Département de Meurthe-et-Moselle

Communauté de Communes du Pays de Colombey et du Sud Toulois

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL valant Programme Local de l'habitat

1.3 Annexes du rapport de présentation

Annexe 2
étude réalisée dans le cadre de l'article L.111-8 du code de l'urbanisme (loi Barnier)

REVISIONS - MODIFICATIONS - MISES A JOUR

Arrêté par délibération du Conseil Communautaire le : 27.11.2019

Approuvé par délibération du Conseil Communautaire le : 18.03.2021

INITIATIVE, Aménagement et Développement

4 passage Jules Didier - 70 000 VESOUL
Tél. : 03.84.75.46.47 - Fax : 03.84.75.31.69
e.mail : initiativead@orange.fr

SOMMAIRE

I. CADRE LEGISLATIF ET HISTORIQUE *4*

II. ANALYSE DU SITE *7*

2.1. Présentation du site 7
2.2. Accès et desserte du site 9
2.3. Intéret écologique du site 9
2.4. Contexte urbain 11
2.5. Contexte paysager 11
2.6. Contraintes et enjeux 18

III. PRESENTATION DU PROJET D'AMENAGEMENT *21*

3.1. Objectifs et enjeux du projet d'aménagement 21
3.2. Description du projet d'aménagement 21
3.3. Insertion paysagère 28

IV. RECOMMANDATIONS D'AMENAGEMENT *32*

4.1. Nuisances 32
4.2. Sécurité 36
4.3. Qualité de l'urbanisme 37
4.4. Qualité de l'architecture 37
4.5. Insertion paysagère 38
4.6. Proposition de réduction de la bande inconstructible et schema d'amenagement global de la zone 39

III. ANNEXES *42*

I. CADRE LEGISLATIF ET HISTORIQUE

Par délibération du 14 octobre 2015, la Communauté de Communes du Pays de Colombey et du Sud Toulois a prescrit l'élaboration d'un Plan Local d'Urbanisme valant programme local de l'habitat (PLUi-H) sur l'ensemble de son territoire. Les orientations retenues dans le nouveau PLUi-H et traduites dans le projet d'aménagement et de développement durables ont contribué à la création de zones constructibles situées en dehors de l'enveloppe urbaine actuelle et situées en bordure de l'A 31. Ces parcelles sont zonées 1AUE (zone ouverte à l'urbanisation) et 2AUE (zone de réserve foncière dont l'ouverture à l'urbanisation nécessite une évolution du PLUi-H).

Les parcelles concernées par ce classement d'une superficie totale de 32,5 hectares sont situées sur les communes de Bagneux et d'Allain. Ces parcelles font partie de la ZAC de la Sarrazinière qui a été créée par délibération du Conseil Communautaire en 2011.

L'article L.111-6 du code de l'urbanisme s'applique :

Article L.111-6 du code de l'urbanisme : « En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.
Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19. »

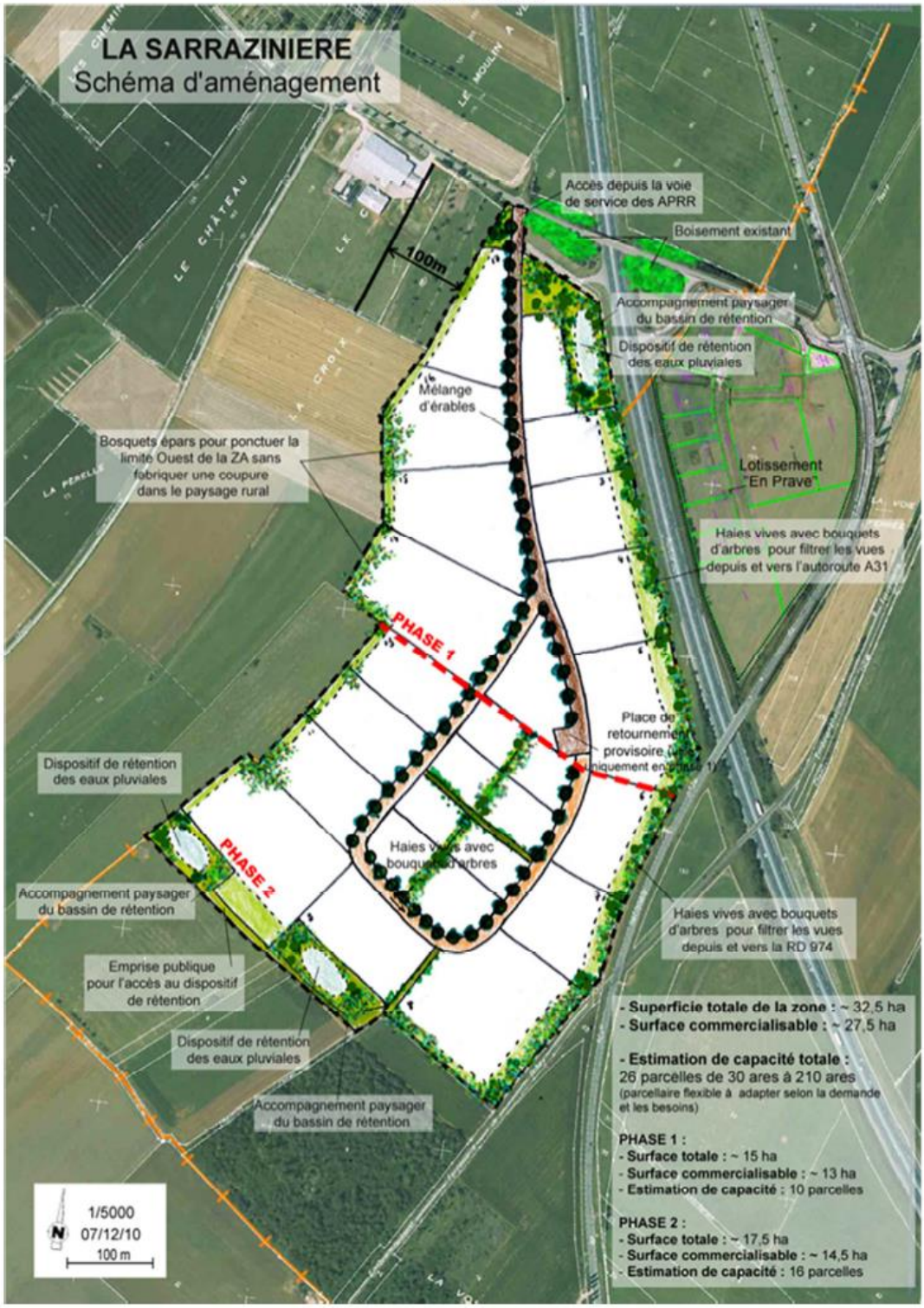
La présente étude est réalisée dans le cadre de l'article L.111-8 du code de l'urbanisme.

Article L.111-8 du code de l'urbanisme : « 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. »

Une étude complète d'entrée de ville a été réalisée en 2015 par les bureaux d'études Atelier des Territoires et Thierry Weil Paysage. Cette étude avait donné lieu à l'arrêté préfectoral n°2016/DDT54/ADUR/023 qui réduisait la bande inconstructible à l'intérieur de la ZAC de 100 m de part et d'autre de l'A 31 à 50 mètres. Il faut noter que cette distance est calculée à partir de l'axe de l'autoroute. Si l'on tient compte des limites de l'emprise autoroutière (les distances de recul imposées dans le règlement du PLUi-H sont en effet calculées à partir de cette limite d'emprise), 50 m depuis l'axe correspondent à 29 m depuis les limites des emprises de l'A 31. L'étude d'entrée de ville réalisée en 2015 prenait en compte le classement de la RD 974 en route à grande circulation. Après avoir consulté les services du Conseil départemental, il s'avère que cette route n'est pas classée en route à grande circulation. L'article L.111-6 du code de l'urbanisme ne s'y applique donc pas.

L'aménagement de cette zone d'activité économique était initialement prévu par la création d'un accès au nord sur la RD 12 d, les services du département refusant un accès direct sur la RD 674. Depuis, les conditions d'accès ont été modifiées puisque le département autorise un accès direct sur la RD 674 (Cf. annexe 1). De plus, après prise de contact par la SAFER et l'intercommunalité, les difficultés d'acquisition des terrains situés au Nord de la zone se confirment. Compte tenu des enjeux en matière d'activité agricole, qui plus est, récemment confortée par une opération d'aménagement foncier sur la commune de Bagneux, la communauté de communes ne juge pas pertinent, dans l'immédiat, d'activer une procédure de déclaration d'utilité publique préalable à d'éventuelles expropriations. Ces contraintes remettent en cause les possibilités d'accès par le Nord. L'accès sera donc réalisé par la Sud dans un premier temps. Les principes d'aménagement initialement retenus restent donc valables, seule le phasage de la zone change (l'emprise totale du projet demeure inchangée).

PARTI D'AMENAGEMENT RETENU DANS LE DOSSIER DE CREATION ET L'ETUDE ENTREE DE VILLE



Une réunion de travail a été organisée au siège de l'intercommunalité le 24 mai 2019. Participaient à cette réunion, des élus communautaires (M. Parmentier (président), M. Kieffer (vice-président à l'habitat et au cadre de vie), M. Jean-Pierre Callais (vice-président chargé de l'environnement) M. Pascal Christophe (vice-président chargé du service aux communes), M. Alain Godart (vice-président économie -tourisme), des services de la DDT (Mme Marie AGUAYO-BERTHIER, pôle aménagement et ville durable, Mme Christine BOUSREZ, service planification), les services du conseil départemental (M. François SEIDEL, chargé d'opération à Meurthe-et-Moselle développement), les services techniques de

la communauté de communes (M. Xavier LOPPINET, directeur et M. Gaspard ANCEL , chargé de mission PLUi). AU cours de cette réunion, il a été décidé :

- de reprendre l'étude entrée de ville initialement réalisée en 2015, le diagnostic paysager de même que les principes d'aménagement (urbain et architectural) restant les mêmes. Uniquement le phasage est à modifier ;

- de mettre à jour les données relatives à la sécurité (trafic routier) du fait de la modification des accès.

La présente étude reprend ces éléments et est jointe au rapport de présentation du PLUi-H.

II. ANALYSE DU SITE

2.1. PRESENTATION DU SITE

Le secteur de la ZAC de la Sarrazinière est localisé dans la région naturelle du Pays de Colombey et dans le département de Meurthe et Moselle.

Les principales villes présentes à proximité sont Toul, située à 14 km au Nord et Nancy, située à 25 km au Nord-Est.

Les zones bâties les plus proches sont celle de Bagneux, située à 1 km, au Nord-Ouest, Allain, située à 1,3 km à l'Est, et Colombey-les-Belles située à 2 km au Sud.

Les limites du secteur sont les suivantes :

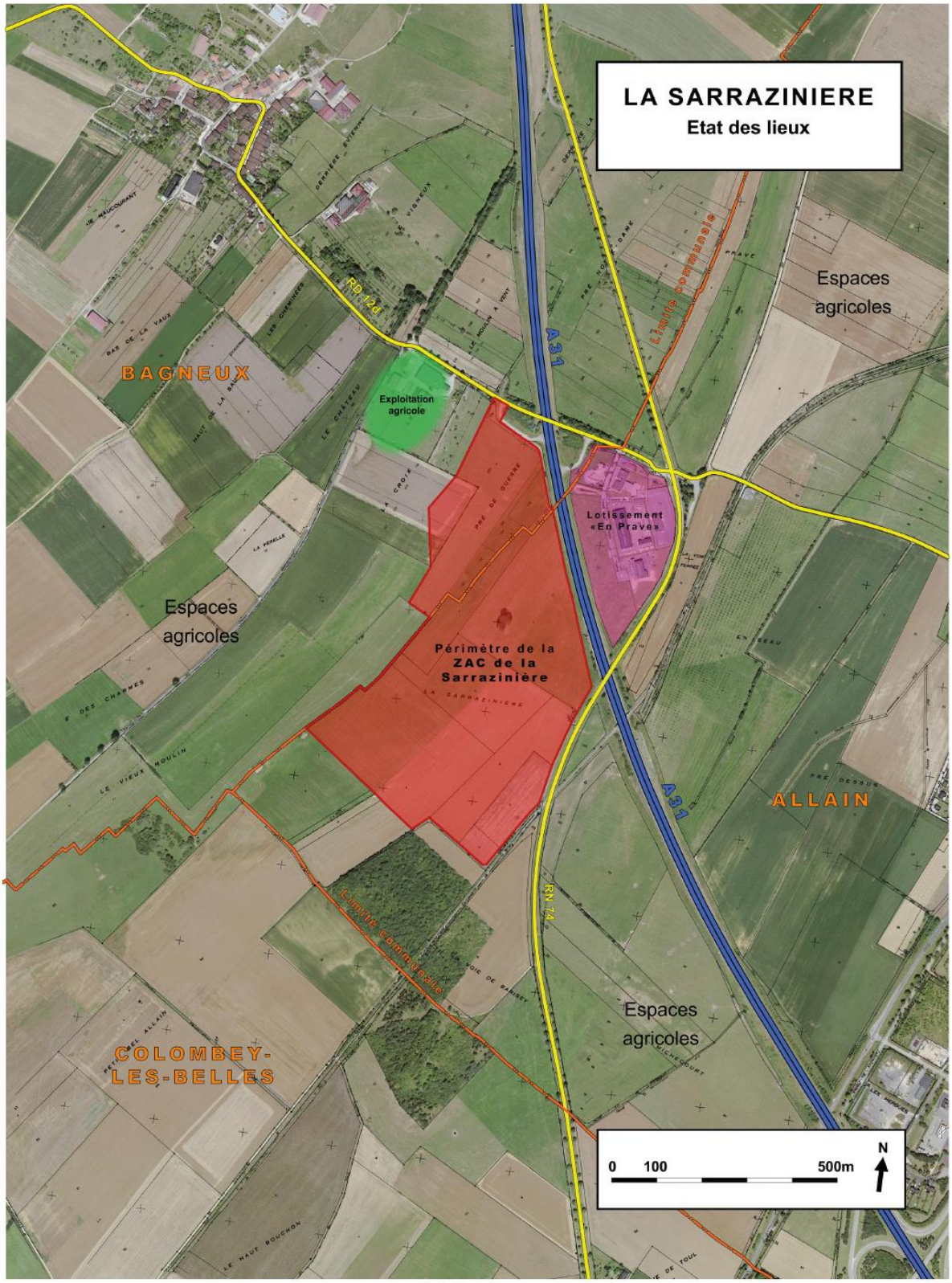
- au Nord, la RD 12d qui mène à Bagneux,

- à l'Est, l'autoroute A31, au---delà de laquelle s'étend le lotissement d'activités « En Prave »,

- au Sud-Est, la RD 674,

- au Sud et à l'Ouest, des terres agricoles cultivées ou en prairie,

- et pour finir, au Nord-Ouest, un verger et des bâtiments agricoles (activité de brasserie).



