



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE LA CÔTE-D'OR

**DIRECTION DES ACTIONS
INTERMINISTÉRIELLES
Mission Urbanisme et Expropriations**

DIJON, LE 19 AVR. 2007

**Le Préfet de la Haute-Marne
Officier de la Légion d'honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite**

**Le Préfet de la Région de Bourgogne
Préfet de la Côte d'Or
Chevalier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite**

Déclaration d'utilité publique des travaux d'aménagement à 2 X 3 voies de l'autoroute A31 de la section entre BEAUNE et LANGRES du nœud A31/A36 au nœud A31/A311 et du nœud A31/A39 au nœud A31/A5, tenant lieu de déclaration de projet et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de LADOIX-SERRIGNY, CORGOLOIN, COMBLANCHIEN, NUIITS-SAINT-GEORGES, FLAGEY-ECHEZEAUX, GILLY-LES-CITEAUX, GEVREY-CHAMBERTIN, BROCHON, FIXIN, COUCHEY, PERRIGNY-LES-DIJON, MAGNY-SUR-TILLE, FAUVERNEY, CHEVIGNY-SAINT-SAUVEUR, BRESSEY-SUR-TILLE, ORGEUX, SAINT-JULIEN, ARCEAU, BEIRE-LE-CHATEL, GEMEAUX, TIL-CHATEL, SELONGEY

VU le Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique et notamment son article L. 11-1-1 à L. 11-5, R. 11-1 à R. 11-3 et R.11-14-1 à R.11-14-15 ;

VU le code de l'urbanisme et notamment les articles L 123-16 et R 123-23 à R. 123-25;

VU le code de l'environnement notamment ses articles L.122-1 à l. 122-3, L. 1223-1 à L. 123-16, L. 214-1 à L. 214-7, articles L. 200-1 et L.220-2, L. 341-10 et L. 341-14, L. 571-9 et L. 571-10, R 122-1 à R 122-6, R 123-1 à R 123-33 ;

VU le code rural ;

VU le Code de la Voirie Routière ;

VU la décision du ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer du 29 octobre 2004 approuvant le dossier synoptique de l'élargissement à 2 X 3 voies de l'autoroute A 31 entre le nœud A31/A36 et le nœud A31/A311 et entre le nœud A31/A39 et le nœud A31/A5, autorisant la société Autoroutes PARIS RHIN RHÔNE à demander l'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et désignant le préfet du département de la Côte d'Or en qualité de préfet coordonnateur ;

VU le courrier du 26 janvier 2006 du directeur des Grands Investissements et de la Construction de la société Autoroutes PARIS-RHIN-RHÔNE demandant l'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'élargissement de la section BEAUNE-LANGRES de l'autoroute A31 ;

VU les pièces des dossiers établis à l'appui de la demande ;

VU les avis émis lors de la consultation administrative préalable ;

VU les documents d'urbanisme des communes de LADOIX-SERRIGNY, CORGOLOIN, COMBLANCHIEN, NUIITS-SAINT-GEORGES, FLAGEY-ECHEZEAUX, GILLY-LES-CITEAUX, MOREY-SAINT-DENIS, GEVREY-CHAMBERTIN, BROCHON, FIXIN, COUCHEY, PERRIGNY-LES-DIJON, MAGNY-SUR-TILLE, FAUVERNEY, CHEVIGNY-SAINT-SAUVEUR, BRESSEY-SUR-TILLE, ARC -SUR-TILLE, ORGEUX, SAINT-JULIEN, ARCEAU, BEIRE-LE-CHATEL, GEMEAUX, TIL-CHATEL, SELONGEY, ORVILLE en Côte d'Or;

VU les convocations des personnes publiques associées en date du 19 décembre 2005 ;

VU les compte-rendus des réunions d'examen conjoint du 9 janvier 2006 concernant les documents d'urbanisme de LADOIX-SERRIGNY, CORGOLOIN, COMBLANCHIEN, NUIITS-SAINT-GEORGES, FLAGEY-ECHEZEAUX, GILLY-LES-CITEAUX, MOREY-SAINT-DENIS, GEVREY-CHAMBERTIN, BROCHON et du 16 janvier 2006 concernant les documents d'urbanisme de FIXIN, COUCHEY, PERRIGNY-LES-DIJON, FAUVERNEY, MAGNY-SUR-TILLE, CHEVIGNY-SAINT-SAUVEUR, BRESSEY-SUR-TILLE, ARC -SUR-TILLE, ORGEUX, ARCEAU, SAINT-JULIEN, BEIRE-LE-CHATEL, GEMEAUX, TIL-CHATEL, SELONGEY, ORVILLE ;

VU l'avis du Centre Régional de la Propriété Forestière de Bourgogne du 6 janvier 2006

VU l'avis de la Chambre d'agriculture de Côte d'Or du 24 janvier 2006

VU la décision n° E06000127/21 du 4 avril 2006 de MM. les Présidents des Tribunaux Administratifs de DIJON et de CHALONS-EN-CHAMPAGNE désignant les membres de la commission d'enquête ;

VU l'arrêté inter préfectoral du 10 mai 2006 prescrivant l'ouverture des enquêtes publiques conjointes relatives au projet d'élargissement de l'autoroute A31 entre BEAUNE et LANGRES RHIN RHÔNE, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de communes de Côte d'Or et l'autorisation « loi sur l'eau » concernant le bassin versant de la Tille dans les départements de la Côte d'Or et de la Haute-Marne.

