



COMMUNAUTE DE COMMUNES
DES PORTES DU HAUT-DOUBS

PLUI
VALANT SCOT

Dossier Loi Barnier

Annexe relative à la demande de dérogation à l'application du L111-6 du Code de l'Urbanisme



Projet approuvé le 18 mars 2024

IV. Zone UES prévue pour l'implantation d'un terrain multisport

1 /Présentation et analyse de la zone d'étude

A. La situation géographique de la zone d'étude au sein des Portes du Haut-Doubs

La zone d'étude se trouve dans la commune des Premiers Sapins.

Elle est à proximité immédiate de la RN57.

La zone d'étude est située à côté d'un terrain de football, en extension du centre-bourg.



B. Le site du projet

Présentation de la zone d'étude et de son contexte

La zone d'étude fait environ 0,5 ha.

Elle est située au Nord-Est de la commune. Elle est visible depuis la RN57. La zone d'étude est accessible depuis la sortie D32 en direction de la commune de Nods puis par la rue Clos du Moulin et la rue des Coudres.

La zone d'étude est prévue pour accueillir un terrain multisport.

Située à proximité du centre bourg, la zone d'étude est très bien reliée avec le village. Elle est facilement accessible depuis la RN57. Elle est située à côté d'un terrain de football.



Caractéristiques physiques et naturelles de la zone d'étude

La topographie de la zone d'étude est assez marquée :

- La topographie connaît une déclivité longitudinale du Sud-Est au Nord :

La partie haute (autour des 725 mètres) se trouve au Nord de la zone (A sur les documents), dans un secteur relativement plat, puis la pente se décline assez fortement (d'une dizaine de mètres) vers le Sud-Est (B sur les documents), selon une pente moyenne de 5%. La partie basse est autour de 715 m d'altitude (B sur les documents).

- Et transversale de l'Est à l'Ouest

Les altitudes passent de 724 m (C sur les documents) à 723 mètres environ, pour une pente moyenne de 2%.

La zone d'étude est surélevée par rapport à la RN57.

D'après la carte géologique du BRGM, les terrains affleurant dans la zone d'étude correspondent à des formations datant du jurassique supérieur. Il s'agit du Portlandien (j9). On y trouve du calcaire à tubulures café-au-lait flammés, du calcaire hydraulique à la base, du calcaire dolomitique lacustre au sommet.

La zone est actuellement un espace agricole dédié au pâturage. Le flanc de la parcelle est davantage arboré et des arbres sont situées à l'entrée de celle-ci le long de la rue des coudres.

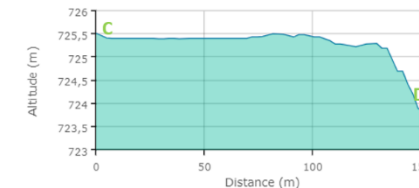
Profil altimétrique longitudinal

Source : Géoportail



Et transversal

Source : Géoportail



Covisibilité et sensibilités paysagères

- Vues 1 et 2 depuis la RN57 direction Pontarlier : la zone d'étude n'est pas visible depuis la RN57. La zone d'étude est un terrain en pente et la RN57 chemine en contrebas. Des merlons sont présents tout le long de la zone d'étude (vue 1). Au niveau de la voie de décélération, la zone d'étude est cachée par des merlons. Elle n'est pas en covisibilité avec la RN57 direction Pontarlier.



- Vues 3 et 4 depuis la RN57 direction Besançon : depuis la voie de décélération, la zone d'étude est en covisibilité. L'habitation située sur la parcelle qui jouxte la zone d'étude est visible ainsi que le haut des arbres qui sont situés au nord de la zone d'étude.



La zone d'étude dans le PLUi valant SCoT

La zone d'étude est placée dans une zone Ues au PLUi. Sa superficie fait 0,5 ha.

Ce zonage est conforme au PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durables).

En effet, dans son **Ambition 1 : Pour une réponse raisonnable à la pression démographique**, le PADD affirme la volonté de poursuivre le développement des équipements et des services en fonction de l'évolution des besoins, compte tenu de la dynamique démographique.

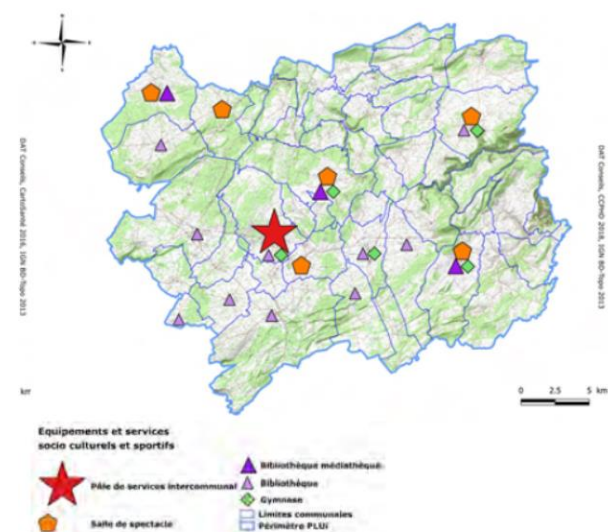
« Le PLUi veille ainsi à :

- Conforter l'armature urbaine en place et le rôle particulier de chaque commune dans le territoire,
- Anticiper les besoins d'équipements et l'adaptation des services à la personne dans un contexte rural et de solidarité des territoires,
- Mutualiser les équipements et les services nécessaires pour plus d'efficacité,
- Œuvrer pour le maintien d'une offre de soins primaires de qualité,
- ...

Le PLUi devra prévoir le renforcement des centres dans les villes et bourgs du territoire, pour qu'ils deviennent denses, attractifs, riches en commerces et en services. »

Notons que le PADD affirme également la volonté de renforcer les bourgs relais, soit Les Premiers Sapins (**Ambition 4 : Pour un bon « ménagement » du territoire**). Les bourgs relais doivent accueillir des commerces et des services essentiels.

« Dans le cadre du PLUi, les communes mettront en place des aménagements et équipements qui correspondent à leur position dans l'armature urbaine, en termes de typologie d'habitat, de densité, d'offres de service, ... ».



Les espaces naturels protégés, les servitudes, les risques et les nuisances

- La zone d'étude n'est concernée par aucun espace naturel protégé, ni par aucun inventaire de zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique, ni par un corridor écologique.
- Le site ne présente pas d'éléments historiques ou architecturaux particuliers. Il n'est pas situé à proximité d'un site classé ou inscrit.
- La zone d'études est exposée à des nuisances sonores liées au trafic routier (voir pages suivantes).
- La zone d'étude n'est pas une zone à risque selon l'Atlas des secteurs à risque de mouvements de terrain du Doubs.

C. Le trafic et la sécurité, la bande d'inconstructibilité et le classement sonore

Trafic routier et sécurité

- La zone d'étude est située derrière la RN57.
- La RN57 relie Besançon à Pontarlier et à la Suisse (Lausanne).

En 2019, les comptages routiers indiquent (Source : DIR Est – DE Besançon) :

- 25 720 véhicules/jour, dont 9% de poids-lourds (2 165 PL) à Saône (à une vingtaine de kilomètres des Premiers Sapins, en direction de Besançon),
- 13 709 véhicules/jour, dont 8% de poids-lourds (1 147 PL) à la Vrine (à une vingtaine de kilomètres des Premiers Sapins, en direction de Pontarlier, dans la commune de Goux-les-Usiers).

- Au trafic de cette route à grande circulation, s'ajoute celui de la RD32, axe routier d'importance locale, qui relie Nods à Valdahon.

En 2017, les comptages routiers indiquent (Source : Département du Doubs) :

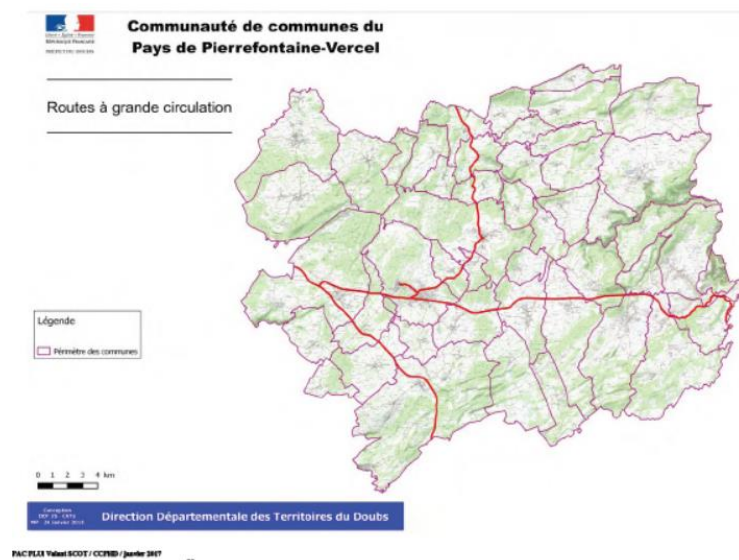
- 1792 véhicules/jour dont 44 poids-lourds (6,7%) en direction de Valdahon,
- 1108 véhicules/ jour dont 40 poids-poids lourds, en direction de Valdahon.

- Une nouvelle voirie devra être créée pour rendre le site accessible.

Bande d'inconstructibilité

La RN57 est classée Routes à grande circulation. Elle est donc soumise aux dispositions de la loi Barnier (article L111-6 du code de l'urbanisme).

Article L111-6 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. »

Pour se soustraire à cette contrainte d'inconstructibilité sur une bande de 75 mètres le long de la RN57, le présent dossier expose les dispositions particulières, adoptées pour permettre la mise en valeur et la constructibilité de ces espaces.

