.



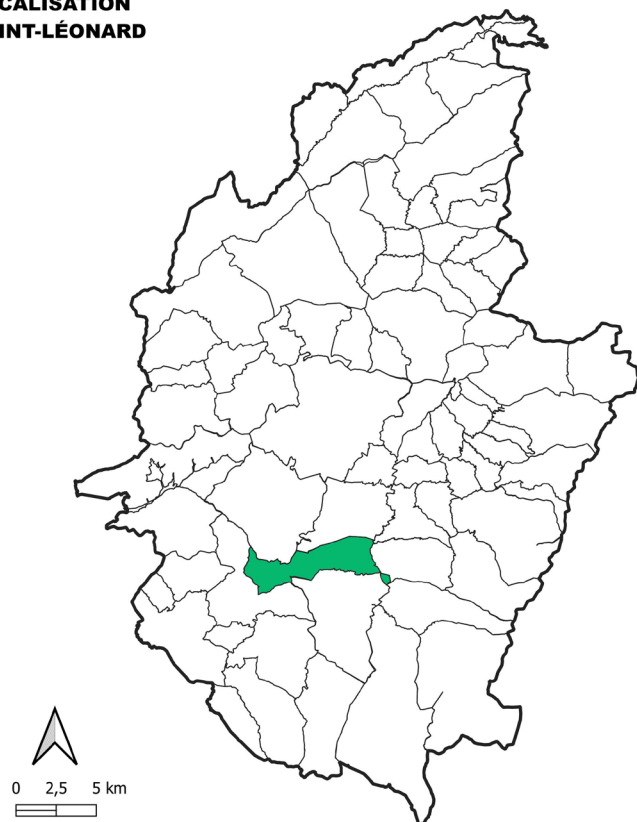
Bande des 75 mètres



Bande des 25 mètres après l'étude d'entrée de ville

Secteur n°6 et 7 SAINT-LÉONARD RD415

LOCALISATION SAINT-LÉONARD



CONTEXTE GÉNÉRAL

Saint-Léonard est une commune composée de 1 369 habitants en 2021 (source : INSEE). Intégrant le périmètre de la Communauté d'Agglomération, elle est située dans la partie sud de l'agglomération.

La commune fait partie du couloir urbain qui s'est développé le long de la RD415.

Dans le cadre de la définition du projet intercommunal et de la définition de l'armature urbaine, Saint-Léonard a été identifiée comme étant un bourg de proximité.

La commune joue un rôle dans le dynamisme local. En effet, concentrant équipements, services, activités économiques, emplois et population, la collectivité a souhaité renforcer ce statut en permettant à la commune d'accueillir de nouvelles activités économiques.

Dans le cadre de l'élaboration de sa stratégie de développement économique et du maintien des entreprises existantes, le règlement a spécifié des zones dédiées.

Deux secteurs sont concernés par l'étude d'entrée de ville. Il s'agit de deux zones urbaines «Ue», sur lesquelles des entreprises sont implantées et des projets d'implantation sont en cours. Afin que ces dernières puissent poursuivre de manière pérenne leur activité mais également d'optimiser le gisement foncier économique disponible, une étude entrée de ville est requise. En effet, les zones Ue sont concernées par la RD415.

L'urbanisation de ces secteurs concrétisent la volonté de développer et d'optimiser les activités économiques à l'échelle intercommunale.