VU le rapport et les conclusions de la commission d'enquête relatives à la déclaration d'utilité publique du projet ;

VU les rapports et les conclusions de la commission d'enquête relatives à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de LADOIX-SERRIGNY, CORGOLOIN, COMBLANCHIEN, NUIITS-SAINIT-GEORGES, FLAGEY-ECHEZEAUX, GILLY-LES-CITEAUX, MOREY-SAINIT-DENIS, GEVREY-CHAMBERTIN, BROCHON, FIXIN, COUCHEY, PERRIGNY-LES-DIJON, MAGNY-SUR-TILLE, FAUVERNEY, CHEVIGNY-SAINIT-SAUVEUR, BRESSEY-SUR-TILLE, ARC -SUR-TILLE, ORGEUX, SAINIT-JULIEN, ARCEAU, BEIRE-LE-CHATEL, GEMEAUX, TIL-CHATEL, SELONGEY, ORVILLE ;

VU la lettre en date du 12 décembre 2006 par laquelle le préfet de Côte d'Or sollicite l'avis des conseils municipaux de LADOIX-SERRIGNY, CORGOLOIN, COMBLANCHIEN, NUIITS-SAINIT-GEORGES, FLAGEY-ECHEZEAUX, GILLY-LES-CITEAUX, MOREY-SAINIT-DENIS, GEVREY-CHAMBERTIN, BROCHON, FIXIN, COUCHEY, PERRIGNY-LES-DIJON, MAGNY-SUR-TILLE, FAUVERNEY, CHEVIGNY-SAINIT-SAUVEUR, BRESSEY-SUR-TILLE, ARC -SUR-TILLE, ORGEUX, SAINIT-JULIEN, ARCEAU, BEIRE-LE-CHATEL, GEMEAUX, TIL-CHATEL, SELONGEY, ORVILLE sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;

VU les délibérations émises par les conseils municipaux de CHEVIGNY-SAINIT-SAUVEUR le 25 janvier 2007, FLAGEY-ECHEZEAUX le 29 janvier 2007, ORGEUX le 12 février 2007, GILLY-LES-CITEAUX le 18 janvier 2007, ARC-SUR-TILLE le 6 février 2007, SAINIT-JULIEN le 30 décembre 2006 et TIL-CHATEL le 10 janvier 2007 ;

VU la délibération du conseil municipal d'ORVILLE du 30 mars 2006 approuvant le Plan Local d'Urbanisme compatible avec le projet ;

VU la délibération du conseil municipal de MOREY-SAINIT-DENIS du 12 juillet 2006 approuvant le Plan Local d'Urbanisme compatible avec le projet ;

Vu la délibération du conseil municipal d'ARC-SUR-TILLE du 6 juillet 2006 approuvant le Plan Local d'Urbanisme compatible avec le projet ;

SUR proposition des Secrétaires Généraux des préfectures de la Côte d'Or et de la Haute-Marne ;

ARRETE :

ARTICLE 1er : Sont déclarés d'utilité publique, au profit de la société Autoroutes PARIS-RHIN-RHÔNE, les travaux d'aménagement à 2 X 3 voies de l'autoroute A31 de la section entre BEAUNE et LANGRES, du nœud A31/A36 au nœud A31/A311, puis du nœud A31/A39 au nœud A31/A5, sur le territoire des communes suivantes, conformément au plan annexé au présent arrêté :

Département de la Côte d'Or

LADOIX-SERRIGNY, CORGOLOIN, COMBLANCHIEN, PREMEAUX-PRISSEY, QUINCEY, AGENCOURT, NUITS-SAINT-GEORGES, BONCOURT-LE-BOIS, FLAGEY-ECHEZEAUX, GILLY-LES-CITEAUX, MOREY-SAINT-DENIS, SAINT-PHILIBERT, GEVREY-CHAMBERTIN, BROCHON, FIXIN, FENAY, COUCHEY, PERRIGNY-LES-DIJON, MAGNY-SUR-TILLE, FAUVERNEY, CHEVIGNY-SAINT-SAUVEUR, BRESSEY-SUR-TILLE, ARC-SUR-TILLE, COUTERNON, ORGEUX, SAINT-JULIEN, BROGNON, ARCEAU, BEIRE-LE-CHATEL, SPOY, PICHANGES, GEMEAUX, LUX, TIL-CHATEL, SELONGEY, ORVILLE, BOUSSENOIS, VERNOIS-LES-VESVRES ;

Département de la Haute Marne

VAL D'ESNOMS, VESVRES-SOUS-CHALANCEY, AUJOURRES, LEUCHEY, VILLIERS-LES-APREY, APREY, FLAGEY, PERROGNEY-LES-FONTAINES, NOIDANT-LE-ROCHEUX, COURCELLES-EN-MONTAGNE, VOISINES, SAINT-CIERGUES, MARDOR, ORMANCEY.

ARTICLE 2 : La société Autoroutes PARIS-RHIN-RHÔNE est autorisée à acquérir à l'amiable et par voie d'expropriation les terrains nécessaires à la réalisation de l'opération.

Les expropriations nécessaires devront être réalisées dans un délai de cinq ans à compter de la publication du présent arrêté.

ARTICLE 3 : La présente déclaration d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet.

Est annexé au présent arrêté le document établi par la société Autoroutes PARIS RHIN RHÔNE conformément aux dispositions de l'article L. 11-1-1 3° du code de l'expropriation et exposant les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération.