Etat des lieux

Plan issu de l'étude entrée de ville réalisée en 2015

Au PLUi-H, les parcelles sont classées 1AUE (17,5 ha en totalité sur le territoire communal d'Allain) et 2AUE (15 ha sur les territoires communaux d'Allain et de Bagneux).

Pour la zone 1AUE, l'urbanisation sera réalisée dans le cadre d'un aménagement cohérent de la zone qui doit permettre, grâce à une réflexion globale sur l'espace à traiter et sur la relation de cet espace avec son environnement, d'assurer un aménagement de qualité.

Dans cette zone 1AU les constructions sont autorisées lors de la réalisation d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble avec la possibilité de phaser l'opération en une ou plusieurs opérations dans le respect des orientations d'aménagement et de programmation.

La zone 2AUE est fermée à l'urbanisation, il s'agit d'une zone de réserve foncière.

2.2. ACCES ET DESSERTE DU SITE

La zone de la Sarrazinière est bordée par l'A31 et la RD 674. Deux voies importantes : l'A31 permet d'accéder à la région Lorraine depuis Dijon et la RD 674 permet de relier Chaumont jusqu'à Toul. Actuellement le secteur étudié est enclavé. Il est essentiellement accessible par des chemins ruraux ou agricoles.

Lors des réunions de travail réalisées dans le cadre des études visant à la création de la ZAC de la Sarrazinière, la Communauté de Communes a manifesté le souhait de créer un accès depuis la RD 674. Cet accès a été refusé en 2015 et, en accord avec les services du Conseil Départemental 54, l'accès principal a été prévu au Nord, par la RD 12d. La Communauté de Communes a obtenu l'accord des services de l'autoroute (S.A.P.R.R.), de manière à desservir la ZAC en empruntant partiellement la voie de service de l'autoroute, existante et accessible depuis la RD 12d.

Comme déjà mentionné, le Conseil Départemental accepte aujourd'hui la création d'un accès sur la RD 674. Cet accès :

- sera situé à au moins 250 m de tout autre accès déjà existant,
- ne sera pas situé à l'approche ou en sortie d'une courbe,
- consistera en un tourne-à-gauche.

Les études techniques relatives à cet accès seront réalisées vers la fin de l'année. Le nouveau parti d'aménagement présente ce nouvel accès sur les plans-ci-après. L'accès au nord sur le RD 12d est maintenu même si cette zone est reclassée en zone 2AU au PLUi. La zone bénéficiera ainsi d'un double accès qui améliorera sensiblement le parti d'aménagement initial (absence d'impasse, fluidification de la circulation).

2.3. INTERET ECOLOGIQUE DU SITE

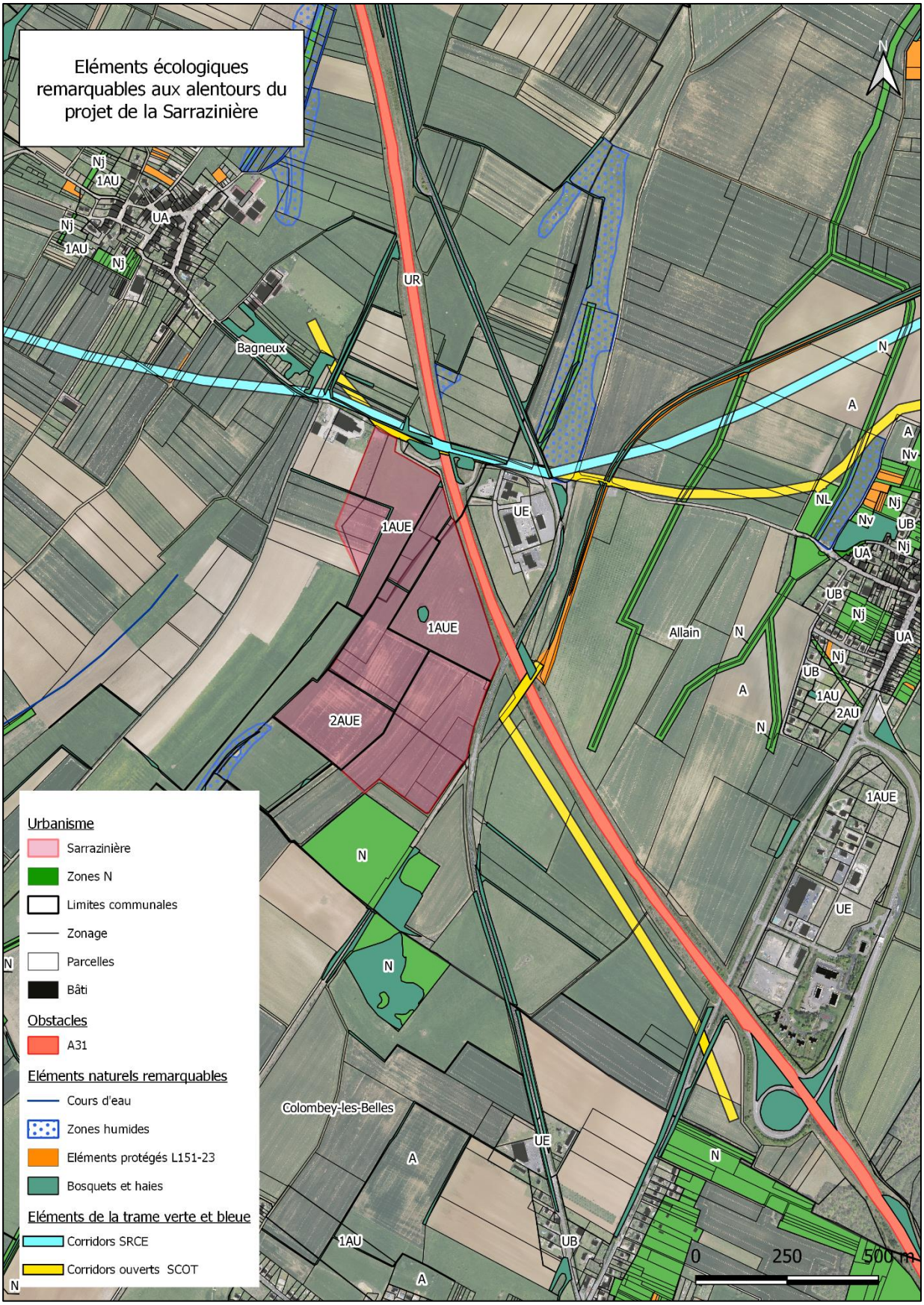
Le secteur d'étude est situé sur des parcelles de culture intensive (code CORINE 81.2) ainsi que de prairies mésophiles (code CORINE 38.2).

Un bosquet de taille réduite est situé au centre du secteur, ainsi que quelques haies de faible qualité écologique (haie peu dense à strate herbacée et arbustive unique). Aucun espace réglementée ou d'importance écologique n'est concernée par le projet. Le secteur est également situé en dehors de tout élément de la trame verte et bleue.

Un corridor d'intérêt local pour la sous-trame des milieux humides, issu du SCOT, se situe au Nord des parcelles concernées par le projet. Un corridor du SRCE est également présent à cet endroit, mais le site en lui-même n'est pas directement situé sur un corridor.
Il n'y a donc pas d'obstacles au déplacement des animaux selon les éléments de la TVB au niveau des parcelles (voir carte ci-après).

L'intérêt écologique du site est donc plutôt faible, les valeurs écologiques des parcelles concernées étant de niveau faible à moyen.

La carte suivante indique la position des éléments remarquables autour du site du projet.


Eléments écologiques remarquables aux alentours du projet de la Sarrazinière
Nj
1AU
UA
Nj
1AU
Nj
UR
Bagneux
N
A
A
Nv
NL
Nj
Nv
UB
Nj
UA
UE
1AUE
1AUE
2AUE
UB
Nj
UA
Allain
N
Nj
UB
1AU
2AU
A
N
1AUE
N
N
UE
N
Colombey-les-Belles
UE
A
N
1AU
UB
A
0
250
500 m
Urbanisme
Sarrazinière
Zones N
Limites communales
Zonage
Parcelles
Bâti
Obstacles
A31
Eléments naturels remarquables
Cours d'eau
Zones humides
Eléments protégés L151-23
Bosquets et haies
Eléments de la trame verte et bleue
Corridors SRCE
Corridors ouverts SCOT
N

2.4. CONTEXTE URBAIN

Le secteur d'étude est situé dans un environnement globalement peu urbanisé. On peut noter la présence d'une exploitation agricole au Nord-Ouest du site et la présence d'un lotissement d'activités de l'autre côté de l'A31 (ZAE d'En Prave) : en effet, la Communauté de Communes du Pays de Colombey et du Sud Toulois a également acquis des terrains, hors du périmètre de la ZAC de la Sarrazinière, dans une zone située en face de la ZAC, de l'autre côté de l'A31 et en bordure de la RD 674, afin d'y réaliser une zone d'activités. Cette zone, appelée "En Prave", a fait l'objet d'une procédure de lotissement. Elle est destinée à l'accueil immédiat d'entreprises, dans l'attente de la réalisation de la ZAC de "la Sarrazinière". Cette zone couvre 8 ha et est desservie par la RD 12d. Actuellement 10 entreprises sont installées dont un commerce de restauration (Pizzeria-grill), un dancing, un bâtiment relais communautaire, une entreprise de matériel d'élevage, un garage, une boulangerie. Cette zone est actuellement complète et elle est zonée UE au PLUi-H.

Les photographies ci-dessous sont extraites de l'étude entrée de ville réalisée en 2015 par Ateliers des Territoires et Thierry Weil Paysage.





Photos 1 et 2 : à l'est de l'A31, le lotissement « En Prave » depuis l'entrée et la voirie interne



Photo 3 : à l'ouest de l'A31, l'exploitation agricole (Brasserie)



Photo 4 : l'exploitation agricole vue depuis la voie de chemin de fer déclassée

2.5. CONTEXTE PAYSAGER

Texte et illustrations issues de l'étude entrée de ville réalisée en 2015

a) Le contexte général

La zone d'étude appartient au paysage de la plaine agricole qui s'étend à 2,5 km à l'est des côtes de Toul, entre Bagneux et Colombey-les-Belles, entité géographique et touristique connue et reconnue en

Lorraine. L'autoroute A31 et la RD 974 suivent ce relief marqué à quelques kilomètres à l'est du pied de côte. Depuis la vallée, les perceptions sont ainsi bloquées vers l'Ouest par les côtes et leur couvert forestier dense.

Cette plaine est doucement ondulée, depuis les Côtes, en limite Ouest, jusqu'au massif forestier, en limite Est, au-delà d'Allain.



Photo 5 : le site vu depuis l'entrée de service de l'autoroute

Comme le montre la photographie précédente, le terrain naturel au droit de la ZAC de la Sarrazinière n'échappe pas à cette caractéristique. Sans être remarquable, le paysage de la plaine est cependant intéressant, notamment du fait de sa faible altération actuelle.

b) Le contexte local

Les grandes parcelles agricoles et le relief aux pentes douces laissent les vues largement ouvertes sur le paysage, limitées localement par les lignes de crête du terrain naturel. Depuis les points hauts, notamment depuis ceux que franchissent les axes routiers au gré de l'alternance des collines et des talwegs, l'œil y embrasse de vastes territoires, comme le montre la photo 5.

Les lignes de crête jouent en effet ici un rôle important : soit elles ferment les vues, notamment vers l'Ouest ou le Nord, soit elles les guident, vers le Sud.

Les villages ont pour la plupart conservé leur ceinture de vergers : Bagneux, Barisey-la-Côte, Bulligny, Crézilles, Allain, … Ces trames sont également très présentes dans la partie haute du site, en bordure de la ferme située à l'Ouest du site :



Photo 6 : la trame de vergers existante le long de la ferme, en partie

Dans ce contexte, tout élément vertical se détache nettement, formant même quelquefois des repères dans la paysage proche : il peut s'agir d'un bâtiment, d'un arbre ou d'un bouquet d'arbres, d'une haie, … ce qui en fait en même temps toute sa fragilité.

Les nombreux petits bosquets épars, les haies vives et les bandes boisées ponctuent ce paysage ouvert, notamment aux abords des lisières des grands massifs forestiers (Bois de Crézilles, Bois de la Poche, Bois d'Allain, …).