Le classement en zone Ue nécessite ainsi la réalisation de la présente étude pour déroger à la bande d'inconstructibilité imposée. Ce secteur présente des enjeux forts. Les enjeux de cette zone d'urbanisation sont multiples au regard de ses caractéristiques actuelles :

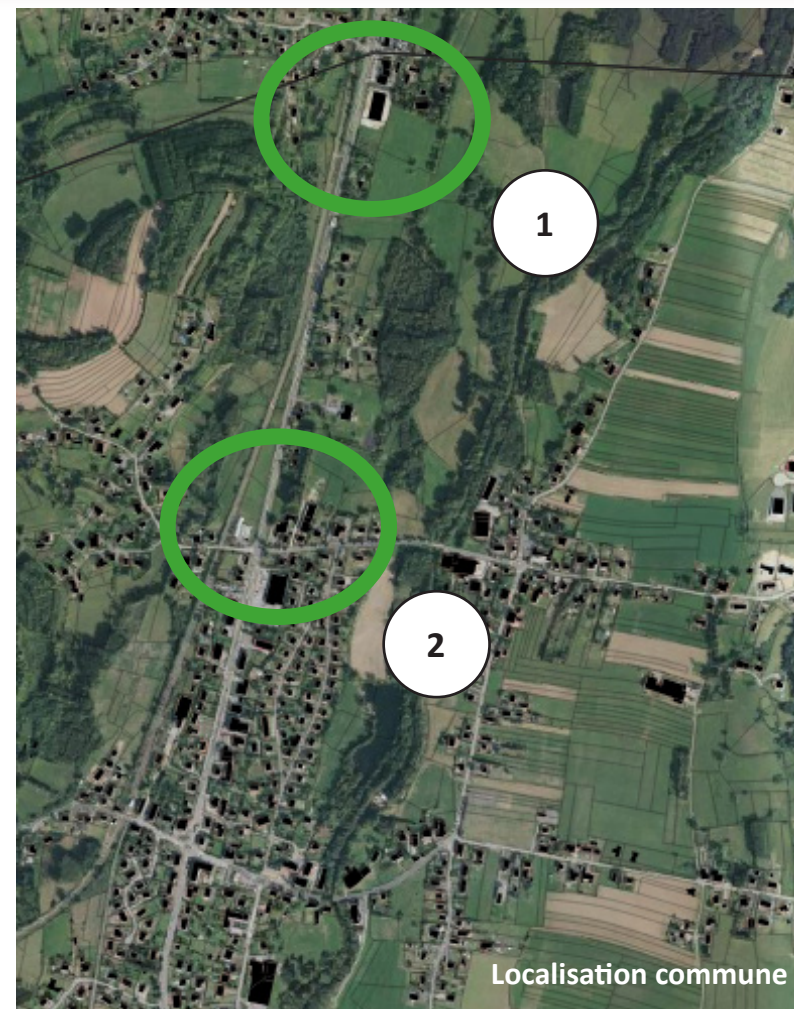
- Secteur situé en entrée de ville,
- Une localisation le long de la RD415 donnent aux deux secteurs une forte visibilité,
- Une réponse au besoin d'extension de l'entreprise existante et donc de son maintien sur ce site,
- Permettre le développement économique grâce à l'installation de nouvelles entreprises.

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 RD415 inférieur à 75 mètres pour permettre la pleine constructibilité de ces deux sites, et de justifier de leur 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 ces sites en zone Ue1 avec un recul des constructions par rapport à la RD415 de 25 mètres minimum par rapport à l'axe de la voie.



CONTEXTE PAYSAGER ET SÉQUENCES VISUELLES LE LONG DE LA RD415

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

1



La zone n°1 est visible depuis la RD415. En venant du centre de Saint-Léonard une végétation arbustive est présente permettant d'atténuer la visibilité sur la zone. Cette végétation sera maintenue en raison de son classement en zone non constructible.

La zone Ue est entièrement artificialisée avec une partie occupée par le bâtiment et une autre pour le stockage de matériaux. En cas de nouvelles constructions sur le site, il n'y a pas d'impact visuel supplémentaire attendu.



2

Concernant la zone n°2, en arrivant depuis Saulcy-sur-Meurthe vers le centre bourg de Saint-Léonard, le paysage est ouvert de part et d'autre sur des prairies. Néanmoins des entreprises sont en cours d'implantation à l'Est de la zone.