Environnement sonore

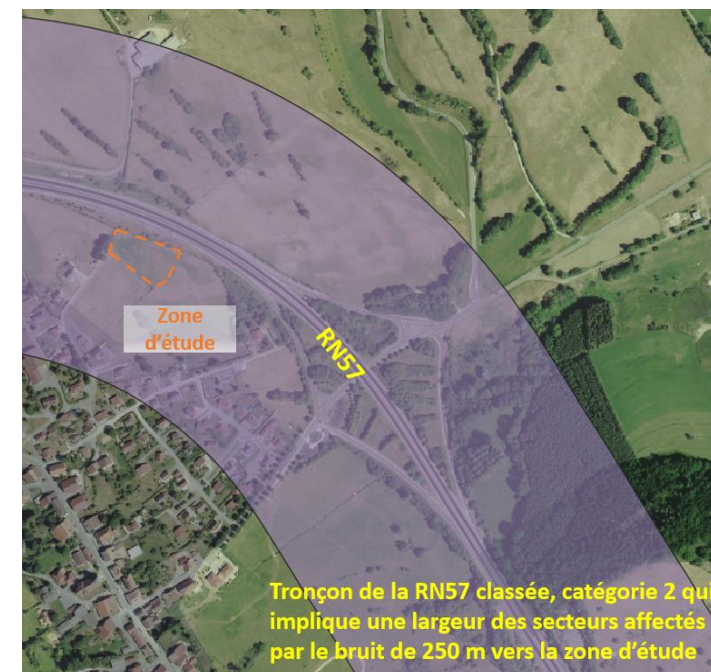
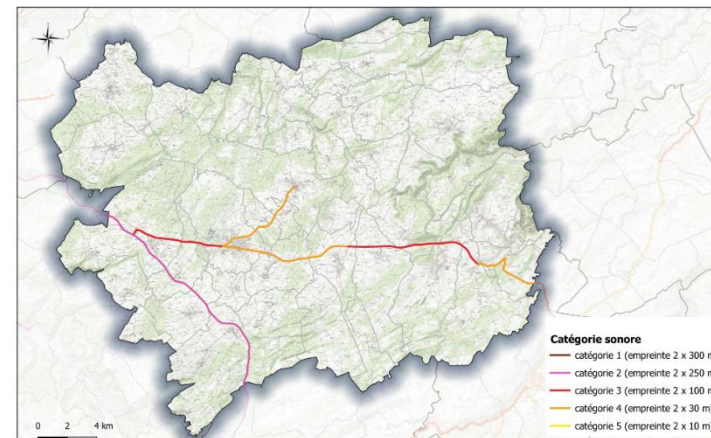
Les abords des voies de circulation sont affectés par le bruit, c'est pourquoi elles sont classées pour leur impact sonore par arrêté préfectoral, selon cinq catégories, en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic.

Ce classement sonore des voies routières et ferroviaires doit être mis à jour tous les 5 ans. Dans le département du Doubs, il a été mis en place en 2011, modifié en 2015 puis en 2021.

Ce classement détermine la largeur de la bande affectée par le bruit de part et d'autre de la voie, et au sein de laquelle les nouvelles constructions doivent respecter des normes d'isolation phonique. Le niveau minimum d'isolement acoustique est précisé par l'arrêté du 30 mai 1996 (modifié par l'arrêté du 23 juillet 2013) pour les bâtiments d'habitation et par trois arrêtés du 25 avril 2003 pour les bâtiments d'enseignement, de santé et les hôtels.

La RN57 est classée catégorie 2 sur cette portion de route, la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit est de 250 mètres de part et d'autre de cette voie.

Dans ce contexte, les constructions exposées au bruit des voies sont soumises à des normes d'isolement acoustique conformément aux dispositions en vigueur.



D. Synthèse : les grands enjeux de la zone d'étude

- Enjeux pour répondre aux besoins de la population :

La mise en place d'un terrain multisport est un nouvel équipement à la disposition des habitants du territoire. Sa création renforce la pratique de plusieurs activités sportives en plein air et favorise le développement d'interactions sociales entre les habitants.

La zone d'étude située aux Premiers Sapins assure le développement de la commune en tant que bourg relais.

- Enjeux urbains :

Les caractéristiques de la zone d'étude sont favorables à l'implantation d'un terrain multisport. La zone d'étude est accessible depuis la rue des Coudres, aucune nouvelle voirie ne sera créée. Elle est située à côté d'un terrain de football déjà existant, il n'induirait aucune nouvelle nuisance pour les habitants.

Il s'agit d'un terrain qui ne possède pas de valeur écologique ou paysagère particulière. Il offre un paysage rural, typique du premier plateau du massif du Jura, mais ordinaire.

La vocation à urbaniser de la zone d'étude apparaît comme une suite logique et cohérente au développement des offres d'équipements sportifs sur le territoire.

- Enjeux paysagers :

La position de la zone d'étude est située au Nord-Est du territoire, en extension du centre-bourg et en covisibilité avec l'axe routier qui l'environne, lui confère des enjeux paysagers et d'image particulièrement forts.

Le traitement urbain, architectural et paysager devra être tout particulièrement soigné.

2 / Projet global et modification du recul

A. OA de la zone Ues des Premiers Sapins

Localisation de la zone Ues



Programme et parti d'aménagement

Destination : Terrain multisport

Surface aménageable : 0,5 ha

Estimation indicative du nombre de lots possibles en recherchant une bonne densité et une modération de la consommation d'espace : Néant, car il s'agit de construire un terrain multisport

Accès/voirie :

Néant

Traitement paysager :

La végétation située en bordure de la RN57 et à l'ouest du site rue des coudres devra être maintenue afin de préserver l'ambiance bocagère des lieux. Celle-ci sera renforcée par la plantation d'une haie à l'est du site permettant en outre de créer une transition douce avec les futures habitations.

Tout abatage devra faire l'objet d'un remplacement par deux arbres de même nature. Il sera obligatoirement planté des arbres et arbustes d'essences locales et variées (voir OAP thématique Espace rural), jouant sur les hauteurs (strate arborée et arbustive) et sur les essences (persistantes et caduques).

Les surfaces non bâties et non aménagées pour la circulation, le stationnement ou le stockage, seront traitées en espace vert.

Des alignements d'arbres seront créés dans les espaces de stationnement.

La création d'écrans de verdure pourra être demandée pour une meilleure insertion des bâtiments.

Les constructions devront respecter la configuration du terrain et s'y adapter.

Eaux pluviales :

Le traitement des eaux pluviales se fera à la parcelle. Afin de favoriser leur infiltration, les espaces libres de toute occupation seront traités en espaces verts et la majorité des places de stationnement extérieures sera réalisée avec des matériaux permettant l'infiltration des eaux pluviales.

Insertion urbaine et architecturale :

Le PLUi affirme clairement la volonté de rechercher une cohérence architecturale dans la conception et le traitement des futures constructions avec celles environnantes.

Schéma d'aménagement



B. Le nouveau recul

Le recul de 75 m généré par le classement Routes à grande circulation de la RN57 occasionne une perte de surface utile à hauteur de 0,5 ha.

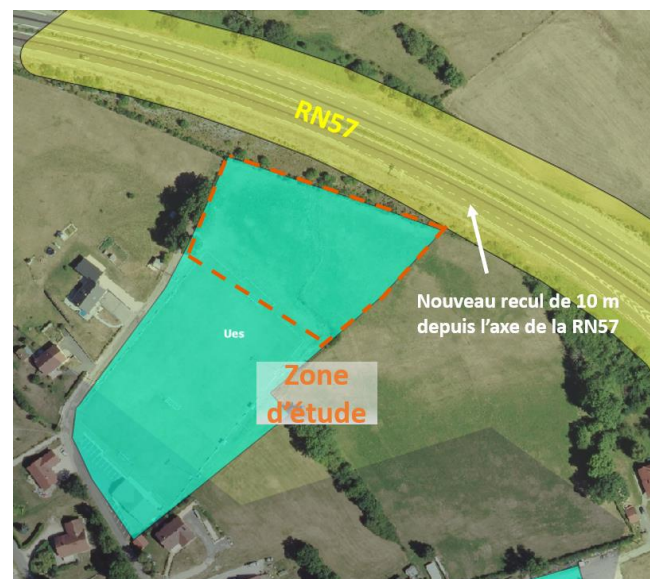
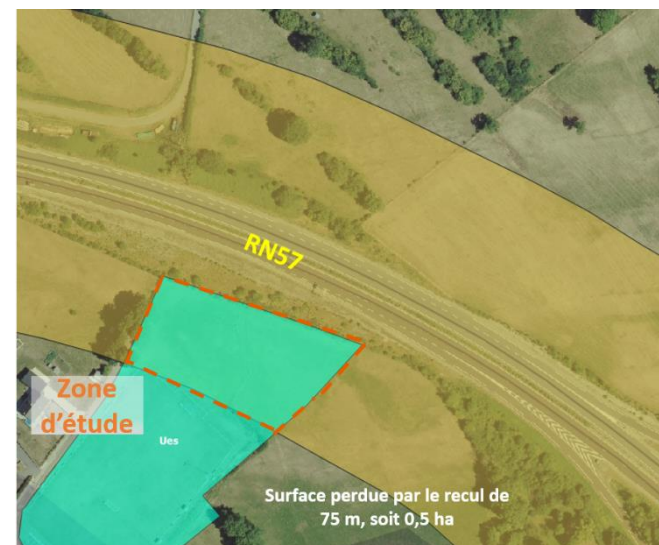
Cela représente l'entièreté de la zone. Le maintien du recul de 75 m aurait pour conséquence :

- De devoir programmer une zone 1AU en compensation des surfaces perdues,
- De devoir consommer d'autres espaces agricoles probablement plus fonctionnels.

C'est pourquoi en dérogation à l'application de l'article L.111-6 du code de l'urbanisme, il est proposé de réduire le recul de 75 m à 10 m.

Le nouveau recul permet de conforter l'offre de services à proximité immédiate du bourg-centre des Premiers Sapins et d'optimiser l'utilisation du foncier dans un site sans enjeux pour des populations puisqu'il ne générera pas de nouvelle nuisance, ni d'impact paysager pour des habitants.

En contrepartie et comme l'affirme le PADD, le projet intégrera des exigences de densité plus fortes, en recherchant une meilleure optimisation foncière et des formes bâties compactes et contigües.



3 /Compatibilité du nouveau recul avec la prise en compte des 5 critères

L'article L111-8 du code de l'urbanisme dispose que : « Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. »

A. Nuisances

La zone d'étude est affectée par des nuisances sonores générées par la RN57. Le classement sonore de l'axe routier et la législation sur les normes d'isolement phonique qu'il produit devront être pris en compte pour l'aménagement de la zone.

La bande végétalisée doit être conservée le long des voies (voir paragraphe suivant C Qualité architecturale, urbaine et paysagère) permettra de diminuer les nuisances phoniques.

Concernant les nuisances que la modification du recul pourrait générer :

- Il n'y a pas d'incidence pour des populations, puisque la zone d'étude n'a pas vocation à créer de nuisances sonores supplémentaires,
- En revanche, elle a une incidence visuelle pour les usagers de la RN57 (voir paragraphe suivant C Qualité architecturale, urbaine et paysagère).

Dans ces conditions, on peut conclure à une compatibilité du nouveau recul avec la prise en compte des nuisances.

B. Sécurité

- La modification du recul n'a aucun impact sur les conditions d'accessibilité à la zone d'étude, ni sur la sécurité routière.