De la même façon, la végétation qui s'est développée sur les talus des rampes d'accès au pont de franchissement de l'autoroute A31 (RD 12d) participe à cette ponctuation.

c) Les principales perceptions du site

Il est intéressant de détailler les différentes perceptions du site depuis les routes qui le bordent.

- Les vues depuis l'autoroute A31

En venant de Toul comme en venant de Colombey-les-Belles, les vues s'ouvrent sur La Sarrazinière, avec des limites fortes et claires :

- la ligne de crête du bassin versant à l'Ouest, soulignée par les vergers qui se détachent nettement sur le ciel ;
- les deux ouvrages de franchissement de l'autoroute A31 : celui de la RD 12d au Nord et celui de la RD 974 au Sud ;
- la zone d'activités communautaire En Prave à l'Est.

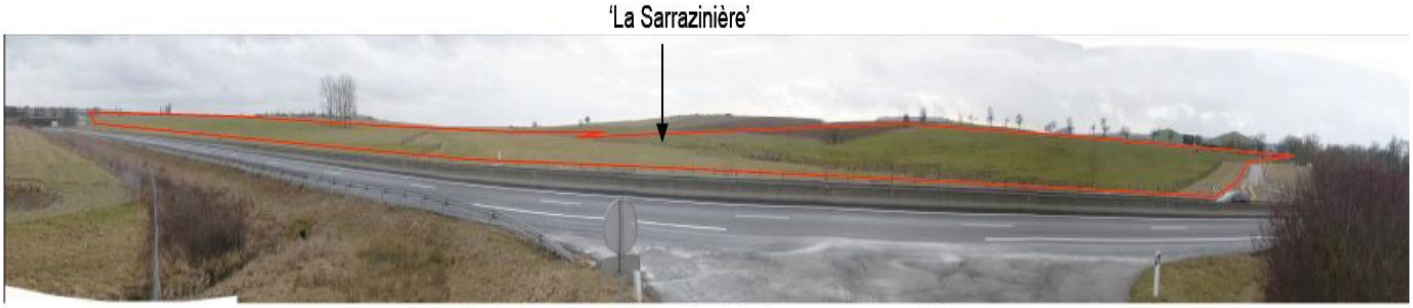


Photo 7 : le site de la Sarrazinière vu depuis la desserte autoroute côté En Prave

Le site apparaît comme une ''cuvette'', perçue comme une séquence fugace et sans intérêt particulier à la vitesse des véhicules.

- Les vues depuis la RD 674

En venant du nord, les vues depuis la RD 974 sont brèves car cette route ne borde pas directement La Sarrazinière. La zone d'activités En Prave qui, elle, jouxte la route départementale, filtre les vues vers La Sarrazinière. Comme le long de l'autoroute, et même si les véhicules circulent moins vite, la zone n'attire pas les regards et apparaît comme une vaste parcelle agricole, sans intérêt particulier.



Photo 8 : la Sarrazinière (en arrière-plan) vue à travers En Prave

En revanche, en venant du Sud, depuis Colombey-les-Belles, la Sarrazinière se situe dans l'axe de la route départementale. Bien que cette séquence soit assez courte (250 m environ), les vues s'ouvrent largement sur le coteau de la Sarrazinière, avec les Côtes de Toul en arrière-plan. Aux abords de l'ancien passage à niveau, la RD 674 franchit en effet un point haut, ce qui permet cette ouverture.



Photo 9 : la Sarrazinière vue depuis la RD 674 en venant de Colombey

- Les vues depuis la Sarrazinière sur la RD 12 d

L'entrée sur le site se fait depuis la RD 12d, à hauteur de l'actuel accès de service de l'autoroute. La perception du site est un peu différente que précédemment puisque l'observateur se trouve plus haut, ce qui ouvre une vue très ouverte vers le Sud, comme le montre la photo 5.

- Les vues depuis Bagneux

Le village de Bagneux se situe de l'autre côté de la ligne de crête par rapport à la Sarrazinière et à l'autoroute A31, avec une différence de cote significative : Bagneux se situe à la cote 280 et la ligne de crête séparant le village de l'autoroute A31 est à la cote 296, soit une dénivelée de plus de 16 mètres (à titre de comparaison, l'autoroute est à la cote 286,50 au niveau du pont sous la RD 12d).

De ce fait, la Sarrazinière n'est absolument pas visible depuis Bagneux, comme le montrent les photos ci-dessous :



Photo 10 : vue vers la Sarrazinière depuis la sortie de Bagneux sur la RD 12 d



Photo 11 : vue vers la Sarrazinière en s'approchant de la ligne de crête sur la RD 12d

- Les vues depuis Allain

Allain se situe sur une terrasse qui domine le vallon, à la cote 300 m. De ce fait, les vues s'ouvrent largement sur le vallon depuis la frange urbaine ouest d'Allain, incluant la Sarrazinière. Les futurs bâtiments et l'ensemble de la ZAC seront en pleine vue depuis ces habitations :



Photo 12 : les vues sur le vallon et la Sarrazinière depuis Allain

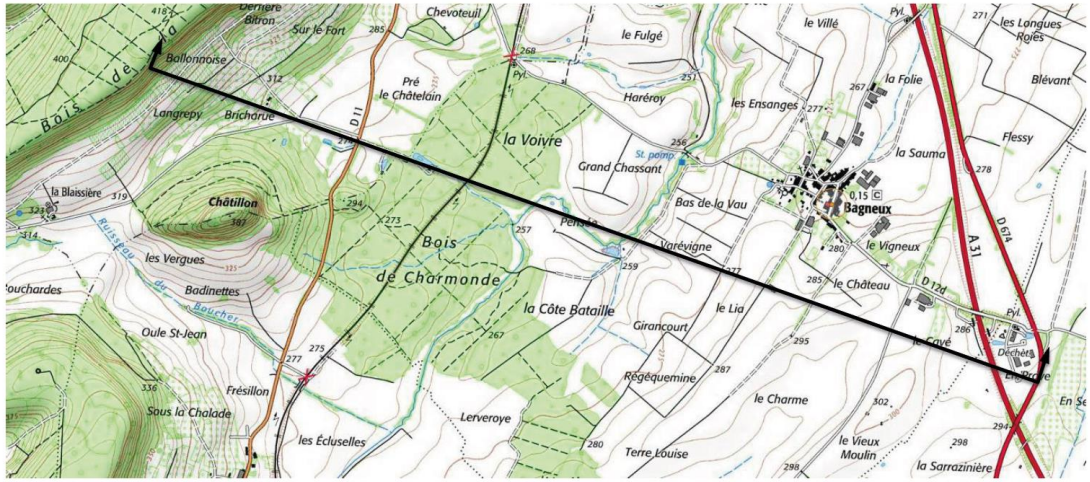
- Les vues depuis les Côtes de Toul

Plusieurs facteurs rendent difficiles la perception de La Sarrazinière depuis les Côtes de Toul :

- tout d'abord, elles sont éloignées de plus de 4.000 m du site vers l'Ouest ; comme le montrent le profil en travers joint et la photo 13 ci-après, le simple repérage du site est très difficile à cette distance ;
- les Côtes de Toul sont boisées dans leur partie supérieure ; ce manteau végétal dense ferme les vues en direction de la vallée en général et vers la Sarrazinière en particulier ;
- les étages inférieurs du coteau, notamment au niveau de Bulligny, sont occupés par les vergers qui occultent eux aussi les vues vers l'Est ;
- de la même façon, les massifs boisés qui maillent le paysage de la vallée (la Voivre, Le Bois de Charmande), les nombreuses et denses ripisylves des cours d'eau, les haies vives en limites de parcelles sont autant d'obstacles visuels entre les Côtes de Toul et la Sarrazinière ;
- enfin, la topographie joue également un rôle important dans la dissimulation du site de la Sarrazinière depuis les Côtes de Toul : la zone d'activités s'étend sur un versant exposé vers l'Est, en contre---bas de la ligne de crête qui sépare Bagneux de l'autoroute A31 ; elle tourne par conséquent le dos aux Côtes de Toul ; même les futurs bâtiments n'émergeront pas au-dessus de cette ligne de crête.



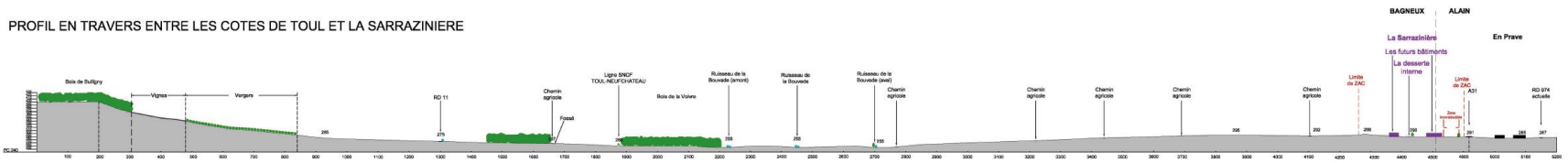
Photo 13 : Le panorama ouvert sur la plaine depuis les Côtes de Toul, au-dessus de Bulligny



COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE COLOMBEY ET DU SUD TOULOIS

ZAC DE LA SARRAZINIERE

PROFIL EN TRAVERS ENTRE LES COTES DE TOUL ET LA SARRAZINIERE



Echelle : 1/ 5 000
Mars 2015
Thierry WEILL Paysage

- Les vues depuis le site de la Sarrazinière

Il est intéressant de noter que les vues s'ouvrent assez loin vers l'Est, au-delà d'ALLAIN depuis La Sarrazinière, ce qui ouvre le site sur l'extérieur et atténue l'impression de 'cuvette' décrite précédemment comme en atteste la photo 14 suivante.

Dans le sens inverse, la Sarrazinière est perceptible depuis les premières maisons d'Allain (cf. photo 12), ce qui constitue le corollaire de cette ouverture du paysage.

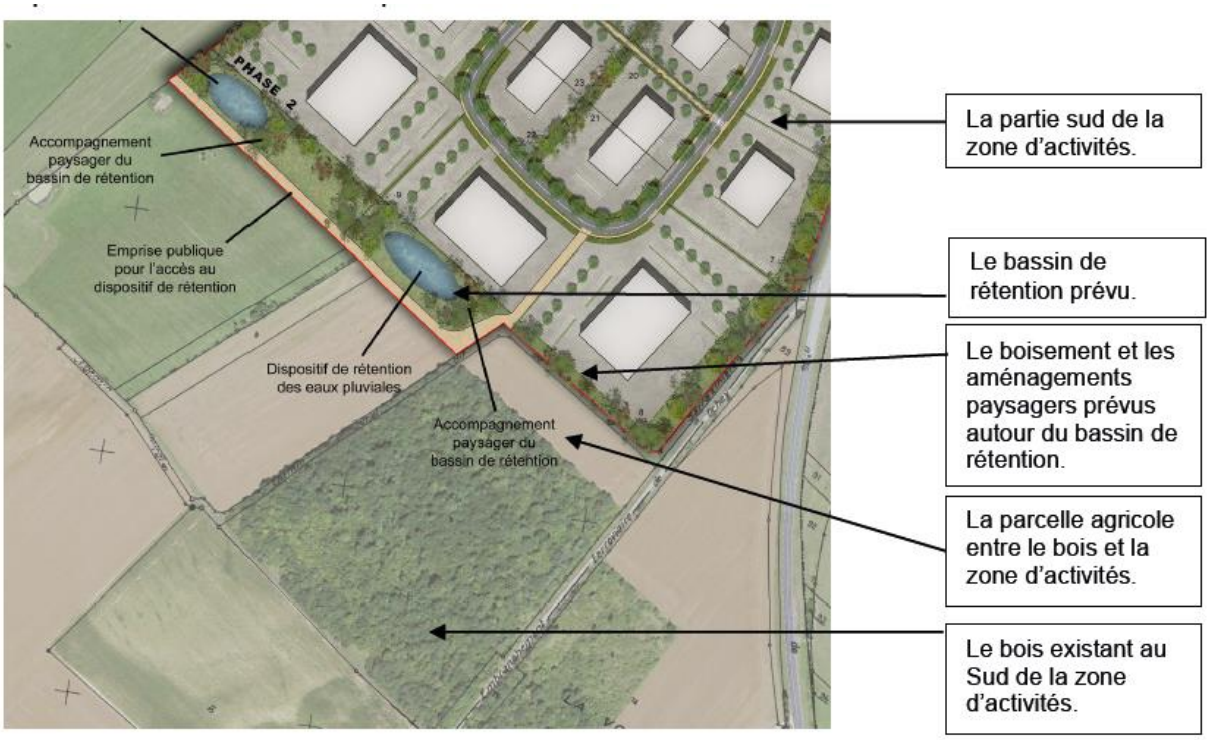


Photo 14 : les vues s'ouvrant vers l'Ouest (Allain en arrière plan)

- L'articulation paysagère avec le petit bois en limite Sud de La Sarrazinière

Le petit bois situé en limite sud de la Sarrazinière se trouvera à proximité immédiate de la future zone d'activités, ce qui pose le délicat problème de la transition paysagère entre ces deux entités. A noter cependant qu'une bande de terre agricole d'une cinquantaine de mètres les sépare.

Comme le montre l'extrait du schéma d'aménagement ci−dessous, un accompagnement paysager y est prévu, en limite de parcelles cessibles et autour du dispositif de rétention des eaux pluviales.



d) Conclusions

Il ressort de cette analyse complémentaire que toutes les perceptions ne sont pas à mettre sur le même plan.