Il est possible d'apercevoir également les entreprises déjà implantées sur site à l'ouest en second plan. Les montagnes permettent d'apporter une meilleure lecture paysagère et seront toujours visibles depuis la RD.

Le règlement écrit de la zone Ue permet de limiter les impacts visuels en apportant également des règles afin d'assurer l'insertion de cette zone (Hauteurs limitées, couleurs, etc.) et d'en limiter les impacts paysagers et visuels.

LE MILIEU HUMAIN ET LE PATRIMOINE

Seulement quelques habitations se situent à proximité. Les projets de développement de l'entreprise n'impactera pas le milieu humain. La

commune n'est pas concernée par un périmètre au titre des Monuments Historiques.

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 sur ces points.

Le classement en zone Ue de ces deux secteurs 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 PLUi-H a fixé des règles précises en la matière. 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.

LES NUISANCES

Pour limiter les nuisances liées à la proximité de la RD415 mais également les nuisances éventuelles générées par le projet, il est proposé les dispositions suivantes :

- L'interdiction d'installer des habitations. Le règlement de la zone 1AUe 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 RD415 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'axe de la voie ne générera pas de nuisances supplémentaires, tant pour les usagers de l'axe routier que pour les futurs usagers du secteur.

LES RISQUES

Le site n'est pas concerné par un risque naturel ou technologique.

LA SÉCURITÉ

Les éléments à prendre en compte sont :

- L'accès : aucun nouvel accès ne sera créé sur la RD415.
- La visibilité par rapport à la RD415, qui est très bonne compte tenu de son tracé en ligne droite. De plus, les clôtures ne devront pas surprendre les usagers de la route. En effet, pour ne pas déranger l'attention visuelle des conducteurs utilisant la RD415, les clôtures sont réglementées au sein du PLUi-H. Elles ne doivent pas créer un « événement surprenant » susceptible de détourner l'attention des automobilistes.

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

LES SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE

Le secteur n'est pas concerné par une servitude d'utilité publique.

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. Les sites concernés par la présente étude se situent à proximité immédiate de la RD415. Cependant, ils présentent des spécificités locales qui permettent, comme indiqué dans la législation, de déroger à cette règle.

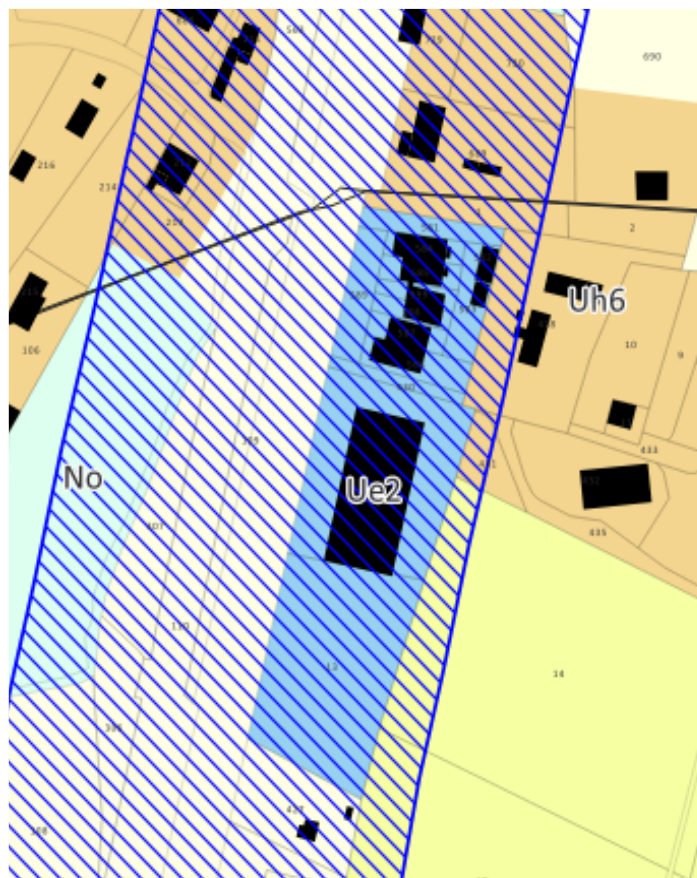
Justifications au regard des nuisances

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

Justifications au regard de la sécurité

Étant donné que les sites sont déjà en partie occupés par plusieurs entreprises en second plan, l'impact sur le paysage est déjà présent. Néanmoins, des règles permettant une meilleure intégration sont édictées au sein du règlement écrit.