Aucun nouvel accès à la zone d'étude n'est prévu depuis la RN57. Elle est accessible depuis la rue des Coudres qui offre les conditions de sécurité satisfaisantes et a un dimensionnement adapté aux flux.

- La modification du recul sera sans impact sur la visibilité depuis la RN57 puisque l'axe de circulation est rectiligne, sans virage ; ni depuis la voie de décélération, puisque les équipements routiers y sont progressivement encaissés dans la pente et encadrés par des talus.

Dans ces conditions, on peut conclure à une compatibilité avec du nouveau recul avec la prise en compte de la sécurité.

C. Qualité architecturale, urbaine et paysagère

- La zone d'étude est visible depuis la RN57. Sa sensibilité paysagère est moyenne.

L'aménagement de la zone d'étude aura un impact paysager réel, sur lequel la modification du recul n'a que peu d'incidence.

Le principal objectif sera donc de réduire l'impact visuel de la future zone d'habitation. C'est pourquoi son insertion paysagère devra être particulièrement soignée, avec :

- **Un traitement de l'interface avec les axes routiers :**

- La zone d'étude bénéficie d'un certain nombre d'arbres en limite de la RN57 qu'il convient de préserver au maximum afin de ne pas dénaturer l'ambiance bocagère des lieux,
- Sur la partie Nord du territoire, les arbres devront être préservés.

- **Une bonne intégration visuelle des bâtiments dans le site en tenant compte de sa topographie particulière :**

- **Une intégration d'objectifs environnementaux dans l'aménagement de la zone d'étude et des constructions :**

- Le traitement des eaux pluviales se fera à la parcelle. Afin de favoriser les infiltrations, les espaces libres de toute occupation seront traités en espaces verts,
- La majorité des places de stationnement extérieur sera réalisée avec des matériaux permettant l'infiltration des eaux pluviales.

- Les constructions devront respecter la configuration du terrain et s'y adapter. En conséquence, les mouvements de terrain (remblai/déblai) seront limités et les enrochements proscrits.

- **Une grande cohérence urbaine et paysagère à l'intérieur de la zone :**

- Une grande unité dans le traitement des espaces verts et le traitement paysager global de la zone, avec :
 - L'utilisation d'espèces locales pour la totalité des plantations,
 - Un traitement en espace vert de toutes les surfaces non bâties et non aménagées pour la circulation ou le stationnement,
 - La création d'écrans de verdure pourra être demandés pour une meilleure insertion des bâtiments, ...
- Des clôtures qui devront garantir une transparence sur la majeure partie de leur linéaire, une partie opaque qui ne devra pas dépassée 0,50 mètres de hauteur.

Remarques :

Plusieurs de ces prescriptions/ recommandations figurent au règlement du PLUi valant SCoT et/ou dans l'OAP dédiée à la zone d'étude.

Ces prescriptions/ recommandations seront intégralement annexées à l'OAP dédiée à la zone d'étude.

Cette dernière précise bien que :

Le PLUi valant SCoT de la CCPHD se donne des objectifs élevés de modération de la consommation d'espace. Le PADD a pour objectif de réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers. Dans chaque commune, un équilibre entre la mobilisation du renouvellement urbain et le développement en extension doit être recherché.

Dans ces conditions, on peut conclure à une compatibilité du nouveau recul une plus grande sobriété dans la consommation foncière, ce qui est un objectif majeur du PLUi valant SCoT de la CCPHD.



COMMUNAUTE DE COMMUNES
DES PORTES DU HAUT-DOUBS

PLUI
VALANT SCOT

Dossier Loi Barnier

Annexe relative à la demande de dérogation à l'application du L111-6 du Code de l'Urbanisme

Projet approuvé le 18 mars 2024



Zone 1AU prévue pour l'implantation d'un projet Ages et Vies
aux Premiers Sapins.

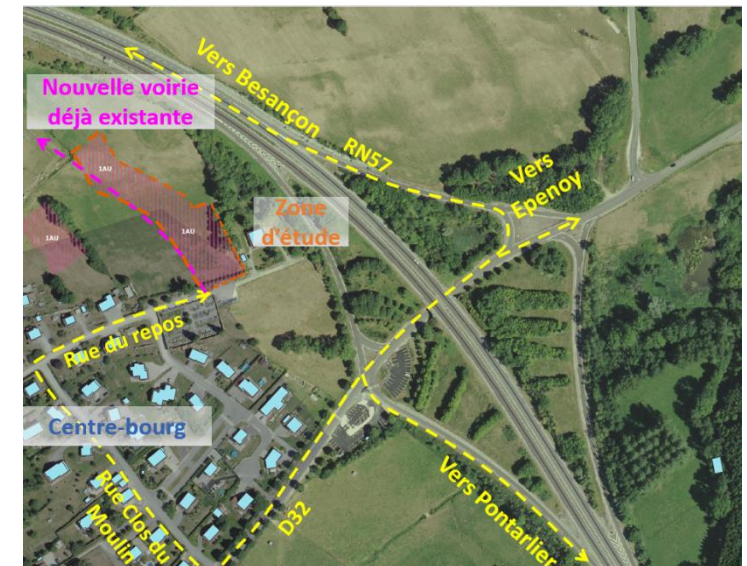
1 /Présentation et analyse de la zone d'étude

A. La situation géographique de la zone d'étude au sein des portes du Haut-Doubs

La zone d'étude se trouve dans la commune des Premiers Sapins.

Elle est à proximité immédiate de la RN57.

La zone d'étude est située dans l'enveloppe urbaine du bourg, à proximité d'un lotissement en cours de construction.



B. Le site du projet

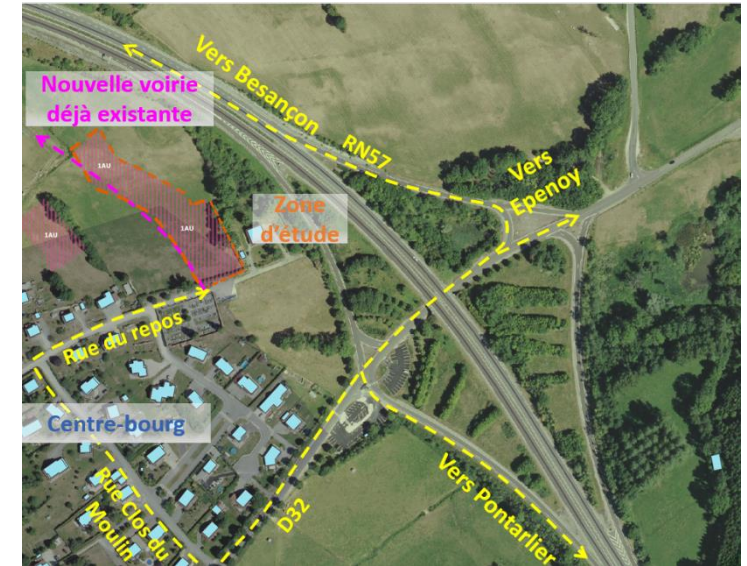
Présentation de la zone d'étude et de son contexte

La zone d'étude fait 0,6 ha.

Elle est située au Nord-Est de la commune. Elle est visible depuis la RN57. La zone d'étude est accessible depuis la sortie D32 en direction de la commune de Nods puis par la rue Clos du Moulin et la rue du Repos. Une nouvelle voirie a été créée qui dessert le lotissement situé sur la parcelle voisine.

La zone d'étude est prévue pour accueillir des logements individuels et/ou intermédiaires ainsi que des logements seniors implantés au sud du secteur d'intervention.

Située à proximité du centre bourg, la zone d'étude est très bien reliée avec le village et les commerces. Elle est facilement accessible depuis la RN57.



Caractéristiques physiques et naturelles de la zone d'étude

La topographie de la zone d'étude est assez marquée :

- La topographie connaît une déclivité longitudinale du Sud-Est au Nord :

La partie haute (autour des 725 mètres) se trouve au Nord de la zone (A sur les documents), dans un secteur relativement plat, puis la pente se décline assez fortement (d'une dizaine de mètres) vers le Sud-Est (B sur les documents), selon une pente moyenne de 5%. La partie basse est autour de 715 m d'altitude (B sur les documents).

- Et transversale de l'Est à l'Ouest

Les altitudes passent de 712 m (C sur les documents) à 716 mètres environ, pour une pente moyenne de 5%.

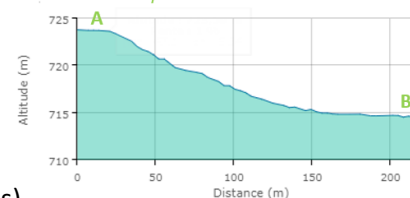
La zone d'étude est surélevée par rapport à la RN57.

D'après la carte géologique du BRGM, les terrains affleurant dans la zone d'étude correspondent à des formations datant du jurassique supérieur. Il s'agit du Portlandien (j9). On y trouve du calcaire à tubulures café-au-lait flammés, du calcaire hydraulique à la base, du calcaire dolomitique lacustre au sommet.

La zone est actuellement un espace agricole dédié au pâturage. Le flanc de la parcelle est davantage arboré et des haies sont situées à l'entrée de celle-ci le long de la rue du repos.

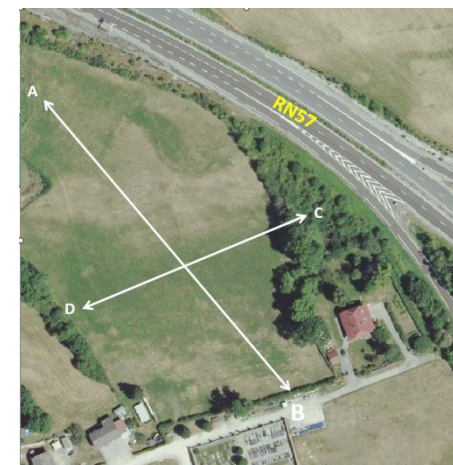
Profil altimétrique longitudinal

Source : Géoportail



Et transversal

Source : Géoportail



Covisibilité et sensibilités paysagères

- Vues 1 et 2 depuis la RN57 direction Pontarlier : la zone d'étude n'est pas visible depuis la RN57. La zone d'étude est un terrain en pente et la RN57 chemine en contrebas. Des merlons sont présents tout le long de la zone d'étude (vue 1). Au niveau de la voie de décélération, la zone d'étude est cachée par des merlons. Elle n'est pas en covisibilité avec la RN57 direction Pontarlier.