Ce document ainsi que le plan visé à l'article 1^{er} sont tenus à la disposition du public :

- à la préfecture de la Côte d'Or – Mission Urbanisme et Expropriations - 53, rue de la Préfecture – 21000 DIJON
- à la préfecture de la Haute-Marne – DLP 2 - 89 rue Victoire de la Marne - 52000 CHAUMONT
- en mairie des communes citées à l'article 1er.

ARTICLE 4 : Le présent arrêté emporte mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de LADOIX-SERRIGNY, CORGOLOIN, COMBLANCHIEN, NUITS-SAINT-GEORGES, FLAGEY-ECHEZEAUX, GILLY-LES-CITEAUX, GEVREY-CHAMBERTIN, BROCHON, FIXIN, COUCHEY, PERRIGNY-LES-DIJON, MAGNY-SUR-TILLE, FAUVERNEY, CHEVIGNY-SAINT-SAUVEUR, BRESSEY-SUR-TILLE, ORGEUX, SAINT-JULIEN, ARCEAU, BEIRE-LE-CHATEL, GEMEAUX, TIL-CHATEL, SELONGEY conformément aux documents annexés.

Les documents sont consultables à la Direction Départementale de l'Équipement de Côte d'Or – 57 rue de Mulhouse à DIJON et en mairie des communes précitées.

ARTICLE 5 : Le présent arrêté sera affiché pendant un mois en mairie des communes citées à l'article 1^{er}.

Mention de cet affichage sera insérée, par les soins des préfets de la Côte d'Or et de la Haute-Marne et au frais du bénéficiaire, dans un journal diffusé dans le département de la Côte d'Or et dans le département de la Haute-Marne

Il sera également publié au Recueil des Actes Administratifs de la préfecture de la Côte d'Or et de la préfecture de la Haute-Marne.

ARTICLE 6 : Le Secrétaire Général de la Préfecture de la Côte d'Or et le Secrétaire Général de la Préfecture de la Haute-Marne, le Directeur des Grands Investissements et de la Construction de la société Autoroutes PARIS-RHIN-RHÔNE, les maires des communes visées à l'article 1er sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

FAIT A CHAUMONT, le 19 AVR. 2007

LE PREFET



[Signature]
Yves GUILLOT,

FAIT A DIJON, le

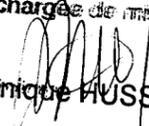
19 AVR. 2007

LE PREFET



[Signature]
Dominique BUR

AUTOROUTE A31 – AVRIL 2007

Pour copie conforme
Pour le Préfet et par délégation,
La chargée de mission,

Dominique HUSSENET

Elargissement de l'Autoroute A31

Sections concernées :

- depuis le nœud A31 / A36 jusqu'au nœud A31 / A311
- depuis le nœud A31 / A39 jusqu'au nœud A5 / A31

DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU D'ARCEAU

CHARENTON LE 19 AVR. 2007.

VU POUR ETRE ANNEXE

arrêté
à notre décision en date de ce jour

le 19 AVR. 2007

Le Préfet,

Dominique BUR

CHARENTON LE
LE PREFET

Yves COLLOT

PREAMBULE

Le Plan Local d'Urbanisme d'Arceau a été approuvé en décembre 2005

Une demande de Déclaration d'Utilité Publique est sollicitée pour les travaux d'aménagement de l'autoroute A 31 en 2x3 voies, entre les PR 4,5 et 28,5 et les PR 39 et 113.

Cette opération est actuellement incompatible avec le Plan Local d'Urbanisme d'Arceau, car les règlements des zones A, AU-L, AU-Lci et AU-Li n'autorisent pas clairement la réalisation des travaux d'élargissement de l'autoroute A31.

Afin de rendre le projet compatible avec le PLU, il y a lieu de modifier le règlement de ces zones.

L'autoroute A31 traverse des zones classées A (zones agricoles naturelles) et AU-L, AU-Li, AU-Lci (zones à caractère naturel destinée à être aménagée pour l'accueil d'activités de loisirs de plein air) au plan de zonage du PLU d'Arceau. Les règlements des ces zones n'autorisent pas clairement la réalisation des travaux d'élargissement de l'autoroute A31.

Les règlements des zones précédentes de la commune d'Arceau présenteront alors des modifications, afin de mentionner clairement l'autorisation de réalisation des travaux nécessaires à l'élargissement de l'autoroute A31.

En application de l'article L.123-16 du code de l'urbanisme, l'enquête publique doit porter non seulement sur l'utilité des travaux d'élargissement d'une partie de l'autoroute A 31 en 2x3 voies, mais aussi sur la mise en compatibilité du PLU.

Le public pourra formuler ses observations relatives au projet de mise en compatibilité du PLU sur le registre spécial joint à cet effet ; il pourra également en faire part au commissaire enquêteur selon les modalités décrites dans l'arrêté préfectoral d'organisation d'enquête.

Le document destiné à la mise en compatibilité soumis à l'enquête publique comporte les pièces suivantes :

- une notice explicative présente les principales caractéristiques de l'opération et les mesures adoptées pour la prise en compte de l'environnement ;
- les règlements des zones modifiées pour permettre la réalisation du projet.