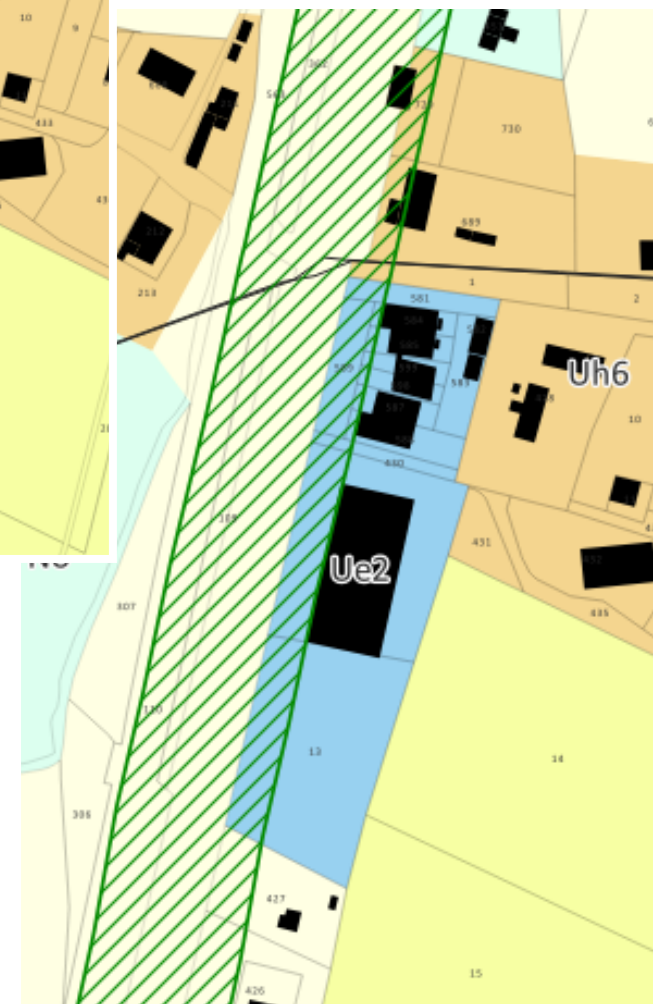
Ainsi, le recul minimal ramené à 25 mètres par rapport à la RD415 ne porte pas atteinte à la sécurité des usagers de l'axe routier, ni à celle des futurs usagers des secteurs.