- Vues 3 et 4 depuis la RN57 direction Besançon : depuis la voie de décélération, la zone d'étude est en covisibilité. L'habitation située sur la parcelle qui jouxte la zone d'étude est visible ainsi que le haut des arbres qui sont situés au nord de la zone d'étude.



La zone d'étude dans le PLUi valant SCoT

La zone d'étude est placée dans une zone 1AU au PLUi. Sa superficie fait 0,6 ha.

Ce zonage est conforme au PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durables).

En effet, dans son **Ambition 1 : Pour une réponse raisonnable à la pression démographique**, le PADD affirme la volonté de proposer une offre de logements qualitative et diversifiée pour répondre à tous les types de besoins :

« Le plan local d'urbanisme favorisera une stratégie d'habitat nouvelle :

- Proposer une offre de logements plus diversifiée et mixte avec davantage de collectifs et de logements locatifs, y compris sociaux, dont le taux devrait au moins atteindre 10%,
- Cibler les efforts de production du logement aidé d'abord dans les villes et bourgs centres, autour des services, mais en ayant également quelques logements sociaux dans les villages, à destination des foyers modestes, en particulier par la création de logements locatifs dans les anciennes grosses fermes,
- Poursuivre la diversification des typologies de logements et répondre aux besoins des populations spécifiques, en particulier en produisant des petits logements pour les personnes isolées.

Notons que le PADD affirme également la volonté de renforcer les bourgs relais, soit Les Premiers Sapins (**Ambition 4 : Pour un bon « ménagement » du territoire**). Les bourgs relais doivent offrir une diversité de logements pour répondre à la demande des habitants.

« Dans le cadre du PLUi, les communes mettront en place des aménagements et équipements qui correspondent à leur position dans l'armature urbaine, en termes de typologie d'habitat, de densité, d'offres de service, ... ».



Les espaces naturels protégés, les servitudes, les risques et les nuisances

- La zone d'étude n'est concernée par aucun espace naturel protégé, ni par aucun inventaire de zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique, ni par un corridor écologique.
- Le site ne présente pas d'éléments historiques ou architecturaux particuliers. Il n'est pas situé à proximité d'un site classé ou inscrit.
- La zone d'études est exposée à des nuisances sonores liées au trafic routier (voir pages suivantes).
- La zone d'étude n'est pas une zone à risque selon l'Atlas des secteurs à risque de mouvements de terrain du Doubs.

C. Le trafic et la sécurité, la bande d'inconstructibilité et le classement sonore

Trafic routier et sécurité

- La zone d'étude est située derrière la RN57.
- La RN57 relie Besançon à Pontarlier et à la Suisse (Lausanne).

En 2019, les comptages routiers indiquent (Source : DIR Est – DE Besançon) :

- 25 720 véhicules/jour, dont 9% de poids-lourds (2 165 PL) à Saône (à une vingtaine de kilomètres des Premiers Sapins, en direction de Besançon),
- 13 709 véhicules/jour, dont 8% de poids-lourds (1 147 PL) à la Vrine (à une vingtaine de kilomètres des Premiers Sapins, en direction de Pontarlier, dans la commune de Goux-les-Usiers).

- Au trafic de cette route à grande circulation, s'ajoute celui de la RD32, axe routier d'importance locale, qui relie Nods à Valdahon.

En 2017, les comptages routiers indiquent (Source : Département du Doubs) :

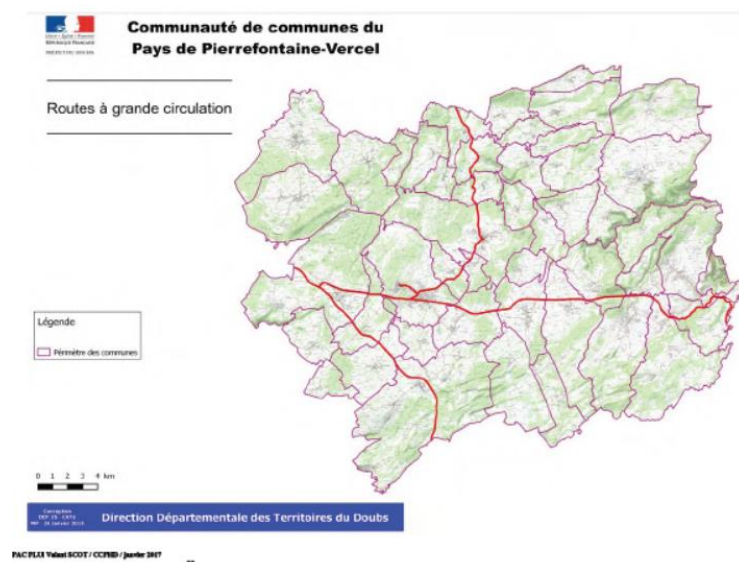
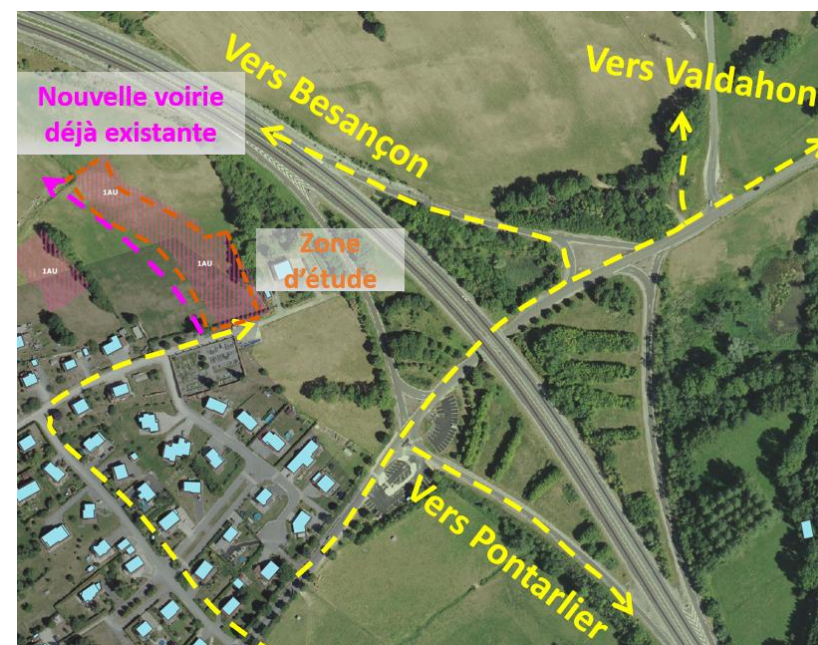
- 1792 véhicules/jour dont 44 poids-lourds (6,7%) en direction de Valdahon,
- 1108 véhicules/ jour dont 40 poids-poids lourds, en direction de Valdahon.

- Une nouvelle voirie devra être créée pour rendre le site accessible.

Bande d'inconstructibilité

La RN57 est classée Routes à grande circulation. Elle est donc soumise aux dispositions de la loi Barnier (article L111-6 du code de l'urbanisme).

Article L111-6 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. »

Pour se soustraire à cette contrainte d'inconstructibilité sur une bande de 75 mètres le long de la RN57, le présent dossier expose les dispositions particulières, adoptées pour permettre la mise en valeur et la constructibilité de ces espaces.

Environnement sonore

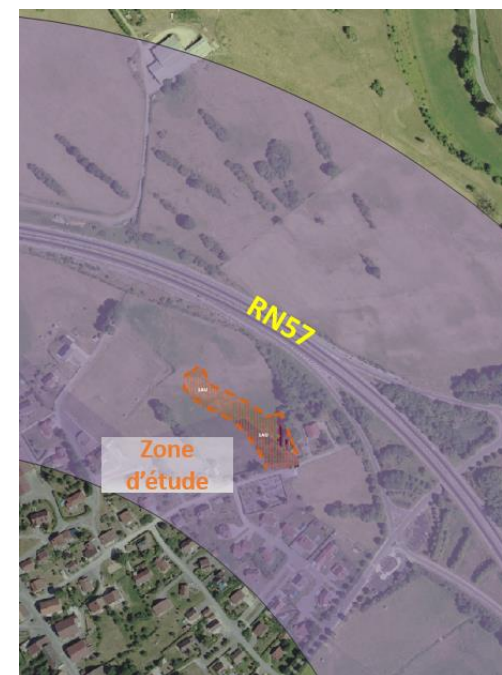
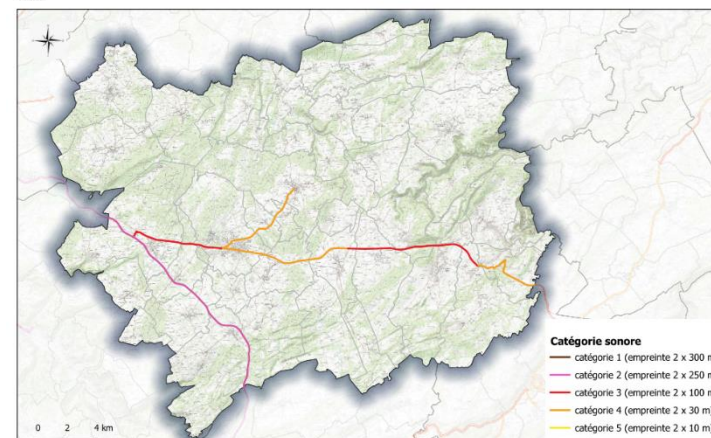
Les abords des voies de circulation sont affectés par le bruit, c'est pourquoi elles sont classées pour leur impact sonore par arrêté préfectoral, selon cinq catégories, en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic.

Ce classement sonore des voies routières et ferroviaires doit être mis à jour tous les 5 ans. Dans le département du Doubs, il a été mis en place en 2011, modifié en 2015 puis en 2021.

Ce classement détermine la largeur de la bande affectée par le bruit de part et d'autre de la voie, et au sein de laquelle les nouvelles constructions doivent respecter des normes d'isolation phonique. Le niveau minimum d'isolement acoustique est précisé par l'arrêté du 30 mai 1996 (modifié par l'arrêté du 23 juillet 2013) pour les bâtiments d'habitation et par trois arrêtés du 25 avril 2003 pour les bâtiments d'enseignement, de santé et les hôtels.

La RN57 est classée catégorie 2 sur cette portion de route, la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit est de 250 mètres de part et d'autre de cette voie.

Dans ce contexte, les constructions exposées au bruit des voies sont soumises à des normes d'isolement acoustique conformément aux dispositions en vigueur.