Département de la Côte d'Or

Commune
d'ARCEAU

PLAN LOCAL D'URBANISME

Notice explicative

SOMMAIRE

I. - LA PRESENTATION GENERALE	7
I.1. - LE CONTEXTE DE L'OPERATION	7
I.2. - L'OBJET DE L'OPERATION.....	7
I.3. - LES OBJECTIFS DE L'OPERATION.....	7
I.4. - LES CARACTERISTIQUES DU PROJET.....	8
I.4.1. - <i>Le tracé en plan et le profil en long</i>	8
I.4.2. - <i>Les profils en travers type</i>	8
I.4.3. - <i>Les ouvrages et travaux annexes</i>	8
I.5. - L'ENVIRONNEMENT.....	8
I.5.1. - <i>L'état initial du site</i>	8
I.5.2. - <i>Les mesures d'insertion environnementales</i>	9
II. - LA NATURE DES MODIFICATIONS APORTEES AU DOSSIER DU PLAN LOCAL D'URBANISME	11
II.1. - LE CADRE REGLEMENTAIRE.....	11
II.2. - L'HISTORIQUE DU PLU	11
II.3. - LE CONTENU DES MODIFICATIONS	11
II.4. - LA JUSTIFICATION DES MODIFICATIONS.....	11
II.5. - L'EVALUATION DE CES DISPOSITIONS.....	11

La présente notice constitue un additif au rapport de présentation du Plan Local d'Urbanisme d'Arceau, qui a été approuvé en décembre 2005. Elle a pour objet de présenter et de justifier l'opération d'aménagement de l'autoroute A31 à 2x3 voies, entre le PR 4,5 et le PR 28,5 et le PR 39 et le PR 113 pour la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune.

Après avoir rappelé les objectifs et les caractéristiques générales du projet, les principales mesures d'insertion environnementale proposées pour la traversée du territoire d'Arceau sont indiquées, conformément aux propositions faites dans le dossier d'étude d'impact.

I.1. - LE CONTEXTE DE L'OPERATION

L'autoroute A31 entre Beaune et Toul constitue un des axes structurants du Nord-Est de la France en traversant les territoires de la Bourgogne, de la région champenoise et de la Lorraine.

Les niveaux de trafics moyens journaliers annuels (TMJA) actuels sur les sections A36 / A311 et A39 / A5 sont soutenus (entre 31 000 et 35 000 véhicules par jour environ, selon les sections) et la proportion de poids lourds importante (environ 25 %). Ceci engendre des conditions de circulation denses.

Les principales conséquences sont des dégradations de conditions de circulation entre Til-Châtel et Langres-Sud où le relief est marqué, ainsi que de nombreux dépassements entre poids lourds sur plusieurs kilomètres, réduisant fortement le niveau de service de l'autoroute à 2x2 voies.

De plus, l'étude de trafic a montré l'existence d'un trafic estival et saisonnier très élevé, qui provoque des conditions de circulation très difficiles et saturées.

Toute mesure de restriction du nombre de voies, sur l'autoroute, pour les nécessités de l'exploitation et de l'entretien, engendre des difficultés réelles de circulation et pourrait, à court terme, dégrader le niveau de sécurité offert.

La réalisation des travaux d'élargissement sera très problématique dès 2008, le balisage à 2x2 voies réduites conduit à des saturations quasi-inévitables au vu des TMJA.

L'absence d'aménagement à 2x3 voies induirait une dégradation très prononcée des conditions de circulation, sur une grande partie de l'année, provoquant un report partiel du trafic sur des itinéraires parallèles inadaptés pour le recevoir, tels que la RN 74 (Langres – Dijon - Beaune).

I.2. - L'OBJET DE L'OPERATION

Pour répondre aux conditions de circulation denses à critiques actuellement rencontrées, et pour éviter des saturations inacceptables à moyen terme, il est proposé d'élargir à 2x3 voies une partie de l'autoroute A31.

Ces aménagements concernent plus particulièrement les sections :

- depuis le nœud A31 / A36 jusqu'au nœud A31 / A311 ;
- depuis le nœud A31 / A39 jusqu'au nœud A5 / A31.

La section centrale A311 / A39 ne nécessite pas d'aménagement, y compris à moyen terme, compte tenu des niveaux de trafics modérés qu'elle supporte.

De plus, il est important de préciser que certaines zones déjà très critiques, où les difficultés sont devenues trop fréquentes, font l'objet d'aménagement prioritaires, indépendamment du présent dossier d'enquête publique. Il s'agit notamment de la rampe de Selongey.

Au final, le projet concerne un linéaire total de 98 km. Cette opération a par ailleurs fait l'objet d'une approbation par décision ministérielle en date du 29 octobre 2004.

La commune d'Arceau est concernée par le projet d'élargissement à 2x3 voies de l'autoroute A31 du PR 4,5 au PR 28,5 et du PR 39 au PR 113. Elle est donc associée à la présente enquête publique.

I.3. - LES OBJECTIFS DE L'OPERATION

Le projet permet de répondre ainsi positivement à cet état de fait en permettant :

- d'améliorer les conditions de circulation des véhicules empruntant l'autoroute A31 ;
- d'améliorer la sécurité des usagers de l'autoroute A31 ;
- d'éviter un report du trafic depuis l'autoroute A31, saturée en l'absence de réalisation du projet, vers la RN74 et d'éviter une détérioration du cadre de vie des riverains des villages traversés.

I.4. - LES CARACTERISTIQUES DU PROJET

Le tracé du projet soumis à l'enquête figure sur le plan général des travaux, qui constitue la pièce D du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

La longueur de l'infrastructure à aménager en 2x3 voies est de 98 kilomètres.

I.4.1. - LE TRACE EN PLAN ET LE PROFIL EN LONG

Les caractéristiques géométriques relatives au tracé en plan et au profil en long sont inchangées par rapport à la situation actuelle, à l'exception de certaines bretelles d'échangeur ou d'accès aux aires de services et de repos.