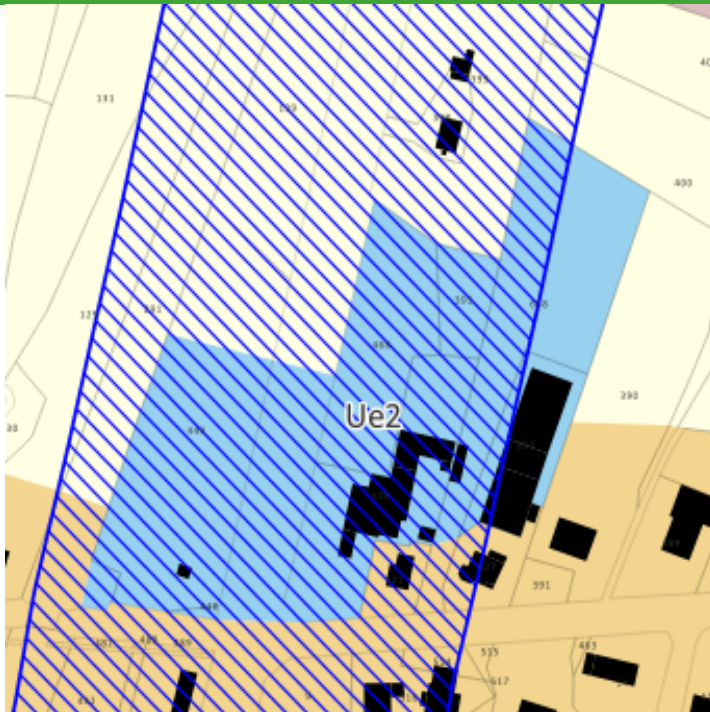


Bande des 75 mètres

1

Bande des 25 mètres
après l'étude
d'entrée de ville





Bande des 75 mètres

2

Bande des 25 mètres
après l'étude
d'entrée de ville



LES CONSTRUCTIONS ISOLÉES CA DE SAINT-DIÉ-DES-VOSGES RD420, RD415, RD32 et RN59

CONTEXTE GÉNÉRAL

Le territoire est caractérisé par une urbanisation diffuse et linéaire. Un nombre important de constructions se situe au sein des zones agricoles et naturelles du règlement du PLUi-H. Pour autant, ces constructions bénéficient de certaines possibilités conformément à l'article L.151-12 du code de l'urbanisme. Ce dernier dispose que :

« Dans les zones agricoles, naturelles ou forestières et en dehors des secteurs mentionnés à l'article L. 151-13, les bâtiments d'habitation existants peuvent faire l'objet d'extensions ou d'annexes, dès lors que ces extensions ou annexes ne compromettent pas l'activité agricole ou la qualité paysagère du site.

Le règlement précise la zone d'implantation et les conditions de hauteur, d'emprise et de densité de ces extensions ou annexes permettant d'assurer leur insertion dans l'environnement et leur compatibilité avec le maintien du caractère naturel, agricole ou forestier de la zone.

Les dispositions du règlement prévues au présent article sont soumises à l'avis de la commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers prévue à l'article L. 112-1-1 du code rural et de la pêche maritime. »

Pour ne pas pénaliser ces habitations, le règlement écrit du PLUi-H permet, en cohérence avec la législation en vigueur, des possibilités d'extensions ou d'annexes pour ces constructions.

Certaines peuvent intersecter la bande des 75 mètres inconstructible de la RD420, RD32, RD415 et des 100 mètres de la RN59.

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.

Justifications au regard des nuisances

La création d'annexes et les extensions des habitations qui se situent hors agglomération n'engendrons pas de nuisances puisqu'il s'agit d'habitation déjà existante. L'objectif est de permettre à ces dernières de pouvoir évoluer sans pour autant permettre la création d'une nouvelle habitation.

Justifications au regard de la sécurité

Aucun impact sur la sécurité n'est attendu. Le règlement écrit fixe un cadre.

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

Un travail est apporté aux futures extensions et annexes pour garantir une certaine qualité urbaine et architecturale. L'aspect des constructions devra respecter les règles fixées par le PLUi-H : emprise limitée etc.

Justifications au regard de la qualité des paysages

Étant donné que ces habitations sont existantes et que les annexes et extensions seront limitées, aucun impact n'est attendu sur le paysage.

Ainsi, le recul minimal ramené à 25 mètres par rapport à l'axe de la RD415, RD32, RD420 et RN59 pour la construction d'annexes et les extensions des habitations existantes ne porte pas atteinte à la sécurité des usagers de l'axe routier, ni à celle des futurs usagers du secteur.

L'étude consiste à autoriser les extensions et annexes avec un recul de 25 mètres par rapport à l'axe des voies ou avec un recul identique à la construction principale pour les constructions situées dans la bande des 25 mètres de l'axe.