D. Synthèse : les grands enjeux de la zone d'étude

- Enjeux pour répondre aux besoins de la population :

La zone d'étude située aux Premiers Sapins assure le développement de la commune en tant que bourg relais qui répond à la demande de logements et assure une diversification des typologies d'habitat pour sa population.

Le projet a pour but de créer *a minima* 7 logements dont 4 logements seniors.

Le projet Ages et Vie est une nouvelle forme d'habitat pour les seniors en perte d'autonomie qui ne peuvent plus rester chez eux. Chaque résident dispose d'une chambre particulière, meublée ou non, avec entrée indépendante par une terrasse et une salle de bain privative. Les parties communes sont partagées par l'ensemble des colocataires.

Les résidents bénéficient d'un accompagnement quotidien par des auxiliaires de vie permettant de répondre à leurs besoins.

- Enjeux urbains :

Les caractéristiques de la zone d'étude sont favorables à l'implantation d'une maison Ages et Vie :

- La zone d'étude est accessible depuis la rue du Repos, aucune voirie ne doit être créée,
- Elle est située à proximité immédiate du centre-bourg de la commune,
- Il s'agit d'un terrain qui ne possède pas de valeur écologique ou paysagère particulière. Il offre un paysage rural, typique du premier plateau du massif du Jura, mais ordinaire,

- La zone d'étude est à proximité immédiate du centre-bourg de la commune de Nods, elle n'induit aucune nuisance pour les habitants.

La vocation à urbaniser de la zone d'étude apparaît comme une suite logique et cohérente au développement des offres de service de santé sur le territoire.

- Enjeux paysagers :

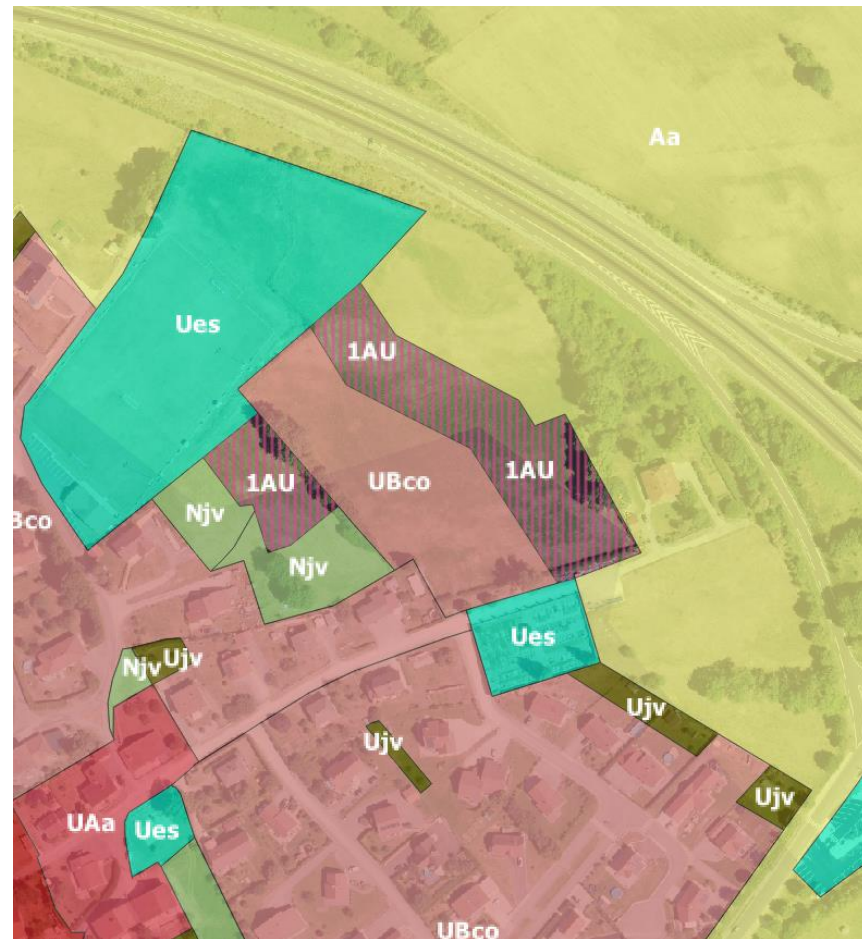
La position de la zone d'étude est située au Nord-Est du territoire, en extension du centre-bourg et en covisibilité avec l'axe routier qui l'environne, lui confère des enjeux paysagers et d'image particulièrement forts.

Le traitement urbain, architectural et paysager devra être tout particulièrement soigné, pour développer une zone économique de grande qualité.

2 / Projet global et modification du recul

A. OA de la zone 1AU des Premiers Sapins

Localisation de la zone 1AU



Programme et parti d'aménagement

Destination : Habitat individuel, groupé, collectif, commerces, services et toutes fonctions compatibles avec l'habitat

OAP thématique de référence : densification, entrées de villages

Surface aménageable : 0,6 ha brut, soit 0,48 ha net

Densité minimale : 15 logts/ha (sur la surface nette)

Programmation minimale : 7 logements dont 4 logements seniors

Programmation minimale de logements abordables : 0%

Opération d'ensemble exigée pour la mise en œuvre du nouveau quartier :
oui

Insertion architecturale, urbaine et paysagère :

- Le contexte urbain et paysager de la zone : le nouveau quartier sera implanté à l'Est du bourg dans la continuité d'un lotissement récent, en bordure de voie rapide.

- Les relations des maisons avec la rue et l'espace public : Ambition qualitative avec des maisons relativement alignées par rapport à la partie publique (entre 0 et 4 m à partir de la limite parcellaire), des clôtures basses et du même style sur toute la rue, voire pas de clôture du tout.

- Le positionnement des maisons les unes par rapport aux autres : Ambition qualitative avec une implantation des maisons qui tienne compte des voisins, avec un accolement sur une limite séparative, ou à proximité immédiate (h/2 avec un minimum de 1 mètre).

- Les caractéristiques architecturales et urbaines du nouveau quartier : Ambition qualitative avec une cohérence architecturale et urbaine des maisons, des volumes restant simples et une orientation générale dominante des toitures.

- Les couleurs de toitures et des bâtiments : Ambition qualitative avec une couleur cohérente des toitures (rouge à rouge nuancé) et des couleurs de façade respectant des prescriptions figurant dans le règlement du PLUi.

Mixité fonctionnelle et sociale :

Le secteur sera composé de logements individuels et/ou intermédiaires (R+1 maximum) ainsi que des logements seniors implantés au sud du secteur d'intervention. Une mixité d'usages (sauf ceux incompatibles avec l'habitat) sera permise dans tout le nouveau quartier.

Qualité environnementale et prévention des risques :

- Les caractéristiques de la rue : Ambition basse avec un raccordement aux réseaux d'eaux pluviales collectif et individuel, quand ils existent.

- La trame verte et arborée : la haie sera plantée pour créer une barrière visuelle avec la voie rapide adjacente.

- Les espaces communs : d'une manière générale, les espaces communs (parking, placette publique et espace vert) resteront sobres, avec un traitement simple (vert et rural), adapté aux paysages du territoire. Ils seront peu coûteux à aménager et faciles à entretenir.

Besoin en matière de stationnement :

- L'organisation des stationnements : Ambition basse, pas de parkings communs. Il faudra mutualiser le stationnement des logements seniors.

- Le nombre de stationnements : deux places de stationnement seront prévues par logement.

Desserte par les transports en commun :

La commune dispose d'un arrêt de bus (ligne Besançon/Pontarlier).

Desserte des terrains par les voies et réseaux :

- L'organisation de la voirie : Les nouvelles habitations seront construites le long de la nouvelle rue faisant le raccordement entre les rues du Repos et des Coudres.

L'organisation des réseaux :

Le nouveau quartier ne pourra être ouvert à l'urbanisation que si le réseau d'eau potable et, le cas échéant, le réseau d'eaux usées sont

suffisants.

En l'absence d'un réseau public d'eaux usées, des installations d'assainissement non collectif devront être mises en place après approbation du projet par le SPANC.

Les eaux pluviales seront traitées et gérées prioritairement au niveau de la zone à aménager. Si l'impossibilité d'infiltrer est démontrée, le rejet vers le réseau d'eaux pluviales pourra être envisagé (quand il existe), mais est soumis à autorisation.

Schéma d'aménagement

Les Premiers Sapins - OAP 4 Nods

PLUI CCPHD - mai 2023
OAP sectorielles - partie sud

- Bande constructible habitat individuel, en bande
- Résidence seniors
- Terrain privé non constructible, sauf pour une cabane de jardin

Aménagement d'une frange paysagère pour préserver les habitations des nuisances de la voie rapide

Implantation de la façade principale sur rue entre 0 et 4 m de la limite parcellaire

Accolement du bâti souhaité sur au moins une limite séparative ou à proximité immédiate (h/2 avec un minimum de 1 mètre)

Bande constructible

Absence de clôture ou clôture basse sur la limite parcellaire côté rue



Avant tout projet, réaliser un plan topographique du site

B. Le nouveau recul

Le recul de 75 m généré par le classement Routes à grande circulation de la RN57 occasionne une perte de surface utile à hauteur de 0,2 ha.

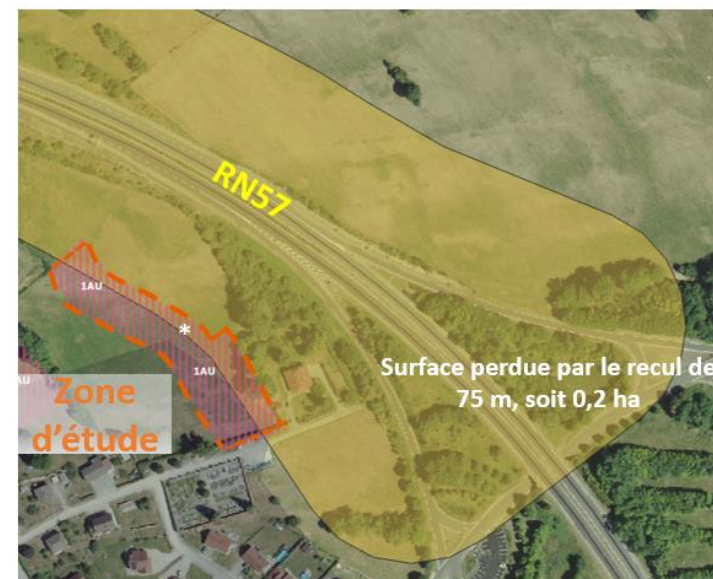
Cela représente une surface considérable. Le maintien du recul de 75 m aurait pour conséquence :

- De devoir programmer une zone 1AU en compensation des surfaces perdues,
- De devoir consommer d'autres espaces agricoles probablement plus fonctionnels.