I.4.2. - LES PROFILS EN TRAVERS TYPE

Les caractéristiques du profil en travers type seront les suivantes :

- *Chaussées* : 2x3 voies de 3,50 mètres ;
- *Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU)* : 3,00 mètres ;
- *Terre Plein Central* : 3,50 mètres.

I.4.3. - LES OUVRAGES ET TRAVAUX ANNEXES

L'ensemble des passages inférieurs et supérieurs fera l'objet d'une mise en conformité vis-à-vis du projet si cela s'avère nécessaire. Toutes les traversées existantes de l'autoroute seront conservées.

Le projet fera également l'objet d'un renforcement du système d'assainissement de l'infrastructure existante. En effet, la réalisation de nouveaux bassins de traitement des eaux est prévue. En fonction de la sensibilité locale et des enjeux relatifs aux eaux souterraines et superficielles, ils assureront un écrêtement des débits de pointe et le traitement de la pollution chronique. Selon les mêmes conditions, ils permettront également le confinement d'une pollution accidentelle éventuelle.

I.5. - L'ENVIRONNEMENT

I.5.1. - L'ETAT INITIAL DU SITE

La commune d'Arceau couvre une superficie de 2 160 ha et l'altitude ne dépasse pas les 240 mètres. Elle est traversée du Nord au Sud par la Tille. La plaine alluviale au sous-sol sableux offre des terrains pauvres pour l'agriculture.

En raison de l'augmentation continue du nombre de gravières, l'étendue des surfaces boisées diminue d'année en années.

Pour maintenir en place les exploitations agricoles existantes, il est nécessaire de protéger d'importantes surfaces de terres cultivées.

L'autoroute A31 met à la portée de la commune, les liaisons autoroutières avec Nancy et l'A6.

De nombreux étangs de loisirs et de pêche existent sur la commune d'Arceau. Ils sont principalement situés en aval de l'autoroute A31.

Arceau est traversée du Nord au Sud par la Tille et la Norges. Ces deux rivières sortent facilement de leur lit en période de fortes pluies. Située dans les champs d'expansion des crues de la Tille et de la Norges, l'autoroute A31 est alors en zone inondable en traversée d'Arceau.

La gestion qualitative et quantitative des eaux superficielles est un enjeu très fort en traversée d'Arceau.

Les périmètres de protection des captages d'alimentation en eau potable d'Arc-sur-Tille et d'Orgeux empiètent sur le territoire communal d'Arceau et sont situés à moins de 500 mètres de l'autoroute A31.

Le pompage de Fouchanges, au PR 54 sur la commune d'Arceau, a son périmètre de protection éloigné qui est intercepté par l'autoroute A31.

Le pompage d'Arcelot, quant à lui, ne dispose que d'un périmètre de protection rapproché, situé à moins de 2 km en aval de l'autoroute.

La gestion de la qualité des eaux souterraines est de ce fait un enjeu fort pour la commune d'Arceau.

La ZNIEFF du Bois de l'Ordorat a été recensée sur la commune d'Arceau, à hauteur entre le PR 49 et 50. Aucune espèce protégée n'a été recensée dans ce périmètre d'intérêt écologique faunistique et floristique.

Cependant, en fonction de la microtopographie, du PR 48,2 au PR 51, des habitats riches ont été recensés.

Sur les zones les plus « hautes », une magnifique chênaie pédonculée-frênaie-ormaise, a pu être observée. Cet habitat prioritaire relève de la directive habitat (code CORINE Biotope : 44.4 et code Natura 2000 : 91F0).

Dans les zones basses, l'aulnaie-frênaie prend le relais. Cet habitat est prioritaire et relève également de la directive habitat (code CORINE Biotope : 44.3 et code Natura 2000 : 91E0).

Ces milieux naturels présentant un fort intérêt écologique doivent être préservés et leur pérennité assurée.

Les ripisylves, la végétation immergée et de bord de ruisseau sont dans un bon état de conservation sur la Tille et la Norges.

Sur la commune d'Arceau, à partir du PR 50, des secteurs où la grande faune circule ont été recensés. Empêcher l'intrusion des cerfs, chevreuils et sangliers sur les voies est un enjeu important, sur la commune d'Arceau.

Les nouvelles emprises nécessaires à l'élargissement restent globalement limitées et n'entraîneront donc pas de perturbation des activités agricoles alentour.

L'ambiance paysagère en traversée d'Arceau, est constituée d'une alternance de paysages ouverts et fermés, ainsi que de la présence de gravières. L'enjeu paysager est relativement faible.

I.5.2. - LES MESURES D'INSERTION ENVIRONNEMENTALES

Le choix de la solution proposée permet :

- d'éviter au maximum la pollution des sols et des eaux de surface et souterraines, en renforçant le système d'assainissement de l'A31 ;
- de limiter au mieux les emprises du projet,
- de remplacer et de compléter les mesures paysagères existantes.

Les principales mesures prises en faveur de l'environnement pour la traversée d'Arceau concernent :

- la gestion des eaux souterraines

Des mesures spécifiques de protection de type préventif et / ou curatif sont nécessaires, puisque l'autoroute A31 passe à proximité immédiate de périmètres de protection de captages AEP, situés en aval de l'autoroute A31.

- La gestion des eaux issues de la plate-forme.

Dans le cadre de la réalisation du projet, la société Autoroutes Paris Rhin Rhône s'est engagée à réguler les débits apportés au milieu récepteur en cas de rejet en eaux superficielles et à assurer un abattement de la pollution des eaux issues de la plate-forme en cohérence avec les objectifs de qualité locaux. .