A cela, il faut ajouter que le principal impact en termes de paysage est celui des futurs bâtiments, qui posent le délicat problème de leur insertion, ce qui rend l'accompagnement paysager indispensable pour en atténuer l'impact.

Le principal danger est la création d'une zone d'activités 'nue', sans traitement de ses franges, et par conséquent sans lien avec son contexte. La hiérarchisation de ces perceptions s'établit ainsi, de la plus sensible vers la moins sensible :

Vues sur le site depuis l'autoroute A31	**1**
Vues sur le site depuis la RD 674 en venant du Nord	**2**
Vues sur le site depuis la RD 674 en venant du Sud	**1**
Vues sur le site depuis Allain	**2**
Vues sur le site depuis Bagneux	**3**
Vues sur le site depuis les Côtes de Toul	**3**

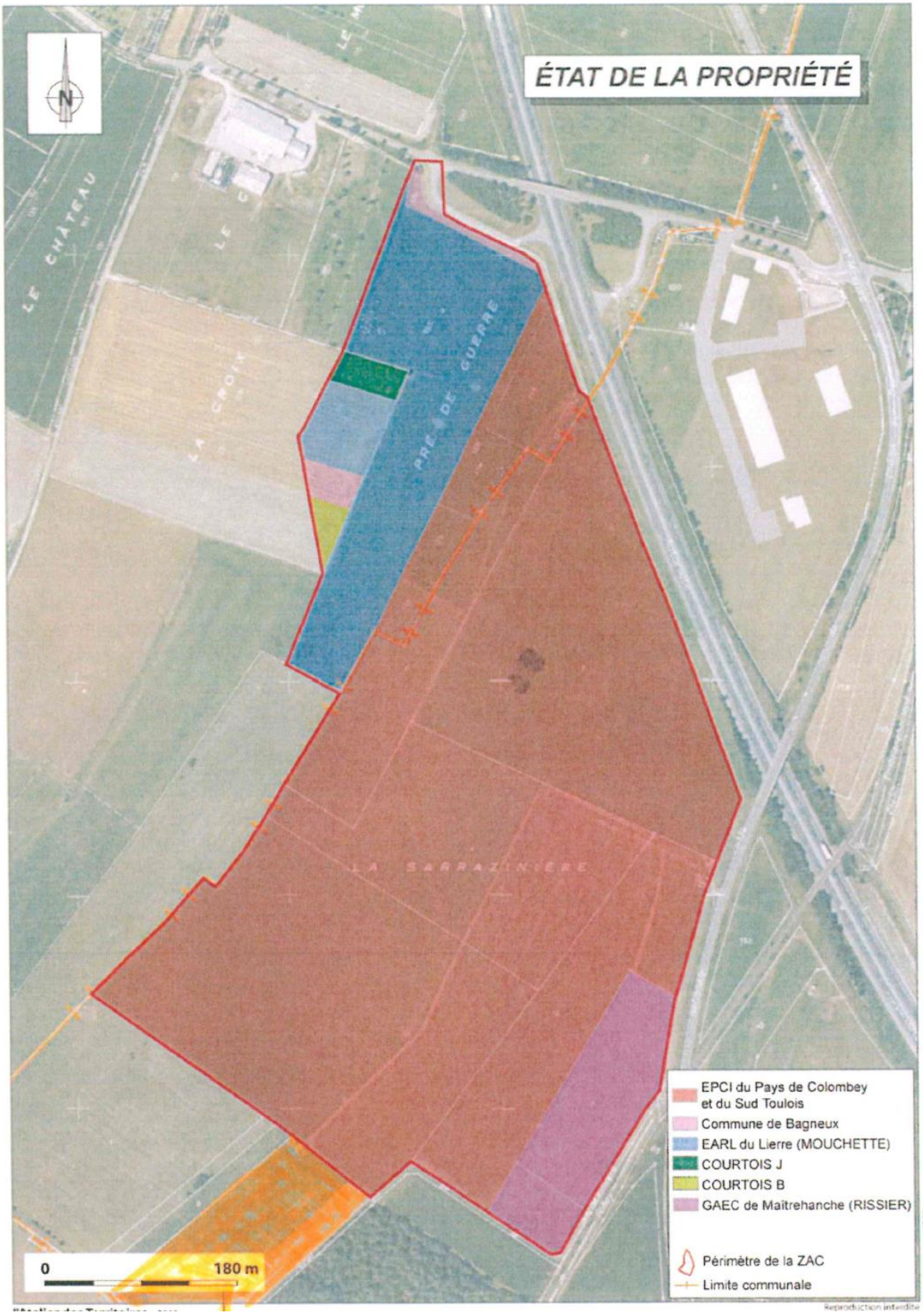
Légende	
1	Sensible
2	Assez sensible
3	Peu ou pas sensible

2.6. CONTRAINTES ET ENJEUX

a) L'accès au site

Le site est actuellement enclavé et son aménagement en zone d'activités va nécessiter la création d'un accès.
Lors des réunions de travail dans le cadre de la création de la ZAC de la Sarrazinière, le principe de la création d'un accès depuis la RD12d avec utilisation d'une partie de la voie de service de l'autoroute a été validé par les services du Conseil Général 54 et ceux de la S.A.P.R.R. De plus un nouvel accès sur la RD 674 également autorisé permettra de désenclaver la totalité du site.

b) L'occupation du sol et le foncier
Historiquement, la zone était occupée par des prairies et des parcelles en culture. Deux exploitants étaient sur le secteur. Leurs baux ruraux se sont terminés en 2011.
La Communauté de communes dispose de près de 80% de la maitrise foncière sur l'emprise du projet de La Sarrazinière. Néanmoins, l'analyse des propriétés foncières met en évidence la présence de parcelles appartenant à des propriétaires privés au nord de l'aire d'étude qui constitue un obstacle à l'aménagement de l'accès de la zone. Le classement de cette partie Nord en réserve foncière 2AUE et le classement en zone 1AUE de la partie Sud permet donc de rendre le projet facilement opérationnel.



c) La topographie

Le léger dénivelé du site induit la présence de bassins versants. La principale difficulté réside dans l'absence d'exutoire, la topographie du site a nécessité une étude afin de déterminer où étaient situés ces derniers.

d) La proximité de l'exploitation agricole

Administrativement, la présence de l'exploitation agricole (GAEC de Maitrehanche), induit un périmètre de réciprocité de 100 mètres. On notera cependant que les bâtiments qui jouxtent la ZAC ne sont actuellement plus utilisés. De même, on peut noter la présence de vergers qu'il convient de conserver. Le classement en zone de réserve foncière de la partie Nord du site permettra de poursuivre l'exploitation agricole pendant au moins une dizaine d'année.

e) L'insertion paysagère du projet dans son environnement

La présence d'un léger dénivelé en direction de l'A31 est favorable à une "mise en vitrine" de la ZAC. Mais cette inclinaison entraîne, de pair, une sensibilité paysagère.



Photo 15 : une « mise en vitrine » depuis l'autoroute

f) la sensibilité environnementale

La sensibilité environnementale est très faible sur le secteur. En effet, le site n'est pas concerné par des zonages réglementaires, par des éléments de la trame verte et bleue ou encore par des habitats de haute valeur écologique ou d'intérêt patrimonial.

g) Les servitudes

Le périmètre de la ZAC est traversé par une conduite d'alimentation en eau (diamètre 125) venant de Colombey qui alimente le secteur « En Prave ».

h) La sensibilité archéologique

La zone étudiée est une zone à forte sensibilité archéologique. Il sera obligatoire de réaliser des sondages préliminaires. Si ces sondages étaient positifs, ils seraient suivis de fouilles systématiques sur le site (prescriptions archéologiques conformément aux articles L. 522−1 à L 522−3 du Code du patrimoine).

III. PRESENTATION DU PROJET D'AMENAGEMENT

3.1. OBJECTIFS ET ENJEUX DU PROJET D'AMENAGEMENT

Les objectifs suivants ont été préalablement fixés par la Communauté de communes :

- créer une zone d'activités à vocation industrielle et artisanale sous la forme d'une ZAC d'approximativement 32,5 ha ;

- répondre aux demandes d'implantations des entreprises, favoriser le développement économique local et encourager la création d'emplois durables sur le territoire communautaire ;

- minimiser l'impact du projet sur son environnement tout en profitant de la situation d'entrée de ville et de l'effet vitrine offert par l'autoroute et la RD 674 ;

- s'intégrer au paysage environnant et à la topographie du site.

En réponse aux précédents objectifs, les grands enjeux qui ont permis de définir un parti d'aménagement global de la zone sont les suivants :

- dessiner un plan de composition des zones harmonieux et évolutif, privilégiant une qualité urbaine et architecturale ;
- valoriser et sécuriser l'accès à la zone depuis la RD 12d et la voie de service de l'autoroute mais aussi depuis la RD 674 ;

- réaliser une zone d'activités de *qualité* s'intégrant au mieux dans son environnement paysager ;

- proposer des tailles de parcelles variables et évolutives, afin de répondre au mieux à la demande des entreprises ;

- prendre en compte la qualité de l'environnement dans lequel va s'intégrer le projet.

3.2. DESCRIPTION DU PROJET D'AMENAGEMENT

a) Accès et voies de desserte

La zone sera accessible depuis le Sud c'est-à-dire depuis la RD 674 par l'aménagement d'un tourne à gauche. Cette voirie primaire sera à double sens. Cette voie répond correctement aux besoins, notamment au niveau de sa capacité structurelle qui permet de recevoir des poids lourds

Le schéma de voirie interne à la ZAC a été étudié afin de permettre un phasage conformément au découpage du PLUi (phase 1 à courte échéance zonée 1AUE et phase 2 à longue échéance zonée 2AUE).

A partir de ces accès, une voie desservira les parcelles d'activités. Cette voie en double sens, forme une boucle et permet d'éviter ainsi des systèmes en impasse, nécessitant des aires de retournement.

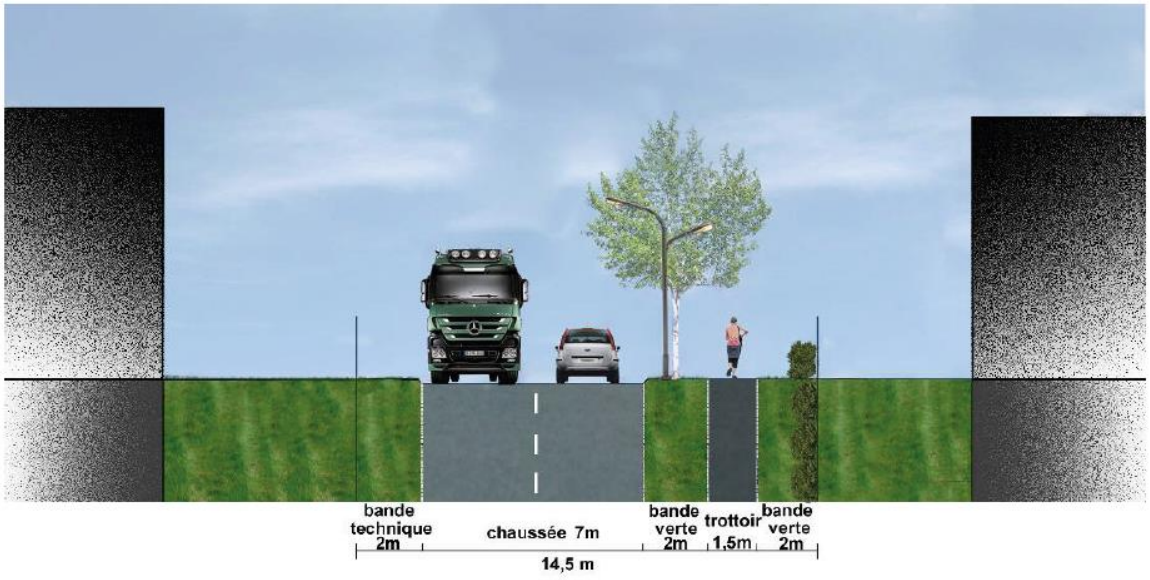
Néanmoins, compte tenu du phasage précédent, une placette de retournement provisoire sera à aménager, en attente de la réalisation de l'ensemble de la zone d'activités (prévue en deux phases).

Dans la zone d'activités telle que projetée, le stationnement des usagers (clientèle et personnel des entreprises) sera prévu sur chaque parcelle par leur propriétaire. Ces espaces de stationnement seront largement arborés afin d'éviter un effet de nappe de parking minéral.

Les voiries dans cette zone seront composées :

- d'une bande technique enherbée permettant de passer les différents réseaux : fluides, électricité, gaz, télécom, … (2 mètres)
- d'une chaussée dont la largeur permettra le croisement de deux poids lourds (7 mètres)
- d'une bande verte alternant arbres de haute tige et candélabres soulignant le tracé de la voie (2 mètres)
-d'un trottoir en enrobé accessible aux personnes à mobilité réduite (1,5 mètre)
-d'un espace vert ou bande technique selon les besoins permettant de faire la transition avec les parcelles privées (2 mètres).

Des voies de liaisons douces seront également créées entre certaines parcelles et pour rejoindre les chemins ruraux déjà présents.