C'est pourquoi en dérogation à l'application de l'article L.111-6 du code de l'urbanisme, il est proposé de réduire le recul de 75 m à 50 m.

Le nouveau recul permet de conforter l'offre de différentes typologies aux Premiers Sapins, bourg-relais et d'optimiser l'utilisation du foncier dans un site sans enjeux pour des populations puisqu'il ne générera pas de nouvelle nuisance, ni d'impact paysager pour des habitants.

En contrepartie et comme l'affirme le PADD, le projet intégrera des exigences de densité plus fortes, en recherchant une meilleure optimisation foncière et des formes bâties compactes et contigües.



3 /Compatibilité du nouveau recul avec la prise en compte des 5 critères

L'article L111-8 du code de l'urbanisme dispose que : « Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. »

A. Nuisances

La zone d'étude est affectée par des nuisances sonores générées par la RN57. Le classement sonore de l'axe routier et la législation sur les normes d'isolement phonique qu'il produit devront être pris en compte pour l'aménagement de la zone.

La bande végétalisée doit être conservée le long des voies (voir paragraphe suivant C Qualité architecturale, urbaine et paysagère) permettra de diminuer les nuisances phoniques.

Concernant les nuisances que la modification du recul pourrait générer :

- Il n'y a pas d'incidence pour des populations, puisque la zone d'étude n'a pas vocation à créer de nuisances sonores supplémentaires,
- En revanche, elle a une incidence visuelle pour les usagers de la RN57 (voir paragraphe suivant C Qualité architecturale, urbaine et paysagère).

Dans ces conditions, on peut conclure à une compatibilité du nouveau recul avec la prise en compte des nuisances.

B. Sécurité

- La modification du recul n'a aucun impact sur les conditions d'accessibilité à la zone d'étude, ni sur la sécurité routière.

Aucun nouvel accès à la zone d'étude n'est prévu depuis la RN57. L'accès de la zone d'étude sera réalisé depuis les voies communales (rue du repos ou rue clos du Moulin), qui offre les conditions de sécurité satisfaisantes et a un dimensionnement adapté aux flux. Une nouvelle voirie devra être créée pour rendre accessible les constructions.

Ainsi, les flux induits par l'aménagement de la zone (transports, personnels, livraisons) bénéficieront d'infrastructures routières en capacité de les absorber dans de bonnes conditions de sécurité.

- La modification du recul sera sans impact sur la visibilité depuis la RN57 puisque l'axe de circulation est rectiligne, sans virage ; ni depuis la voie de décélération, puisque les équipements routiers y sont progressivement encaissés dans la pente et encadrés par des talus.

Dans ces conditions, on peut conclure à une compatibilité avec du nouveau recul avec la prise en compte de la sécurité.

C. Qualité architecturale, urbaine et paysagère

- La zone d'étude est visible depuis la RN57. Sa sensibilité paysagère est moyenne.

L'aménagement de la zone d'étude aura un impact paysager réel, sur lequel la modification du recul n'a que peu d'incidence.

Le principal objectif sera donc de réduire l'impact visuel de la future zone d'habitation. C'est pourquoi son insertion paysagère devra être particulièrement soignée, avec :

- **Un traitement de l'interface avec les axes routiers :**

- La zone d'étude bénéficie de haies en limite d'emprise publique qu'il convient de préserver au maximum afin de ne pas dénaturer l'ambiance bocagère des lieux,
- Sur la partie Est du site les arbres existants sur la limite parcellaire devront être préservés.

- **Une bonne intégration visuelle des bâtiments dans le site en tenant compte de sa topographie particulière :**

- Les constructions peuvent s'implanter soit en limite soit en retrait (0 à 4m à partir de la limite parcellaire),
- Une implantation des maisons qui tiennent compte des constructions voisines avec un accolement sur une limite séparative, ou à proximité immédiate (h/2 avec un minimum de 1 mètre),
- En limitant la hauteur des bâtiments à 11 m au faîte de la construction,
- dépassée 0,50 mètres de hauteur, des hauteurs limitées à 1,5 mètres.

- Les constructions devront respecter la configuration du terrain et s'y adapter. En conséquence, les mouvements de terrain (remblai/déblai) seront limités et les enrochements proscrits.

- **Une grande qualité architecturale du projet au regard des autres habitations situées à proximité :**

- L'aspect des nouveaux bâtiments doit être en harmonie avec les bâtiments voisins existants,
- De toitures à deux pans minimum (pour les bâtiments principaux) dans les teintes rouges à rouge nuancé,
- Des peintures de maçonneries qui se rapprocheront le plus possibles des tons de la pierre du pays, dans les teintes blanc cassé, gris beige clair à beige soutenu. Le blanc franc est interdit.

- **Une grande cohérence urbaine et paysagère à l'intérieur de la zone :**

- Une grande unité dans le traitement des espaces verts et le traitement paysager global de la zone, avec :
 - L'utilisation d'espèces locales pour la totalité des plantations,
 - Un traitement en espace vert de toutes les surfaces non bâties et non aménagées pour la circulation ou le stationnement,
 - La plantation d'un arbre pour 4 places de stationnement,
 - La création d'écrans de verdure pourra être demandée pour une meilleure insertion des bâtiments, ...
- Des clôtures qui devront garantir une transparence sur la majeure partie de leur linéaire.

- **Une intégration d'objectifs environnementaux dans l'aménagement de la zone d'étude et des constructions :**
 - Le traitement des eaux pluviales se fera à la parcelle. Afin de favoriser les infiltrations, les espaces libres de toute occupation seront traités en espaces verts,
 - La majorité des places de stationnement extérieur sera réalisée avec des matériaux permettant l'infiltration des eaux pluviales.

Remarques :

Plusieurs de ces prescriptions/ recommandations figurent au règlement du PLUi valant SCoT et/ou dans l'OAP dédiée à la zone d'étude.

Ces prescriptions/ recommandations seront intégralement annexées à l'OAP dédiée à la zone d'étude.

Cette dernière précise bien que :

Dans les zones 1AU, les constructions, ne peuvent être édifiées qu'à condition que l'opération prenne en compte l'intégration des constructions dans le site notamment au regard des aspects paysagers, patrimoniaux, de la préservation de vues et des aspects architecturaux des bâtiments à édifier.

Le PLUi valant SCoT de la CCPHD se donne des objectifs élevés de modération de la consommation d'espace. Le PLUi fixe une densité moyenne à l'échelle de la commune. Les Premiers Sapins ont une densité de 20 logements par hectare. Cette ambition est un argument supplémentaire à la justification et à l'acceptation de la modification du recul.

Dans ces conditions, on peut conclure à une compatibilité du nouveau recul avec la prise en compte de la qualité architecturale, urbaine et paysagère de la future zone, mais également avec une plus grande sobriété dans la consommation foncière, ce qui est un objectif majeur du PLUi valant SCoT de la CCPHD.



Projet approuvé le 18 mars 2024

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
DES PORTES DU HAUT-DOUBS

PLUI

VALANT SCo

DOSSIER LOI BARNIER

Annexe relative à la
demande de

Dérogation à
l'application de
l'article L.111-6 du
Code de l'urbanisme

Mars 2024

sommaire

06 00 CONTENU ET OBJECTIFS DE L'ETUDE

07 I. ZONE 1AU_E PRÉVUE POUR L'EXTENSION DE LA ZONE D'ACTIVITÉS LA CROIX DE PIERRE À ETALANS

08 01 PRÉSENTATION ET ANALYSE DE LA ZONE D'ETUDE

08 A| La situation géographique de la zone d'étude au sein des Portes du Haut-Doubs

09 B| Le site du projet

- | Présentation de la zone d'étude et de son contexte
- | Caractéristiques physiques et naturelles de la zone d'étude
- | Covisibilité et sensibilités paysagères
- | La zone d'étude dans le PLUi valant SCoT
- | Les espaces naturels protégés, les servitudes, les risques et nuisances

15 C| Le trafic et la sécurité, la bande d'inconstructibilité et le classement sonore

- | Trafic routier et sécurité
- | Bande d'inconstructibilité
- | Environnement sonore

18 DI Synthèse : les grands enjeux de la zone d'étude

19 02 PROJET GLOBAL ET MODIFICATION DU REcul

19 A| OAP de la zone 1AU_E prévue pour l'extension de la zone d'activités intercommunale La Croix de Pierre

- | Localisation de la zone 1AU_E
- | Programme et parti d'aménagement
- | Schéma ayant valeur réglementaire

22 B| Le nouveau recul

23 03 COMPATIBILITE DU NOUVEAU REcul AVEC LA PRISE EN COMPTE DES 5 CRITERES

23 A| Nuisances

23 B| Sécurité

24 C| Qualité architecturale, urbaine et paysagère

26	III. ZONE 1AU_{EM} PRÉVUE POUR L'EXTENSION DE LA ZONE D'ACTIVITÉS MIXTE A L'ECOT À VALDAHON	35	DI Synthèse : les grands enjeux de la zone d'étude
27	01 PRÉSENTATION ET ANALYSE DE LA ZONE D'ETUDE	36	02 PROJET GLOBAL ET MODIFICATION DU REcul
27	A La situation géographique de la zone d'étude au sein des Portes du Haut-Doubs	37	A OAP de la zone 1AUe prévue pour l'extension de la zone d'activités intercommunale La Croix de Pierre Localisation de la zone 1AUem Programme et parti d'aménagement Schéma ayant valeur réglementaire
28	B Le site du projet Présentation de la zone d'étude et de son contexte Caractéristiques physiques et naturelles de la zone d'étude Covisibilité et sensibilités paysagères La zone d'étude dans le PLUi valant SCoT Les espaces naturels protégés, les servitudes, les risques et nuisances	39	B Le nouveau recul
33	C Le trafic et la sécurité, la bande d'inconstructibilité et le classement sonore Trafic routier et sécurité Bande d'inconstructibilité Environnement sonore	40	03 COMPATIBILITE DU NOUVEAU REcul AVEC LA PRISE EN COMPTE DES 5 CRITERES
		40	A Nuisances
		40	B Sécurité
		41	C Qualité architecturale, urbaine et paysagère

00 | CONTENU ET OBJECTIFS

Afin de lutter contre le développement d'une urbanisation désordonnée et peu qualitative le long des voies routières, et particulièrement des zones d'activités commerciales ou économiques, l'article 52 de la loi « Barnier », relative au renforcement de la protection de l'environnement du 2 février 1995 a créé l'article L. 111-1-4 Code de l'urbanisme. Celui-ci instaure un principe d'inconstructibilité le long des voies et en dehors des espaces urbanisés s'appliquant de part et d'autre de l'axe de certaines voies routières.