Vis-à-vis du remblaiement en zone inondable, une étude spécifique a mis en évidence la pertinence de la réalisation d'un unique champ d'expansion des crues pour l'ensemble du bassin versant de la Tille. Cette mesure compensatoire sera mise en place sur la commune de Til-Châtel.

- la réduction des emprises pour conserver le plus possible les boisements existants.

En effet, afin de diminuer au maximum les impacts sur le milieu naturel, les emprises du projet et des travaux seront délimitées de façon précise.

D'une manière générale, le projet a tenu compte de la sensibilité des milieux afin de réduire au maximum les emprises au droit des secteurs sensibles.

Les surfaces des zones humides détruites lors des travaux seront quantifiées. Les ripisylves seront replantées à hauteur de ce qui a été détruit.

Les zones concernées par l'avifaune ne seront pas touchées au printemps, pendant la période de nidification. Si cela est exceptionnellement le cas, la lisière sera reconstituée.

Le maintien de l'intégrité physique et biologique du site de la ZNIEFF de l'Ordorat passent par les recommandations suivantes :

- protéger la Tille des risques de pollution accidentelle et limiter les implantations de l'ouvrage dans le lit mineur de la Tille ;
- conserver autant que possible la ripisylve ;
- conforter la ripisylve de part et d'autre de l'ouvrage par la plantation d'essences autochtones adaptées (Aulne glutineux, frêne, Saules divers...) ;

- la gestion des intrusions de la grande faune sur les voies :

La clôture des emprises, sur la commune d'Arceau, à partir du PR 50, doit être renforcée et adaptée afin d'interdire l'intrusion de Cerf, Sanglier et Chevreuil sur les voies. Un grillage de 2 mètres de hauteur (pour les chevreuils) et à mailles progressives (pour les hérissons) doit être installé tout le long du tracé élargi et de 2,40 mètres de hauteur dans les zones fréquentées par les cerfs.

- l'insertion paysagère de l'infrastructure.

La cicatrisation des tissus boisés, amenés à être défrichés par l'élargissement de l'autoroute, s'opérera par une plantation en lisière de massifs arbustifs cohérents avec la végétation des forêts traversées. On plantera les lisières de façon non linéaire pour créer des effets de « vagues » et rythmer le trajet.

Ces lisières pourront également servir d'amorce aux zones forestières et se retrouver en entrée et en sortie des massifs boisés.

- le rétablissement des voies de communication :

L'autoroute A31 intercepte plusieurs types de voies de communications : des routes départementales, des chemins communaux, des chemins de desserte de parcelles agricoles... Cependant, le projet consistant en l'élargissement de voies déjà existantes, aucun impact supplémentaire ne sera recensé sur les voies de communications.

Tous les rétablissements actuels des voies de communications interceptant l'axe de l'autoroute seront maintenus. Ils seront rétablis et étudiés au cas par cas avec les communes ou les associations foncières.

Enfin, les études menées dans le cadre de l'élaboration du projet, montrent que celui-ci est compatible avec les orientations de gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité des eaux définis par le Schéma Directeur de Gestion des Eaux du bassin Rhône-Méditerranée-Corse adopté par le Comité de Bassin et approuvé par le Préfet coordonnateur de Bassin le 20 décembre 1996.

II.4. - LA JUSTIFICATION DES MODIFICATIONS

Les atteintes portées au document d'urbanisme résultent d'une modification des emprises de l'autoroute A31 rendue nécessaire, notamment, par l'élargissement de quelques mètres et la mise à niveau des équipements d'assainissement de la plate forme et des bassins de rétention.

Ces nouvelles emprises interceptent des zones classées A, AU-L, AU-Li et AU-Lci.

II.5. - L'EVALUATION DE CES DISPOSITIONS

La présente modification consistera, dans un premier temps, à modifier le règlement des zones A, AU-L, AU-Li et AU-Lci, afin d'autoriser les remblais et mouvements de terre, nécessaires au projet d'élargissement de l'autoroute A31.

II.1. - LE CADRE REGLEMENTAIRE

Comme indiqué précédemment, cette procédure est obligatoire en application des dispositions des articles L.123-16 et R.123-23 du Code de l'Urbanisme.

II.2. - L'HISTORIQUE DU PLU

Le Plan Local d'Urbanisme de Arceau a été approuvé en décembre 2005.

II.3. - LE CONTENU DES MODIFICATIONS

La Société Autoroutes Paris-Rhin-Rhône, maître d'ouvrage du projet d'élargissement de l'autoroute A31 entre les PR 4,5 et 28,5 et les PR 39 et 113, a fait réaliser au titre de cette opération une série d'études préliminaires, dont l'étude d'impact, qui a mis en évidence l'incompatibilité du projet routier avec les règlements des zones A, AU-L, AU-Li et AU-Lci.

A hauteur du PR 49,3 et entre le PR 52,7 et le PR 53,75, il apparaît que l'emprise initialement retenue est insuffisante pour permettre la réalisation de l'aménagement tel que soumis à l'enquête publique.

Les règlements des zones A, AU-L, AU-Li et AU-Lci n'autorisent pas les travaux, affouillements et exhaussement nécessaires au projet d'élargissement de l'autoroute A31.

L'opération envisagée porte donc désormais atteinte au règlement des zones classées A, AU-L, AU-Li et AU-Lci.

Le PLU d'Arceau doit alors être mis en compatibilité.