Coupe de principe pour la voirie

b) Organisation parcellaire et implantation du bâti

Le projet couvre une surface d'environ 32,5 ha et propose une surface commercialisable d'environ 27,5 ha et une surface constructible d'environ 23,5 ha. La superficie des parcelles envisagées sera adaptée en fonction de la demande et des besoins. Sont envisagées 26 parcelles dont la taille variera entre 30 et 210 ares.
Cette zone pourra aisément être phasée en deux parties.
Le découpage parcellaire présenté dans le schéma est flexible. Il permet une adaptation aisée des surfaces nécessaires aux activités susceptibles de s'installer dans la zone.
Les parcelles peuvent être regroupées ou fractionnées sans changer l'image globale du projet.

Au sein de cette zone d'activités, les bâtiments seront implantés parallèlement aux axes de circulation et en fonction de la topographie du site.
Leur façade principale sera orientée vers la voirie. Pour les futurs bâtiments localisés entre l'A31 ou la RD 674 et la voirie interne, un traitement de qualité sera demandé sur les façades donnant sur l'ensemble des voies.

Les façades des bâtiments orientés parallèlement à l'A31 et la RD 674 seront facilement visibles depuis ces deux axes de circulation majeurs d'autant plus que la topographie sur site les présentera naturellement à la vue. Elles seront donc accompagnées par un aménagement paysager, qui permettra

également de maîtriser la perception arrière des parcelles et ainsi éviter un mitage du paysage (enseignes, espaces de stockage, …).

Les arrières et les abords des parcelles qui accueilleront les aires de stationnement et d'éventuelles aires de stockage devront être soignés et entretenus.

c) Aménagement paysager et circulation douce

L'entrée Sud ne présente aucune sensibilité paysagère particulière. La haie mixte en bordure de la RD 674 sera également prolongée par des arbres d'alignement le long de la voie d'accès.

La voie de desserte interne de la zone d'activités sera bordée d'arbres de hautes tiges pour en souligner le tracé et pour participer à l'insertion de cette zone d'activités dans le paysage.

Les arrières de parcelles seront bordés, en limite de périmètre par une bande verte inconstructible. Une largeur minimale de 20 mètres en bordure avec l'autoroute et de 10 mètres en bordure avec les espaces agricoles sera imposée. Chaque propriétaire privé sera en charge de l'entretien de cette végétation.

Ces abords permettront, de créer un espace de transition végétal participant à la qualité urbaine et paysagère :

- en bordure avec l'autoroute et la départementale, cette zone, plantée de haies vives irrégulières en densité et en épaisseur, agrémentée ponctuellement de bouquets d'arbres, permettra de filtrer voir de fermer les vues depuis l'A31 et la RD 674 et ainsi de minimiser les impacts visuels que pourraient éventuellement créer les bâtiments d'activités et les arrières de parcelles ;
- en bordure avec les espaces agricoles, cette zone, plantée ponctuellement de quelques îlots de plantations afin de laisser la vue ouverte sur le grand paysage, permettra la transition avec les différentes parcelles de la zone d'activités.

Les abords des bassins de rétention d'eau seront aménagés de manière paysagère en restant dans le même esprit et permettant d'assurer la transition avec le massif boisé.

Des cheminements piétons sont créés entre les îlots et les chemins ruraux présents. Ces derniers sont reliés et confortés.

d) Phasage

Le projet pourra être réalisé en deux temps :

- une première partie au Sud de la zone est prévue à court terme. Elle concerne environ 16 parcelles, dont des parcelles de taille plus réduite (17,5 ha dont 14,5 de surfaces commercialisables).
- une seconde partie au Nord de la zone est prévue à plus long terme. Elle concerne environ 10 parcelles (15 ha dont 13 ha commercialisables).

e) Réseaux et assainissement

L'évacuation des eaux usées et des eaux pluviales de la zone est à prévoir. Les hypothèses suivantes ont été retenues en accord avec la Communauté de Communes :

- pour les eaux pluviales : collecte avec pré−traitement in situ et infiltration au niveau des exutoires. Afin de collecter les eaux pluviales, trois bassins de rétention des eaux pluviales, de dimensions et capacités différentes, seront à installer au niveau des trois exutoires de la zone ;
- pour les eaux usées : filière d'assainissement autonome à la parcelle à mettre en œuvre par les futurs acquéreurs (sous réserve des conclusions de l'étude géotechnique − à confirmer en phase de réalisation de la ZAC).

f) Biodiversité

Les bâtiments devront intégrer les référentiels HQE Performance incluant une cible biodiversité destinée à la prise en compte de cet aspect dans la construction. Certains aménagements permettront de favoriser au mieux la biodiversité sur le site après travaux :

- Limiter au maximum les surfaces imperméabilisées en accord avec le règlement du PLUi :

En dehors des zones construites et des parkings, aucune surface ne devra être imperméabilisée sur l'emprise du projet. Les surfaces non imperméabilisées devront faire l'objet d'un traitement végétal adapté (voir ci-après).

- Végétaliser les surfaces non construites :

Les surfaces non construites devront faire l'objet d'un traitement végétal. Les espaces de pelouses pourront être semés de mélanges de prairie fleuries, avec des espèces locales, afin de favoriser la présence d'insectes et d'oiseaux. Les prairies devront être fauchées tardivement et seulement une fois par an pour favoriser le fonctionnement de ces milieux.



Exemple de prairie fleurie constituée d'espèces locales

Les haies plantées en limite de site pour des raisons paysagères seront de type « champêtre » et constituées d'essences locales. Une alternance d'arbres et d'arbustes de différentes espèces permet de maximiser la biodiversité, de plus laisser une bande d'1m de large non fauché de chaque côté de la haie bénéficiera davantage aux animaux. L'entretien de cette bande enherbée peut se faire par un fauchage tardif et raisonné (une fois tous les 2 ans par exemple).



Exemple de morphologie de haie champêtre

En plus des haies, des arbres pourront être plantés au niveau des espaces végétalisés, en plus de servir d'abri et lieu de nourrissage pour de nombreux animaux, les arbres peuvent permettre un aménagement paysager et permettre d'obtenir des zones ombragées pour les parkings ou les employés souhaitant déjeuner dehors par exemple.

- Disposer des hôtels à insectes au niveau des espaces végétalisés :

Les hôtels à insectes permettent d'attirer des espèces d'insectes au niveau des espaces urbanisés. Placées à proximité de prairies fleuries, ces hôtels pourront accueillir de nombreuses espèces, dont des abeilles solitaires, qui jouent un rôle primordial pour le fonctionnement des écosystèmes.



Exemple d'hôtel à insecte



Abeille maçonne (Osmie) affectionnant les hôtels

- Végétaliser les toitures et/ou les murs des bâtiments :

Une autre possibilité pour favoriser la biodiversité au sein d'espaces urbains consiste à végétaliser les toitures et/ou les murs. Bien entendu, cela doit accompagner la végétalisation des espaces non bâtis afin de maximiser le potentiel d'accueil du site.
Végétaliser les murs et les toits permet à la fois un accueil de la petite faune (insectes, oiseaux), une isolation extérieure des murs ainsi qu'un traitement paysager agréable à l'œil. En plus de végétaliser les toits, il est possible de placer des ruches ou des hôtels à insectes afin de rendre le site plus attractif pour les insectes.
Bien entendu, les espèces plantées doivent être locales et non horticoles.



Exemple de mur végétalisé



Exemple de toit végétalisé

- Disposer des nichoirs à oiseaux et/ou à chiroptères au niveau des espaces libres ou sur les toits des bâtiments :

De même que les hôtels à insectes, l'installation de nichoirs à oiseaux et à chauves-souris, permet d'offrir un lieu d'abri et de repos pour les espèces de milieux urbains (moineaux, mésanges, rouges-queues, pipistrelles, barbastelles, minioptères, etc…)

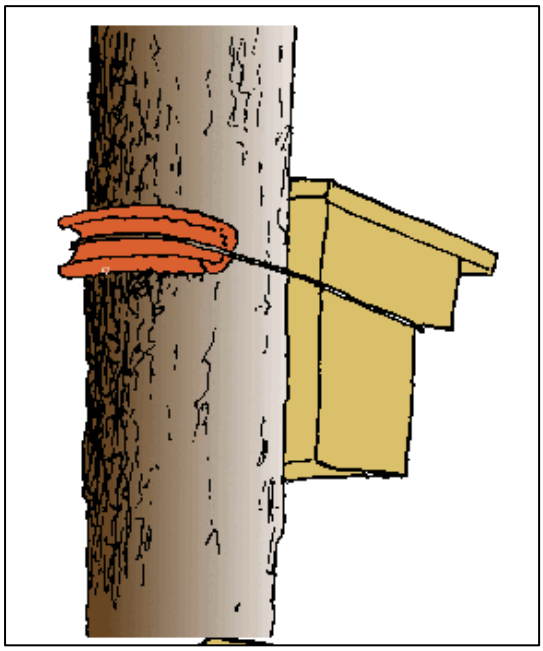
Pour les oiseaux, un nichoir de type « balcon » sera préféré, le couvercle du nichoir disposera d'un système de fermeture. Ces précautions permettront d'éviter la prédation de la couvée par des chats ou des écureuils, ce qui est très fréquent en milieu semi-urbain. Des nichoirs à rapace peuvent également être disposés sur les toits des bâtiments.
Les nichoirs à chauves-souris sont également très simples à réaliser, et ne nécessitent pas de précautions particulières.



Nichoir à oiseaux « balcon » avec verrou



Nichoir à chauves-souris



Méthode de fixation des nichoirs dans les arbres

- Eteindre les éclairages après 22h pour éviter les incidences négatives sur la faune nocturne

Le fait d'éteindre les éclairages du site après 22h (voire minuit) permet de fortement diminuer les nuisances pour la faune nocturne, comme les chiroptères ou les papillons de nuit par exemple.
Cela réduit également la pollution lumineuse et permet d'économiser de l'électricité.

Les éclairages pourront bien sûr rester allumés aux endroits dangereux (carrefours, sorties d'engins, etc…) ainsi qu'au niveau des entreprises fonctionnant la nuit. La mise en place d'éclairages à capteur de mouvements pour les parkings ou les extérieurs des bâtiments peut également permettre de réduire les dépenses énergétiques tout en garantissant un éclairage pour les personnes travaillant de nuit.

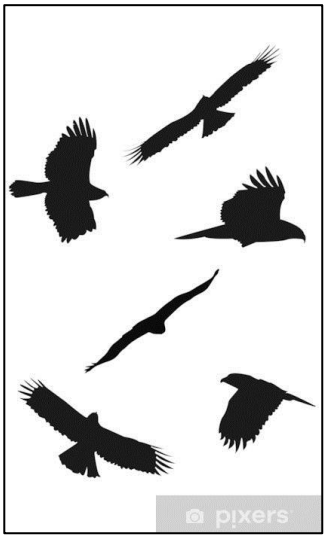
- Limiter les façades en verre afin d'éviter que les oiseaux les percutent.

Les façades vitrées entraînent chaque année la mort de plusieurs milliers d'oiseaux (source : ASPAS). Ainsi, les façades en verres devront être limitées dans le secteur. Les façades en verre de plus de 15m² de surface devront obligatoirement contenir des dispositifs anti collision.

Afin de diminuer le plus possible les accidents liés aux impacts d'oiseaux, les vitres/fenêtres peuvent être traitées ou modifier pour ne plus être totalement transparentes ou réfléchissantes. Il est possible de nervurer ou canneler les vitres, de placer des stickers en bande de plusieurs cm d'épaisseur selon un intervalle régulier, ou bien des stickers en forme d'ombre de rapace (épervier). Les rideaux, ainsi que les stores sont également efficaces pour prévenir les collisions.

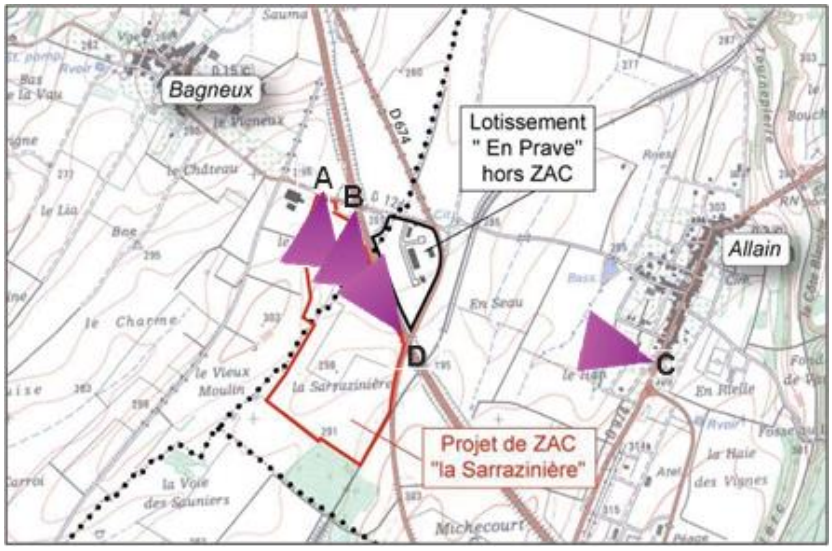


Exemple de façade vitrée à éviter



Stickers « silhouette de rapace »

3.3. INSERTION PAYSAGERE



A : vue depuis l'entrée du site, sur la route départementale RD 12d, vers Bagneux ;

B : vue depuis l'autoroute A31 vers le Sud, juste après le pont de la RD 12d.

C : vue depuis Allain, depuis la RD 974, vers l'Ouest, vers la ZAC de la Sarrazinière.

D : vue depuis le pont de la RD 674 sur l'autoroute A31, vers le Nord-Ouest.

Vue A





Vue B





Vue C





Vue D





IV. RECOMMANDATIONS D'AMENAGEMENT

L'étude d'entrée de ville a pour but d'engager une réflexion préalable au projet d'urbanisation et d'aboutir à un projet urbain de qualité qui trouvera sa traduction dans le PLUi-H.