Dans leur nouvelles numérotions, ces articles disposent :

Art. L111-6 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».

Article L.111-7 du code de l'urbanisme : « Elle ne s'applique pas :

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

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

Art. L111-8 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».

En application de ces articles, le document qui suit vise à lever le principe d'inconstructibilité dans trois secteurs du PLUi valant SCoT de la CCPHD :

- **la zone 1AUe prévue pour l'extension de la zone d'activités La Croix de Pierre à Etalans,**
- **la zone 1AUe prévue pour créer une nouvelle zone d'activités au niveau du giratoire de La Croix de Pierre à Etalans,**
- **la zone 1AUem prévue pour l'extension de la zone d'activités mixte A l'Ecot à Valdahon.**

I. Zone 1AUem prévue pour l'extension de la zone d'activités La Croix de Pierre à Etalans

01 | PRÉSENTATION ET ANALYSE DE LA ZONE D'ETUDE

A | La situation géographique de la zone d'étude au sein des Portes du Haut-Doubs

La zone d'étude se trouve à l'entrée Ouest du territoire des Portes du Haut-Doubs, dans la commune d'Etalans.

Elle est située le long de l'axe structurant Est-Ouest du territoire (RD461), sur un important nœud routier, organisé par 2 giratoires.

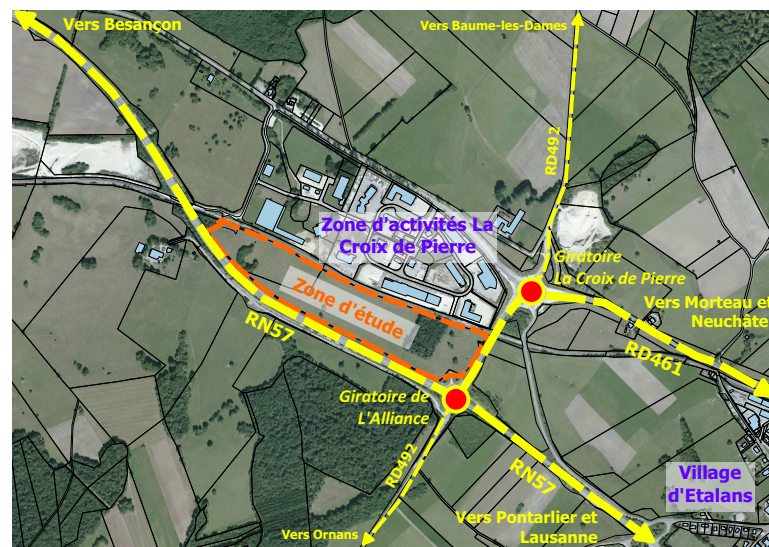
Le giratoire de l'Alliance permet de faire la jonction entre 2 axes routiers structurants :

- la RN57 qui relie Besançon à Pontarlier puis Lausanne en Suisse,
- et la RD461 dite « Route des Microtechniques » qui traverse le territoire d'Est en Ouest et relie Besançon à Morteau et plus loin la Suisse (Neuchâtel),

mais également avec la RD492, axe routier d'importance locale, qui relie Adam-lès-Passavant à Salins-les-Bains.

Un second giratoire, le giratoire de la Croix de Pierre, permet un accès à la zone d'activités du même nom, depuis ces trois axes de circulation.

La zone d'étude est à bonne distance des habitations, à environ 800 m au Nord-Ouest du village d'Etalans.



B | Le site du projet

Présentation de la zone d'étude et de son contexte

La zone d'étude fait plus de 13 ha.

Il s'agit d'un terrain enclavé entre la RN57, la RD461 et la ligne de chemin de fer Besançon-Morteau-Frontière Suisse (ligne dite « des horlogers »). Le terrain est aujourd'hui accessible par le giratoire de l'Alliance, où un piquetage a été réservé lors de l'aménagement du giratoire. Son usage actuel n'est qu'agricole.

La zone d'étude, parallèle à la ZA communautaire La Croix de Pierre, mais séparé d'elle par la voie ferrée, est prévu pour accueillir l'extension de cette zone d'activités. Le projet est porté par la Communauté de Communes des Portes du Haut-Doubs.

La Croix de Pierre est une ZA structurante, d'intérêt départemental, qui fait plus de 27 ha et accueille plus de 20 entreprises.

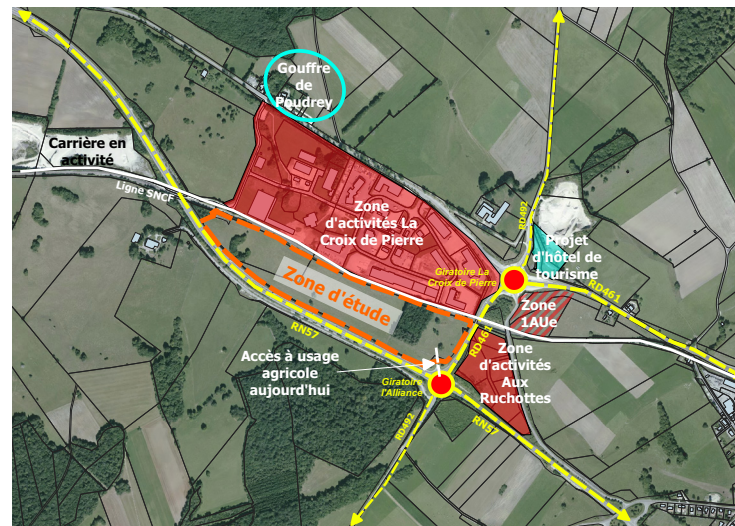
La très bonne desserte et la possibilité d'interconnexion entre plusieurs grands axes de circulation rend l'ensemble du secteur propice à l'accueil d'activités économiques.

C'est pourquoi la CCPHD en a fait un site privilégié d'accueil des entreprises. Un aménagement sur plusieurs tranches y a été conçu :

- l'aménagement en 2 tranches de la zone d'activités la Croix de Pierre a démarré dès 2004 et est aujourd'hui achevé (cette ZA fait plus de 27 ha et accueille plus de 20 entreprises),
- la zone économique mixte Aux Ruchottes (3,95 ha) a une vocation principalement artisanale, avec un peu de commerce. Elle est aujourd'hui viabilisée et en cours de commercialisation,
- 2 nouveaux projets sont en cours :
 - un projet de nouvelle zone économique (zone 1AUe), en face de la ZA La Croix de Pierre, de l'autre coté du giratoire du même nom,
 - et un projet d'extension de la ZA La Croix de Pierre pour une surface de plus de 13 ha, objet de la présente étude,
- enfin, au Nord-Est du giratoire de La Croix de Pierre, le site d'une ancienne carrière est prévu pour un projet d'hôtel de tourisme.

Le secteur accueille également d'autres activités :

- le Gouffre de Poudrey, site classé depuis le 25 novembre 1932, qui a accueilli environ 36 000 visiteurs en 2019. Notons que la présence de ce site touristique doit inciter à une grande qualité paysagère, urbaine et architecturale des projets qui se développent dans son espace d'introduction.
- enfin, une carrière est en activité à l'Ouest du secteur.



Caractéristiques physiques et naturelles de la zone d'étude

La topographie de la zone d'étude est assez marquée :

- Le terrain connaît une déclivité longitudinale du Sud-Est au Nord-Ouest :

La partie haute (autour de 600 m) se trouve au Sud-Est de la zone (A sur les documents), dans un secteur relativement plat et tabulaire, puis la pente décline assez fortement (d'une vingtaine de mètres) vers le Nord-Ouest (B sur les documents), selon une pente moyenne de 4%, toutefois cette moyenne masque des micro reliefs assez chahutés avec des pentes pouvant atteindre localement des pourcentages bien plus importants, comme par exemple autour de la doline vers la bas de la zone. La partie basse est autour de 580 m d'altitude (B sur les documents).

- Et transversale du Nord-Est au Sud-Ouest :

Les altitudes passent de 580 m (C sur les documents) à 570 m environ (D sur les documents), pour une pente moyenne de 5%.

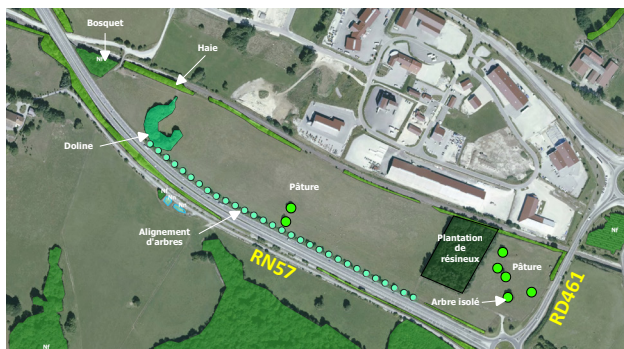
La zone d'étude est donc bien inclinée vers la RN57.

D'après la carte géologique du BRGM, les terrains affleurant dans la zone d'étude correspondent à des formations datant du Jurassique supérieur. Il s'agit des calcaires marneux du Séquanien supérieur (j7c) et du Séquanien indifférencié (j7).

Le Séquanien est un faciès puissant (de 90 à 120 m). Il est subdivisé en 3 niveaux, dont le Séquanien supérieur (j7c), composé de calcaires compacts à pâte fine assez bien stratifiés sur environ 50 m d'épaisseur. A leur base, on retrouve de minces intercalations marneuses.

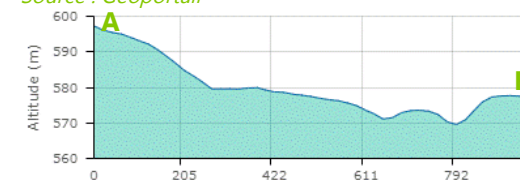
La zone d'étude est actuellement un espace agricole dédié au pâturage. La partie haute et tabulaire est davantage arborée. La pâture y est entourée de haies et ponctuée d'arbres isolés, elle est délimitée à l'Ouest par une plantation (environ 1,3 ha) à dominante de résineux, puis vers l'Ouest l'espace agricole est totalement ouvert finissant par un bosquet de feuillus. Notons la présence d'une doline soulignée par une haie assez épaisse qui s'est développée sur le revers de pente.

Enfin, un alignement d'arbres assez tenu longe la RN57.