Département de la Côte d'Or

Commune
d'ARCEAU

PLAN D'OCCUPATION DES SOLS

Règlement

ZONE AU-L

DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES APPLICABLES

CARACTERE DE LA ZONE AU-L

Cette zone au caractère naturel particulier est destinée à être aménagée pour l'accueil d'activités de loisirs de plein air liées à l'existence de plans d'eau résultant de l'exploitation des gravières, ou à l'existence d'un centre équestre.

Elle comporte des secteurs AU-LC, où l'exploitation des gravières est en cours ou encore possible à terme.

Le végétal et l'aquatique demeurent les caractéristiques dominantes.

Le bâti, visant essentiellement à accompagner les activités de loisirs, ou d'extraction en secteurs AU-LC, y sera très limité.

Son aménagement sera précisé ultérieurement dans le cadre d'une démarche Inter Communale

SECTION I - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

Toute occupation et utilisation du sol non interdite ou non soumise à des conditions particulières aux articles 1 et 2, est admise.

ARTICLE AU-L 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Toutes les occupations et utilisations du sol non admises sous conditions à l'article AU-L2 sont interdites.

ARTICLE AU-L 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Sont admis :

- l'extension des abris de jour existants pour les seuls utilisateurs des plans d'eau, l'extension ne pouvant concerner qu'un abri par plan d'eau, dans la limite de 10 m² d'emprise au sol par abri, cet abri devant intégrer une installation sanitaire conforme à la réglementation en vigueur,
- la création de nouveaux abris de 10 m² maximum d'emprise au sol par abri, cet abri devant intégrer une installation sanitaire conforme à la réglementation en vigueur,

dans la limite d'un abri nouveau ou existant pour 50 à 100 m de berge, selon sa configuration, cette restriction visant à conserver intimité, tranquillité et calme pour les usagers des lieux,

- le stationnement isolé de caravanes sous réserve expresse de conserver leurs moyens de mobilité, sans que ces caravanes ne puissent devenir un lieu d'habitat régulier,
- les constructions et installations liées et strictement nécessaires à l'exploitation des gravières dans les seuls secteurs AU-LC,
- les constructions et installations liées et strictement nécessaires à l'activité piscicole existante à la date d'approbation du PLU,
- les équipements publics nécessaires à la sécurité et à la salubrité de la zone, ou à sa valorisation (cheminements, parcours sportifs, etc., ...),
- les constructions et installations liées et strictement nécessaires à l'activité de centre équestre existant à la date d'approbation du PLU.
- L'ensemble des travaux, installations, affouillements et exhaussements de sols nécessaires au projet d'élargissement de l'autoroute A31.

Rappel : Cependant, toutes les occupations et utilisations du sol restent soumises entre autres dispositions prévues à l'article R 111-1 du Code de l'Urbanisme, à celles de l'article R 111-2, notamment dans les secteurs exposés à d'éventuels risque d'inondation, indicés « i ».

SECTION II et III – CONDITIONS DE L'OCCUPATION ET POSSIBILITES MAXIMALES D'UTILISATION DU SOL

Il sera fait uniquement application des articles A 6, A 7 et A 8.

TITRE 4 – ZONES AGRICOLES NATURELLES ET FORESTIERES

ZONE A

DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES APPLICABLES

CARACTERE DE LA ZONE A

La zone A est une zone réservée à l'activité agricole.

Elle recouvre les secteurs de la Commune, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique des terres agricoles.

Elle comporte :

- un « secteur Ab » dans lequel l'implantation de bâtiment agricole est interdite,
- un « secteur Ad » affecté à la décharge publique,

SECTION I - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

Toute occupation et utilisation du sol non interdite ou non soumise à des conditions particulières aux articles 1 et 2, sont admises.

ARTICLE A 1 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

En zone A, les occupations et utilisations du sol autres qu'agricole sont interdites, à l'exception de celles soumises à des conditions particulières à l'article A 2.

En secteur Ab uniquement, toute construction est interdite.

ARTICLE A 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Sont admises sous conditions :

- les bâtiments et installations à usage d'activité autre qu'agricole sous réserve de constituer une activité annexe à l'activité agricole préexistante, telle que camping à la ferme, gîte rural, point d'accueil touristique, vente de produits de la ferme, etc., ...,
- les constructions à usage d'habitation, seulement si elles sont directement liées et nécessaires à l'activité agricole, et si elles sont, soit incorporées aux bâtiments agricoles, soit implantées à proximité des bâtiments principaux d'exploitation,
- les changements de destination, les extensions mesurées et les annexes des constructions préexistantes à l'approbation du PLU, répondant ou non à la vocation de la zone,
- les abris de jardin sous réserve que leur emprise au sol n'excède pas 10 m²,
- les équipements publics et installations de services publics compatibles avec la protection des terres agricoles,
- dans le secteur Ad, les constructions et installations correspondant à la vocation particulière de ce secteur.
- L'ensemble des travaux, installations, affouillements et exhaussements de sols nécessaires au projet d'élargissement de l'autoroute A31.

Rappel : Cependant, toutes les occupations et utilisations du sol restent soumises entre autres dispositions prévues à l'article R 111-1 du Code de l'Urbanisme, à celles de l'article R 111-2, notamment dans les secteurs exposés à d'éventuels risques d'inondation, indicés « i ».

SECTION II - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE A3 - ACCES ET VOIRIE

1 - ACCES

Les accès sur les voies publiques ou privées ouvertes à la circulation générale seront de dimension apte à assurer l'approche des services de secours et d'incendie au plus près des bâtiments.