L'étude d'entrée de ville prend en compte les thématiques suivantes qui sont par ailleurs listées nominativement dans l'article L.111-8 du code de l'environnement :

- la prise en compte d'éventuelles nuisances (nuisances sur le milieu naturel, sur les sols, gestion des eaux et nuisances sonores) ;
- Les accès et la sécurité (liaison avec la voirie existante, limiter les flux rapides et importants, mise en place d'une signalisation routière adaptée) ;
- le fonctionnement urbain (liaison au tissu existant, mixité des fonctions, gestion des conflits d'usage entre les différentes fonctions de transit et de desserte, existence de plusieurs modes de transports, transversalité et aménagement en profondeur par rapport à l'axe principal, prise en compte des aspects socio-économiques, typologie du foncier) ;
- la qualité architecturale (qualité des espaces publics, implantation et typologie du bâti, qualité et nature des matériaux) ;
- l'insertion paysagère (intégration du projet dans le paysage existant, aménagement paysager (embellissement, alignement, perspectives...), règlement publicitaire, qualité des plantations et du mobilier urbain, prise en compte de la préservation de la qualité des paysages et maîtrise de leur évolution, volonté communale de préserver l'identité locale.

Ces éléments seront traduits dans le règlement et les OAP de la zone.
A noter que la présente étude « entrée de ville » prend également en compte le critère biodiversité non listé dans l'article L.111-8 du code de l'environnement. Les OAP intègrent ce critère conformément aux propositions du chapitre 3.2 de la présente étude.

4.1. NUISANCES

a) Nuisances sonores

Sur l'environnement du site : il n'y a pas d'habitation à proximité immédiate de la future zone d'activités. L'accès au site depuis l'A31 n'entraînera pas de flux de circulation important à proximité des quartiers résidentiels existants (utilisation de la RD 974 et RD 674).
En effet, concernant la circulation sur les voies d'accès proches de la zone d'activités, le trafic Poids Lourds (PL) vers les agglomérations de Nancy/Neuves−Maisons empruntera la RD 674 jusqu'à Colombey puis la RD 974, vers Toul/Nancy, il empruntera la RD 674 puis l'A31.

A noter que l'aménagement sécuritaire du croisement RD 674/RD 974 dans le bourg de Colombey-les-Belles a été réalisé par le département.

Aménagement sécuritaire du carrefour de L'hermiteau (carrefour RD 674/ RD 974 à Colombey-les-Belles).



Photo 16 : Aménagement sécuritaire du carrefour RD674/RD974

La déviation de la RD 974 à Allain permet de diminuer sensiblement les nuisances occasionnées par le trafic routier dans cette commune. Cette déviation a été mise en service fin 2018.



Le contournement d'Allain en travaux

Les trafics enregistrés sur le réseau routier qui dessert la future ZAC La Sarrazinière sont répertoriés dans le tableau suivant (ces éléments ont été transmis par les sercices du Conseil départemental en 2019 et correspondent aux comptages routiers les plus récents disponibles) :

Route	Section	Trafic
RD 674	Entre Colombey-lès-Belles et le carrefour avec la RD 12d	4017 véhicules*/*jour dont 10,55 % de poids lourds pour les deux sens de circulation (année 2018)
	Entre le carrefour avec la RD 12d et Crézilles	5038 véhicules*/*jour dont 8,78 % de poids lourds (année 2018)
RD 12d	Entre Bagneux et la RD 674	420 véhicules*/*jour (année 2007)

Une hausse du trafic sera ressentie sur la RD 674 et sur la RD 12d entre le carrefour avec la RD 674 et les futurs accès à aménager au nord du parc d'activités.
En effet, l'aménagement du secteur propose la création d'environ 25 parcelles de 30 à 200 ares, ce qui représente environ 27 ha de surface cessible.
Le document de justification des choix, pièce numéro 5, du rapport de présentation du SCoT Sud 54 approuvé le 14.12.2013, indique que selon les densités suivantes doivent être attendues :

- 25 emplois/hectare pour l'industrie et l'artisanat ;
- 10 emplois/hectare pour la logistique ;
- 40 emplois/hectare pour les services.

Ainsi en hypothèse haute, en partant sur la base d'une zone composée à 1/3 d'artisanat, 1/3 PME et 1/3 industrie (selon les attentes de la Communauté de Communes), nous pouvons estimer une création d'environ 810 emplois :
- 9 ha dédiés à l'artisanat soit 225 emplois,
- 9 ha dédiés à l'industrie soit 225 emplois,
- 9 ha dédiés aux services soit 360 emplois.

Le trafic maximal engendré pourra alors s'évaluer de la sorte :

Trafic généré par les emplois (VL) (selon estimation de 2 déplacements*/*jour – 810 emplois)	1 620
Trafic poids lourds (selon ratio de 5 poids lourds*/*hectare – 27 ha de surface cessible)	135
Trafic véhicules utilitaires (selon pourcentage estimé à 150% du trafic poids lourds)	202
Total véhicules/heure de pointe (selon pourcentage estimé à 66% du trafic*/*jour)	1 957

En heure de pointe, ce trafic, évalué à 1957 véhicules se portera en priorité sur la RD 674. A noter que la portion de la RD 12d entre le carrefour RD 12d / RD 674 et le centre d'Allain est interdite aux poids lourds (tonnage limité – PL>3,5t).
Un tel trafic conduit à une augmentation de 38 % du trafic global sur la RD 674. Ce chiffre est toutefois à nuancer. En effet, l'évaluation du trafic poids lourds proposée ci-dessus est une hypothèse haute. En effet, si on utilise les ratios observés sur les zones voisines d'En Prave et de la Haie des Vignes, la fréquence de circulation des poids lourds dans cette zone tombe à un poids lourd par jour/ha. Ainsi le trafic poids lourds sur les 27 hectares s'élèverait à 27 poids lourds par jour au lieu des 135 indiqués dans le tableau ci-dessus. Enfin, conformément au zonage du PLU, seuls 17,5 ha sont ouverts immédiatement à l'urbanisation (le reste de la zone est classée en zone de réserve foncière nécessitant une évolution du PLUi-H pour l'ouverture à la zone). Le trafic généré par la zone sera donc de l'ordre de 1053 véhicules/jour soit une augmentation de l'ordre de 20 % du trafic global sur la RD 674 à moyen termes (une quinzaine d'années). Le gabarit actuel de la RD 674 permet d'accueillir un tel trafic supplémentaire.



Photo 16 : vue sur l'entrée de la zone depuis la RD 12d



Photo 17 : la voie de service de l'autoroute et le chemin rural



Photo 18 : la voie de chemin de fer déclassée

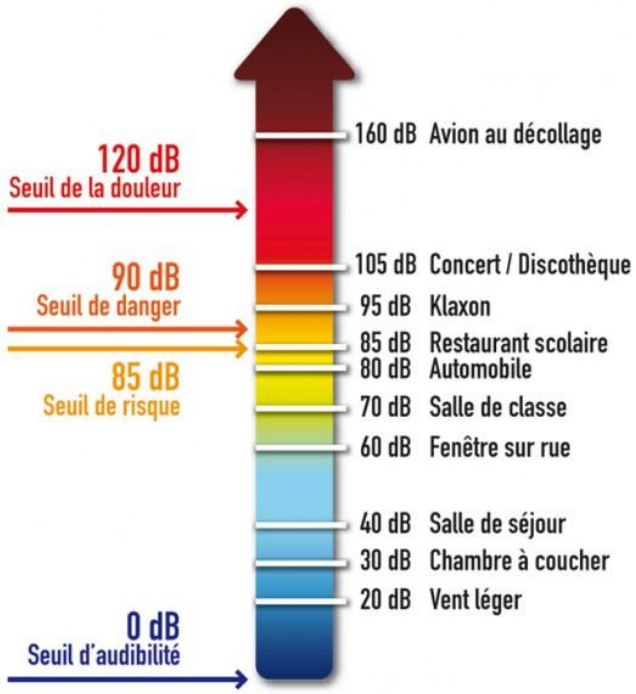


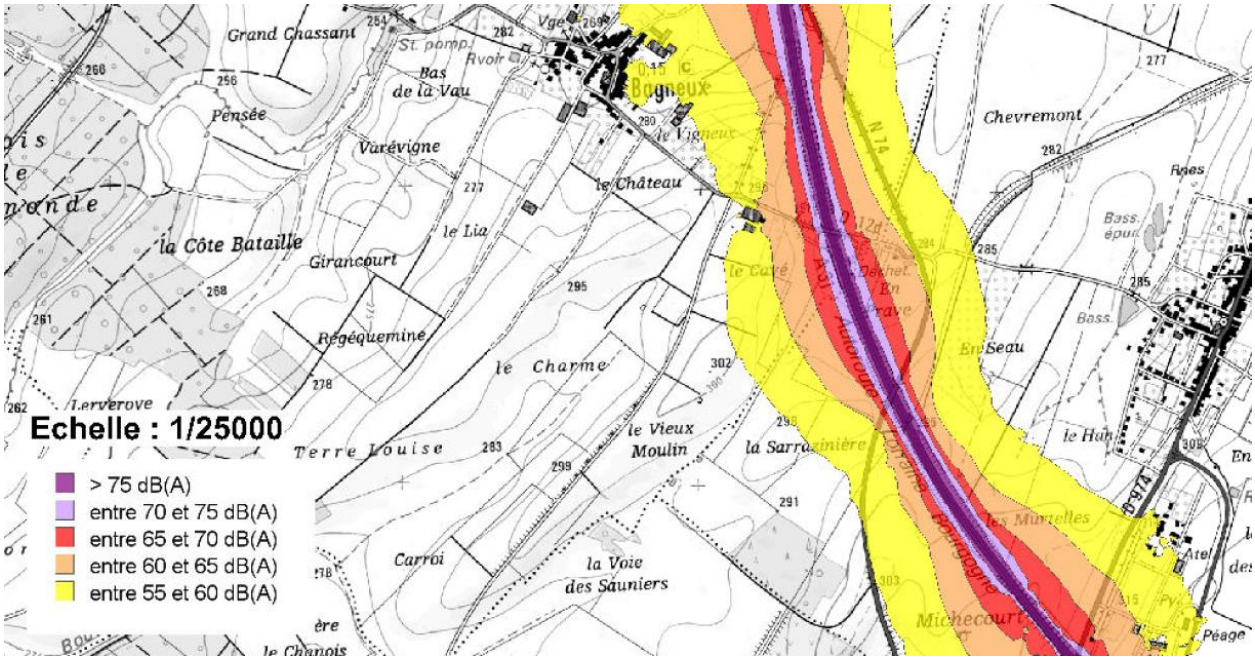
Photo 19 : vue sur le site depuis l'entrée future de la zone

A l'intérieur de la zone d'activités :
L'A31 est classée en voie bruyante de catégorie 2. La largeur des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'A31 est de 250 m. Tout bâtiment à construire dans un tel secteur affecté par le bruit doit respecter un isolement acoustique minimal déterminé selon les spécifications de l'arrêté du 30 mai 1996 (modifié par l'arrêté du 23 juillet 2013). Ce calcul prend en compte la catégorie de l'infrastructure, la distance qui la sépare du bâtiment, ainsi que l'existence de masques éventuels (écrans anti-bruit, autres bâtiments,…) entre la source sonore et chaque façade du bâtiment projeté. Il est également possible pour un constructeur d'ériger lui-même une protection de type écran (mur de clôture, merlon en bordure de lotissement, etc…) plutôt que d'adopter une valeur renforcée de l'isolement de façade, la finalité étant d'aboutir à un niveau sonore identique à l'extérieur du bâtiment.

D'après les cartes de bruit disponibles sur le site de la préfecture, le niveau sonore au droit de la ZAC est de 65 dB(A) à partir de 100 m mesuré à partir de l'axe (au maximum). Un niveau sonore de 70 dB(A) est atteint à environ 40 m depuis l'axe.

L'échelle des bruits suivante provient de l'ADEME. Les nuisances sonores occasionnées par l'A31 sont à relativiser dans la mesure où la zone est exclusivement destinée à accueillir des activités économiques.





Carte de bruit issue du site de la préfecture 54

Afin de diminuer les nuisances sonores dues à la circulation (notamment de l'autoroute), une zone de transition végétale de 35 mètres de largeur minimum est imposée à l'arrière des parcelles de la zone d'activités donnant directement sur ces voies.

Toujours dans ce même but, les bâtiments seront donc éloignés de l'A31 et le respect des normes d'isolation acoustique pour protéger les occupants sera conforme à l'arrêté préfectoral en vigueur, relatif au classement des infrastructures bruyantes.

b) Risque de pollution

La maîtrise des risques de pollution et de l'aspect quantitatif (rejets) qui sera engendré par la création de la nouvelle zone devra être étudiée et sera présentée dans un porter à connaissance réalisé par les

services techniques. Il s'agit d'un document qui indique que chaque entreprise avec des risques de pollution qui s'implante sur le site doit prendre des mesures pour traiter ses eaux usées avant de les rejeter dans le réseau public. Ce porter à connaissance permet de fixer ces mesures.
Ces dernières concernant le risque de pollution et de rejet des débits supplémentaires, seront favorisées par l'installation d'un dispositif adéquat d'assainissement (création de bassins de rétention des eaux pluviales paysagers (plantés, …) structurant la zone et traitant une partie des écoulements). Toute solution de filtrage écologique par couches successives de graviers sera adoptée si cela est techniquement possible.
La pollution dans ce secteur est principalement liée à la circulation automobile de deux infrastructures, notamment l'A31 qui connaît un trafic important.
L'agriculture peut également être ponctuellement à l'origine de poussières ou de particules générées par son activité.

Plusieurs polluants sont donc potentiellement présents dans l'atmosphère :

- le monoxyde de carbone (CO), un polluant gazeux inodore et incolore, essentiellement d'origine automobile provenant de la combustion incomplète des hydrocarbures,
- le dioxyde de carbone (CO2), issu de la combustion des carburants tout comme le CO,
- les oxydes d'azote (NOx), (monoxyde : NO et dioxyde : NO2) provenant principalement des moteurs des véhicules, moins souvent de processus industriels,
- les composés organiques volatils (COV) sont majoritairement représentés par les hydrocarbures, émis dans l'atmosphère lors de la combustion ou l'évaporation de carburants,
- les particules (PM 10), émissions constituées de poussières de carbone ou de soufre, résidus de combustion. Elles contiennent des hydrocarbures et des métaux tels que le plomb, le zinc, le cadmium...On distingue les particules dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres qui restent en suspension dans l'air, et les particules dont le diamètre est supérieur à 10 micromètres qui tendent à sédimenter rapidement au voisinage de la source,
- le dioxyde de soufre (SO2), engendré par la combustion du soufre contenu dans les combustibles fossiles (fuel, charbon).

Une étude sur la qualité de l'air ambiant a été réalisée au centre de Toul en 2012 (il s'agit des données les plus récentes disponibles sur une période relativement longue). Cette étude avait conclu que pour le NO2, le SO2, et les PM10, les concentrations obtenues au niveau du laboratoire mobile étaient largement inférieures aux différentes valeurs réglementaires définies pour la protection de la santé humaine. Aucun seuil d'alerte et d'information n'a été atteint pour le SO2, le NO2et l'O3. En ce qui concerne les PM10, le seuil de 50 µg/m3a été dépassé pendant 21 jours. Ce constat correspond à 60% du nombre maximum de jours autorisés (35jours).Ces dépassements ont également été observés sur d'autres stations fixes de la région en lien avec des conditions météorologiques favorables à l'accumulation de ce polluant dans l'air ambiant. Ce sont généralement des phénomènes régionaux de dépassement des seuils de recommandation et/ou d'alerte.

En termes de pollution, les effets générés par la circulation automobile de la ZAC entraineront ponctuellement une émission supplémentaire de polluants. Cette émission est toutefois impossible à quantifier. De plus les effets sur la qualité globale de l'air sont à relativiser compte tenu de l'implantation du projet dans un environnement très ouvert, venteux et globalement de bonne qualité atmosphérique. Les améliorations constantes du traitement des gaz d'échappement contribuent également à limiter la pollution atmosphérique. Enfin, il faut savoir la qualité de l'air est en général mauvaise à proximité d'une infrastructure de transport routière (notamment à forte circulation, comme l'A31), mais que les concentrations en polluants décroissent très rapidement dès que l'on s'en éloigne (50 m environ).

4.2. SECURITE

L'accès Sud de la zone se fera par un tourne à gauche sur la RD 674. Des études complémentaires seront menées afin de positionner précisément cet accès. Le département autorise l'accès dans la mesure où il est éloigné de toute approche ou sortie de courbe. Le profil en long et en travers de la RD 674 s'y prête (portion rectiligne de près de 500 m). Le dimensionnement du carrefour tiendra compte de l'importance des flux créés par la zone d'activités, et prendra compte de la circulation des poids lourds.
Cet accès sera utilisé comme entrée et comme sortie.

Le second accès à la zone d'activités se fera par la voie de service de l'autoroute. Le carrefour de cette dernière donnant sur la RD 12d, devra être reconfiguré. L'accès à la zone d'activités se fera donc à partir d'un carrefour en T avec l'aménagement d'un STOP.

4.3. QUALITE DE L'URBANISME

Dans la zone d'activités, des trottoirs de 1,50 mètre minimum de largeur pour les déplacements piétons seront aménagés d'un côté de la voie de desserte.
Cette dernière sera composée d'une chaussée d'environ 7 mètres de large *(sauf en cas de réalisation d'un sens unique*).

Une bande verte d'environ 2 mètres de large, engazonnée et plantée d'arbres de hautes tiges se trouvera d'un côté de la voie et permettra de qualifier cette dernière. Concernant la végétation, une liste d'essences locales à utiliser sera annexée au cahier de prescriptions architecturales, paysagères et environnementales afin de s'intégrer au mieux dans l'environnement existant.
Un espace vert ou bande technique selon les besoins permet de proposer un espace de transition avec les parcelles privées. Cet espace peut également être considéré comme une réserve foncière afin d'y aménager à plus long terme une piste cyclable si les besoins s'en font sentir.

Des cheminements piétons seront aménagés entre certaines parcelles et pour rejoindre les chemins ruraux existants. Ces cheminements seront traités de manière à éviter l'imperméabilisation des sols et bordés dans la mesure du possible, de plantations basses et moyennes.

Les fronts bâtis seront organisés. Une bande d'implantation des façades est prévue de manière à donner une cohérence à l'ensemble de l'opération. Ainsi les façades seront plantées à une distance minimale de 10 mètres de l'emprise publique.

De même, le long de l'A31 et la RD 674, une zone inconstructible de 20 mètres est prévue. Cette zone est diminuée à 10 mètres le long des espaces agricoles. Ces zones inconstructibles devront faire l'objet d'une végétalisation ; le stationnement y sera interdit, ainsi que le stockage.

Des plantations permettront de diminuer l'impact visuel de la zone depuis les voies à grandes circulations et ainsi de maîtriser l'effet vitrine. Elles permettront, de créer un espace de transition végétal participant à la qualité urbaine et paysagère :
- en bordure avec l'autoroute et la départementale, cette zone, plantée de haies vives irrégulières en densité et en épaisseur, agrémentée ponctuellement de bouquets d'arbres, permettra de filtrer voir de fermer les vues depuis l'A31 et la RD 674 et ainsi de minimiser les impacts visuels que pourraient éventuellement créer les bâtiments d'activités et les arrières de parcelles.
- en bordure avec les espaces agricoles, cette zone, plantée ponctuellement de quelques îlots de plantations afin de laisser la vue ouverte sur le grand paysage, permettra la transition avec les différentes parcelles de la zone d'activités.

Les bâtiments seront implantés parallèlement à la voie qui les dessert.

L'impact visuel des aires de stationnement sur les parcelles d'activités devra être maîtrisé. Les places de stationnement seront ponctuées de nombreuses plantations d'arbres de haute tige ou de haies composées d'essence locale de manière à éviter un effet de nappe de parking minérale.
Les aires de stationnement seront traitées de manière perméable (hors stationnement PL) : traitement de sol de type « evergreen »,…

Les aires de stockage devront être masquées de préférence par des écrans végétaux afin de minimiser leur impact visuel.

Le mobilier urbain sera homogène sur tout le secteur de la ZAC. Il serait intéressant qu'il soit discret et s'intègre au maximum dans le paysage.

Par ailleurs, le périmètre de la ZAC respecte une distance de 100 m par rapport aux bâtiments de l'exploitation agricole. Ainsi, l'exploitation pourra se développer à terme, sans que cela pose problèmes par rapport à la zone d'activités.

4.4. QUALITE DE L'ARCHITECTURE

La hauteur maximum des bâtiments ne devra pas excéder 12 mètres en tout point, hormis pour des ouvrages techniques. Cette limite de hauteur permettra d'atténuer l'impact de la zone d'activités dans le « grand paysage ».

Les teintes des façades pourront être réglementées en fonction du caractère paysager du site. Il est conseillé de choisir des teintes compatibles avec la végétation (dans les tons de vert, brun et gris) et capable d'assurer l'insertion discrète des constructions, surtout par rapport à l'exposition du site aux vues lointaines.
Un soin particulier devra être apporté au traitement de la 5ème façade : l'ensemble des éléments ou installations techniques devront être masquées et non perceptibles depuis le domaine public.
Pour les bâtiments faisant l'objet d'une double exposition (A31ou RD 674 + voirie interne), les deux façades exposées devront être traitées en façade noble.

Les matériaux normalement destinés à être recouverts ne pourront être laissés à l'état brut.

Les extensions, annexes ou dépendances seront conçues en harmonie avec le bâtiment principal (même aspect des façades).

Les clôtures devront être aussi discrètes que possible, en particulier les clôtures implantées le long de l'A31 et la RD 674. Elles seront constituées d'un grillage à large maille de couleur vert foncé, de manière à les intégrer au maximum dans le paysage.

Les enseignes devront faire partie intégrante des façades principales et seront interdites en façades arrières ou pignons tournées vers les voies. Les totems pourront être tolérés. Ces éléments de communication pourront être démontables et implantés sur sol engazonné, ou au contraire, avec un accompagnement végétal fort les mettant en scène.
Les enseignes autorisées devront faire l'objet d'une réglementation par l'intermédiaire du cahier des charges de prescriptions architecturales, paysagères et environnementales qui sera élaboré en phase de réalisation de la ZAC.

4.5. INSERTION PAYSAGERE

En bordure de la voie de desserte de la zone d'activités, un alignement d'arbres de hautes tiges, composé d'essences locales, sera planté. Il permettra de structurer l'espace en formant un alignement facilitant la lecture du territoire et marquant la limite entre espace public et privé.

Afin de diminuer l'impact visuel de la zone d'activités depuis l'autoroute ou les espaces agricoles, des zones inconstructibles seront mises en place et entretenues à l'arrière des parcelles. Ces zones, comme indiqué dans la partie « qualité de l'urbanisme », sont préconisées à 20 mètres pour les parcelles en bordure de l'A31 et de la RD 674, et à 10 mètres de largeur minimum pour les parcelles en bordure des espaces agricoles. Situées sur le domaine privé, elles devront donc être entretenues par les propriétaires. Elles devront faire l'objet d'une végétalisation : végétation de type couvre sol, enherbement, prairies fleuries, haies vives, … et pourront être ponctuellement plantées de bouquets d'arbres.

Le confortement de l'aménagement paysager du carrefour en T permettra de créer à la fois une séquence à caractère urbain destinée à articuler la transition vers la zone et de « mise en scène » valorisante par rapport à la future zone d'activités.

Au niveau des panneaux publicitaires, le chapitre VIII du code de la route concernant la publicité, enseignes et pré-enseignes, interdit dans son article R418−7 ces dernières, visibles dans les 200 mètres de part et d'autre de la chaussée d'une autoroute ou route express hors agglomération.
De même, l'article R418-6, interdit publicité, enseignes et pré enseignes visibles dans les 20 mètres de part et d'autre de la chaussé d'une route nationale, d'un chemin départementaux ou d'une voie communale hors agglomération. Toutefois cette interdiction ne s'applique pas à celles qui ne gênent pas la perception de la signalisation routière et ne présentent aucun danger pour la circulation et satisfont aux conditions de surface et d'implantation, fixées par arrêté conjoint du ministre de l'intérieur et du ministre chargé de l'équipement.
Néanmoins, les panneaux publicitaires sont déconseillés le long des RD 674 et RD 12d.

Dans la zone d'activités, les dépôts de matériaux sont interdits le long de ces mêmes voies ; pour le reste de la zone, ils seront masqués par des végétaux en mélange choisis parmi des essences locales, ou bien couverts.

Des bouquets ponctuels de plantations (en mélange choisi parmi des essences locales) sont préconisés le long des espaces agricoles.

Au niveau du stationnement, 1 arbre pour environ 4 places de stationnement réalisées devra être planté.

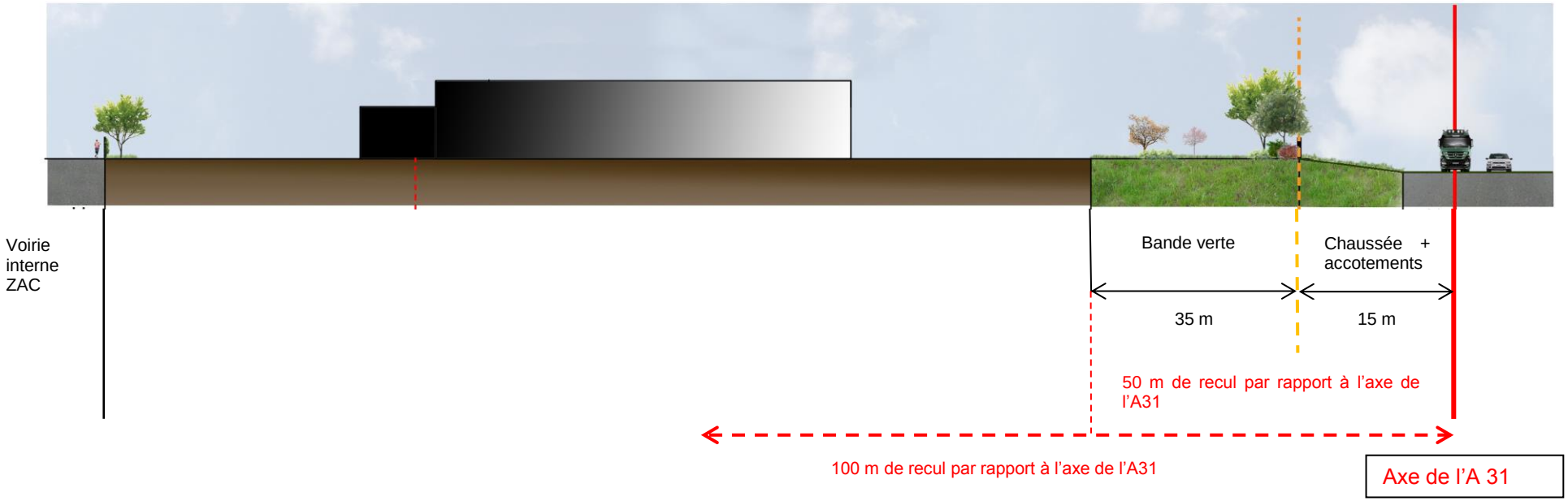
Les dispositifs de gestion des eaux pluviales (de type bassins d'infiltration) seront traités avec des formes assouplies et avec des profils de berges doux, un traitement végétal en mélange adapté à la colonisation des berges et talus contribuant à leur bonne tenue, tout en restant dans l'esprit de l'aménagement paysager de la zone.