Tout terrain enclavé qui ne pourra obtenir un accès conforme à celui exigé ci-dessus, au travers des fonds voisins, sera inconstructible.

Rappel : L'article R 111-4 du Code de l'Urbanisme est applicable.

Toute construction ou occupation du sol doit être desservie par une voirie suffisante.

Celle-ci doit avoir des caractéristiques techniques et dimensionnelles adaptées aux usages qu'elle supporte et aux opérations qu'elle dessert.

Les voies en impasse doivent être aménagées à leur extrémité pour permettre le retournement des véhicules, et notamment ceux des services publics, tels qu'incendie, collecte des ordures ménagères, etc...

ARTICLE A4 - DESSERTE PAR LES RESEAUX

1 - EAU POTABLE

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public de distribution d'eau potable de caractéristique suffisante.

2 - ASSAINISSEMENT

Les eaux usées doivent, à défaut de branchement possible sur un réseau d'égout public, être dirigées par des canalisations souterraines sur des dispositifs de traitement et être évacuées conformément aux exigences des textes réglementaires.

3 - EAUX PLUVIALES

Les eaux pluviales seront recueillies et infiltrées sur le terrain autant que possible.

4 - ELECTRICITE, TELEPHONE ET TELEDIFFUSION

Les réseaux et branchements devront être réalisés en souterrain.

Rappel : Toutefois, pour l'application des dispositions des paragraphes 1, 2, 3 et 4, si compte tenu de la destination de la construction projetée, les réseaux publics ne sont pas de capacité suffisante, le permis de construire pourra être refusé ou être soumis à des prescriptions spéciales permettant de pallier l'insuffisance des réseaux. De même, les dispositions de l'article L 421-5 du Code de l'Urbanisme, notamment, sont applicables.

ARTICLE A5 - CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Il n'est pas imposé de prescription particulière.

ARTICLE A6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

PRINCIPE :

Les constructions et installations admises devront respecter un recul minimum de 10 m par rapport à l'alignement des voies publiques ou privées ouvertes à la circulation générale et aux emprises publiques, existantes, à modifier ou à créer.

EXCEPTIONS :

a) Le recul minimal sera de :

- par rapport à l'axe de la RD 70 :
 - 35 m pour les constructions agricoles
 - 75 m pour les autres constructions
- par rapport à l'axe de l'autoroute A31 :
 - 50 m pour les constructions agricoles
 - 100 m pour les autres constructions
- par rapport à l'axe des RD 960, RD 34D et RD 34 :
 - 35 m pour les habitations
 - 25 m pour les autres constructions

b) Un recul différent de ceux prévus ci-dessus pourra être admis en toutes circonstances pour l'implantation d'équipements publics.

ARTICLE A7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions et installations admises pourront s'implanter soit en limite, soit respecter un recul minimum de 6 m. par rapport aux limites séparatives.

ARTICLE A8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Les constructions et installations admises seront soit jointives ou accolées, soit respecteront un recul minimum de 6 m. les unes par rapport aux autres.

ARTICLE A9 - EMPRISE AU SOL

Il n'est pas imposé de prescription particulière.

ARTICLE A10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

- La hauteur des constructions et installations admises autre qu'agricoles ne devra excéder ni un nombre de niveaux supérieurs à R + 1, avec possibilité d'un niveau

supplémentaire sous combles, ni une hauteur de 6 m à l'égout du toit par rapport au sol naturel à l'aplomb de tout point de cet égout,

- La hauteur des constructions et installations admises à usage agricole ne devra pas excéder une hauteur maximale de 15 m au faîtage par rapport au sol naturel à l'aplomb de tout point,
- Par exception, la hauteur des silos n'est pas limitée,
- Pour les abris de jardins autorisés, la hauteur maximale en tout point du bâtiment par rapport au sol naturel à l'aplomb de ce point sera de 2,50 m.

ARTICLE A11 - ASPECT EXTERIEUR

Les dispositions de l'article R 111-21 du Code de l'Urbanisme sont applicables :

"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, leur architecture, 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, au site, au paysage naturel ou urbain, ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales."

Pour une bonne intégration dans le paysage environnant et dans le site, seront notamment prises en compte les caractéristiques suivantes :

- Les bâtiments isolés ou les ensembles de bâtiments seront traités avec soin.
- Pour des raisons d'impact visuel, l'implantation des bâtiments sera préférée dans les combes ou dans les dévers de pentes.
- Un accompagnement végétalisé des abords des constructions sera réalisé, si nécessaire, pour intégrer le bâtiment dans le paysage.
- En cas de visibilité de la façade des bâtiments, elle devra être mise en valeur et traitée avec soin, dans l'esprit des fermes régionales, notamment pour le choix des couleurs.
- La marge de recul entre le bâtiment et la voie publique sera traitée de préférence en cours, intégrant le stationnement et les marges de manoeuvre.

ARTICLE A12 - STATIONNEMENT DES VEHICULES

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions ou installations doit être assuré impérativement en dehors des voies publiques et des voies ouvertes à la circulation générale.

ARTICLE A13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS, ESPACES BOISES CLASSES

Définition :

Par espaces libres, il doit être entendu les espaces non occupés par des constructions ou installations admises, et non utilisés par du stationnement et des circulations automobiles, ou autres utilisations autorisées.

Les espaces libres non cultivés ou pâturés doivent être plantés, et / ou entretenus

SECTION III - POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

Il n'est pas imposé de prescription particulière.