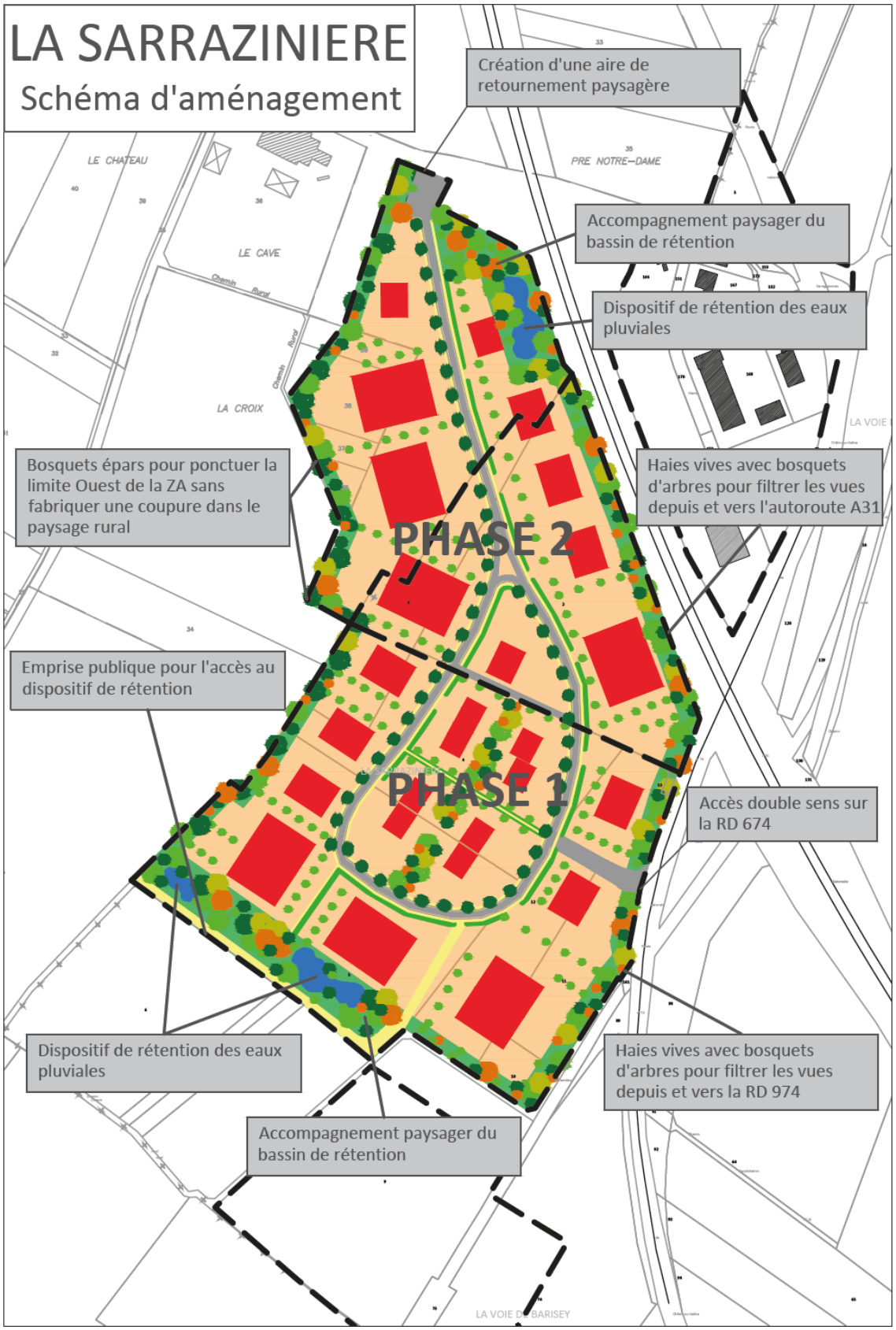
4.6. PROPOSITION DE REDUCTION DE LA BANDE INCONSTRUCTIBLE ET SCHEMA D'AMENAGEMENT GLOBAL DE LA ZONE

Compte tenu des éléments précédents issus de l'analyse du site et compte tenu de l'arrêté préfectoral n° n°2016/DDT54/ADUR/023 réduisant la bande inconstructible de 100 m à 50 m depuis l'A31 sur le ban communal de Bagneux, il est proposé de réduire la bande inconstructible en bordure de l'A31 pour les terrains de la ZAC (classés 1AUE et 2AUE au PLUi-H) à 50 m.

Cette réduction de la bande inconstructible permettra d'optimiser l'aménagement de la ZAC de la Sarrazinière et ainsi densifier l'urbanisation sur le site afin de minimiser la consommation d'espace agricole tout en préservant le grand paysage.

Coupe de principe sur la bande des 100 m de recul par rapport à l'axe de l'autoroute imposé par l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme




LA SARRAZINIERE
Schéma d'aménagement
Création d'une aire de retournement paysagère
Accompagnement paysager du bassin de rétention
Dispositif de rétention des eaux pluviales
Haies vives avec bosquets d'arbres pour filtrer les vues depuis et vers l'autoroute A31
Bosquets épars pour ponctuer la limite Ouest de la ZA sans fabriquer une coupure dans le paysage rural
PHASE 2
PHASE 1
Emprise publique pour l'accès au dispositif de rétention
Accès double sens sur la RD 674
Dispositif de rétention des eaux pluviales
Haies vives avec bosquets d'arbres pour filtrer les vues depuis et vers la RD 974
Accompagnement paysager du bassin de rétention
LE CHATEAU
LE CAVE
LA CROIX
PRE NOTRE-DAME
Chemin Rural
LA VOIE DU BARISEY

III. ANNEXES

Courrier du département autorisant un accès direct sur la RD 674

Ecrouves, le 14 mars 2019

COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS
DE COLOMBEY ET DU SUD TOULOIS
6 IMPASSE COLOMBE
BP 12
54170 COLOMBEY LES BELLES

Dossier suivi par Olivier MANGEAT
STAM Terres de Lorraine
Tel : 03 83 63 74 93
Courriel : omangeat@departement54.fr
www.meurthe-et-moselle.fr

Monsieur,

J'ai pris connaissance avec attention de votre demande concernant la création d'un accès direct de la ZAC Sarazinière via la RD 674.

Aussi, la position du Département de Meurthe-et-Moselle pour ce type de demande est la suivante :

- Limiter le nombre d'accès et créer un aménagement de tourne à gauche sur la RD, à la charge du demandeur,
- Avoir au moins 250 m entre accès si on ne peut vraiment pas faire autrement,
- Aucune création d'accès à l'approche ou en sortie d'une courbe ou d'un élément particulier de l'itinéraire ne sera autorisée.

Aussi, dans l'attente d'un dossier technique complet de votre part, je vous précise que j'émets un avis favorable de principe concernant cet aménagement, sous réserve qu'il respecte les éléments ci-dessus ainsi que les prescriptions générales du département (règlement départemental de voirie, guide technique…).

Restant à votre disposition, je vous prie d'agréer, monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Olivier MANGEAT,
Responsable Territorial
De l'Aménagement

230 rue de l'Esplanade du Génie – 54200 ECROUVES
www.meurthe-et-moselle.fr

Arrêté préfectoral n°2016/DDT54/ADUR/023 réduisant la bande inconstructible de 100 m à 50 m depuis l'A31 sur le ban communal de Bagneux

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE MEURTHE-ET-MOSELLE

Direction départementale des territoires

Service Aménagement durable, Urbanisme, Risques

Unité procédures d'urbanisme

ARRÊTÉ PRÉFECTORAL
N°2016/DDT54/ADUR/023
portant accord sur la demande de dérogation aux dispositions de l'article L.111-6 du code de l'urbanisme en vue d'autoriser l'implantation de la zone d'aménagement concerté de la Sarrazinière sur la commune de Bagneux dans la marge de recul de cent mètres de part et d'autre de l'axe de l'autoroute A31

LE PRÉFET DE MEURTHE-ET-MOSELLE
Officier de la Légion d'Honneur

- Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L.111-6 à L.111-10 ;

- Vu le code de l'environnement, notamment ses articles R.581-31, R.581-53 et R.581-56 ;

- Vu le code de la route, notamment son article R.418-7 ;

- Vu le décret du 31 juillet 2015 portant nomination de Monsieur Philippe MAHE préfet de Meurthe-et-Moselle ;

- Vu la demande par laquelle la communauté de communes du Pays de Colombey et du Sud Toulois sollicite une dérogation concernant la règle de constructibilité limitée de part et d'autre de l'axe de l'autoroute A31 pour la commune de Bagneux dans le cadre du projet de la carte communale ;

- Vu la délibération communautaire du Pays de Colombey et du Sud Toulois du 17 mars 2011 portant création de la zone d'aménagement concerté de la Sarrazinière ;

- Vu l'avis favorable de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites dans sa séance du 27 avril 2015 ;

- Vu le registre des délibérations de la communauté de communes du Pays de Colombey et du Sud Toulois du 29 avril 2015 ;

- Vu la délibération du conseil municipal de la commune de Bagneux en date du 19 juin 2015 approuvant les modifications statutaires présentées lors du conseil communautaire du 29 avril 2015 ; la communauté de communes sera chargée de l'élaboration, de la modification, de la révision ou de toutes procédures d'évolution de plan local d'urbanisme, de document en tenant lieu et carte communale",

- Vu la délibération communautaire du Pays de Colombey et du Sud Toulois du 14 octobre 2015 ;

- Vu l'avis favorable du conseil départemental de Meurthe-et-Moselle du 15 mars 2016 ;

- Vu les plans et l'avis du gestionnaire de l'infrastructure autoroutière APRR du 7 avril 2016 ;

- Vu le deuxième avis du gestionnaire de l'infrastructure autoroutière APRR du 11 octobre 2016 ;

- Vu le relevé de décisions du 19 octobre 2016 entre les services de la direction départementale des territoires (DDT) et la communauté de communes du Pays de Colombey et du Sud Toulois ;

Adresse postale :
DDT de Meurthe-et-Moselle
Nancy
C.O. n°60025 – 54035 NANCY Cedex

Accueil du public :
du lundi au vendredi
de 13h30 à 16h30
et sur rendez-vous

Localisation du service
Place des Ducs de Bar à

Tél : 03.54.95.64.00 – Fax : 03.83.28.04.23

- Vu l'accord du 27 octobre 2016 de la communauté de communes du Pays de Colombey et du Sud Toulois de reculer le périmètre de la zone de 15 m le long **des axes A31 et RD974**, l'organisation de l'espace permettant ainsi d'ajuster le plan d'aménagement futur sans bouleverser le schéma de principe de la zone d'aménagement concerté (ZAC) de la Sarrazinière ;

- Considérant que le site d'implantation projeté de la zone d'aménagement concerté de la Sarrazinière couvre une superficie de 33 hectares dont 7 hectares sur la commune de Bagneux avec un recul de 34,75 mètres de part et d'autre de l'axe de l'autoroute A31 ;

- Considérant que la réduction de la marge de recul de 100 mètres à 34,75 mètres de part et d'autre de l'axe de l'autoroute A31 permet d'optimiser la densification de la zone d'aménagement concerté en autorisant l'aménagement de deux rangées de parcelles et permet de diminuer la consommation d'espaces agricoles ;

- Considérant que le maintien de la marge de recul de 100 mètres de part et d'autre de l'axe de l'autoroute A31 impliquerait l'impossibilité de réaliser sept lots de parcelles sur les 26 prévues ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture de Meurthe-et-Moselle,

ARRÊTE

ARTICLE 1 : il est dérogé à la règle d'interdiction de construire dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe de l'autoroute A31 sur la commune de BAGNEUX à l'intérieur du périmètre de la future zone d'aménagement concerté (ZAC) de la Sarrazinière afin de permettre l'implantation de la ZAC sous réserve du respect de la prescription mentionnée à l'article 2.

ARTICLE 2 : la prescription évoquée au précédent article est la suivante :
observer un recul minimum de 50 m par rapport à l'axe de l'autoroute, soit 15,25 m supplémentaires par rapport à la limite du projet actuel.

ARTICLE 3 : le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de Meurthe-et-Moselle.

ARTICLE 4 : la présente décision peut faire l'objet d'un recours contentieux dans les deux mois à compter de sa publication devant le Tribunal administratif de Nancy, 5 place de la carrière – 54 000 Nancy.

ARTICLE 5 : le secrétaire général de la préfecture de Meurthe-et-Moselle, la directrice départementale des territoires de Meurthe-et-Moselle et le président de la communauté de communes du Pays de Colombey et du Sud Toulois sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à NANCY le 23 DEC. 2016

le Préfet,

Pour le Préfet,
le Secrétaire Général.

Jean-François RAFFY