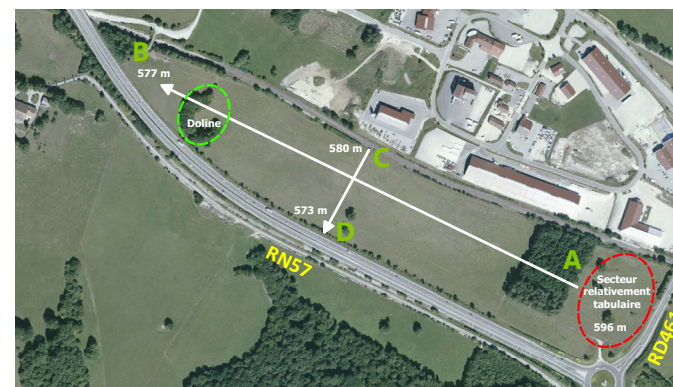
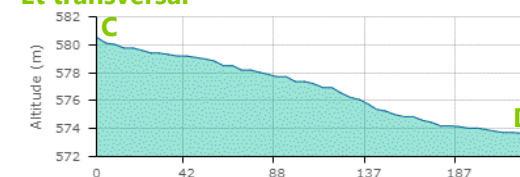


Profil altimétrique longitudinal

Source : Géoportail



Et transversal



Carte géologique du BRGM

Covisibilité et sensibilités paysagères

- Vues 1 et 2 depuis la RN57 : la zone d'étude est totalement visible depuis cet axe, puisque le terrain est incliné vers la route, que le paysage y est très ouvert jusqu'à la plantation de résineux et que la nationale longe la zone d'étude sur près de 900 m. Il y a bien un alignement d'arbres le long de la voie, mais il est très ténu.

Les bâtiments de la ZA La Croix de Pierre sont également bien visibles sur le haut de pente.

- Vues 3 et 4 depuis la RD461 : la présence de haies et de broussailles masque partiellement la zone d'étude, mais ne pourra servir d'écran visuel, une fois la zone aménagée. Les bâtiments de l'actuelle ZA La Croix de Pierre sont également bien visibles depuis cet axe.

- Vues 5 et 6 depuis le giratoire de l'Alliance : les aménagements routiers s'encaissent progressivement jusqu'au giratoire de l'Alliance. Encadrés de talus, aucun point de vue lointain n'y est possible, en revanche la partie plus haute et tabulaire de la zone d'étude y est bien visible.

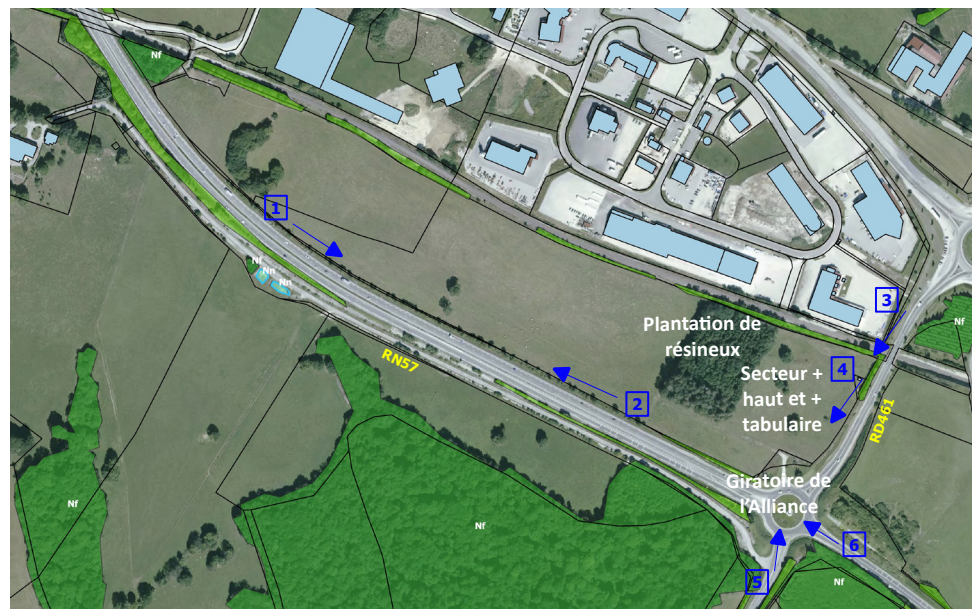
La zone d'étude est aujourd'hui un espace agricole bien ouvert, dont une partie seulement est davantage dissimulée par une trame arborée, qui reste peu dense et ne permettra pas de masquer les futurs aménagements économiques. Le terrain en pente douce est bien visible depuis les axes routiers bien fréquentés qui l'entourent. Le giratoire de l'Alliance est encaissé et entouré de talus, ce qui interdit les points de vue lointains, mais rend la partie plus haute et tabulaire de la future zone économique, bien visible.

La zone d'étude est donc bien visible et sa sensibilité paysagère, forte.

Notons toutefois que cet impact visuel ne concerne que des usagers en transit, il n'y a pas d'impact visuel pour des riverains.

Cela dit, il s'agit de la vitrine d'entrée du territoire. Les enjeux paysagers sont réels.

Cette analyse visuelle du site permet de noter la qualité du projet d'insertion paysagère et architecturale, dont la ZA existante La Croix de Pierre a bénéficié. C'est un modèle qui devra être suivi et encore amélioré lors de l'aménagement de la zone d'étude.





La zone d'étude dans le PLUi valant SCoT

La zone d'étude est placée dans une zone 1AUe au PLUi. Sa superficie fait 13,24 ha.

Ce zonage est conforme au PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable).

En effet, dans son **Ambition 3 : pour un vif développement économique local, Faire de la CCPHD un territoire qui valorise ses bons atouts économiques (agriculture, industrie, tourisme et services)**, le PADD affirme la volonté de **Conforter un accueil économique déjà performant.**

«Le PLUi veillera à conforter l'accueil économique en :

- ...

- permettant le développement de la zone d'activités d'Etalans (5 ha supplémentaires sont déjà prévus et 4 ha en cours de commercialisation), zone stratégique d'intérêt départemental,

- ...

Une stratégie économique raisonnable en consommation de terrain :

Le dynamisme économique local génère des besoins en surface d'activités non négligeables. Beaucoup d'emplois artisanaux et de services se créent, qui sont souvent implantés dans les tissus urbains et villageois. Mais le territoire de la CCPHD doit toutefois prévoir des surfaces pour le desserrement, les extensions et les créations nécessaires au bon fonctionnement des entreprises locales, et développer la zone d'activités d'Etalans, qui est une zone d'intérêt départemental.

Les surfaces des zones d'activités sont cohérentes avec l'armature urbaine, c'est pourquoi le PLUi prévoit :

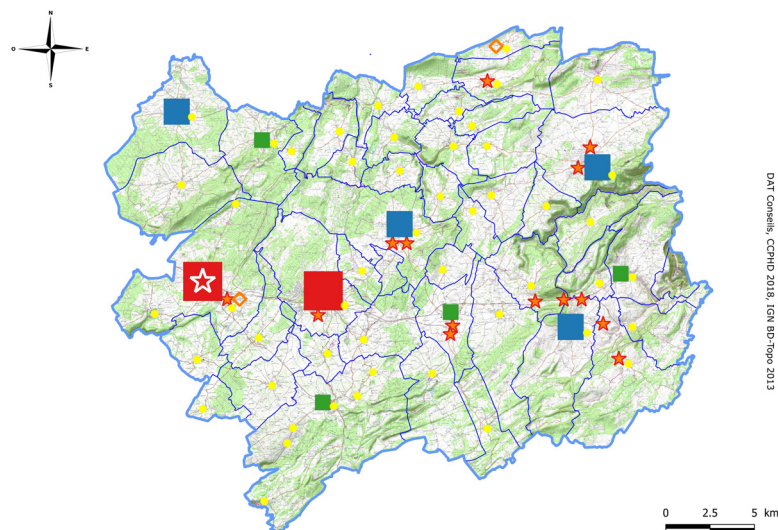
- de 10 à 15 ha pour chacune des deux zones d'activités structurantes,

- ... »

Notons que le PADD affirme également la volonté de promouvoir un urbanisme économique plus frugal et globalement plus qualitatif.

«- intégrant des exigences de densité et en matière de qualité urbaine, architecturale et paysagère pour tous développements futurs :

- recherche d'optimisation foncière (parkings notamment) et de formes bâties compactes et contiguës,
- détermination d'exigences paysagères et environnementales : traitement de l'espace public, stationnement, prise en compte de l'énergie (bornes électriques notamment), gestion des eaux pluviales,... ».



Esquisse d'un schéma d'accueil économique



DAT Conzeils, CCPHD 2018, IGN BD-Topo 2013

Les espaces naturels protégés, les servitudes, les risques et nuisances

- La zone d'étude n'est concernée par aucun espace naturel protégé, ni par aucun inventaire de zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique.

- La zone d'étude est concernée par un corridor régional de la sous trame «Milieux en mosaïque paysagère» dans la Trame Verte et Bleue. Le corridor est dégradé et fragmenté, en raison du passage de la RN57.

Il sera donc nécessaire de conserver quelques espaces arborés afin de préserver un corridor déjà dégradé.

Par ailleurs, les haies et les bosquets forment des biotopes, mais aussi des corridors pour l'avifaune. Il sera donc important de recréer par des plantations, des haies et bosquets attractifs.

- Le site ne présente pas d'éléments historiques ou architecturaux particuliers.

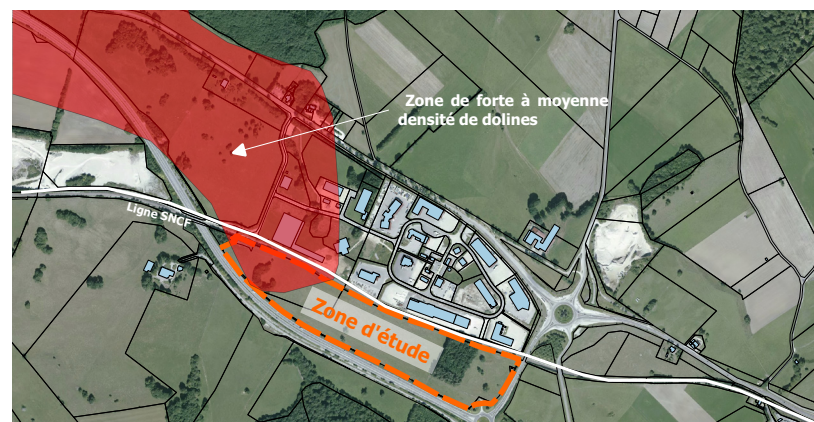
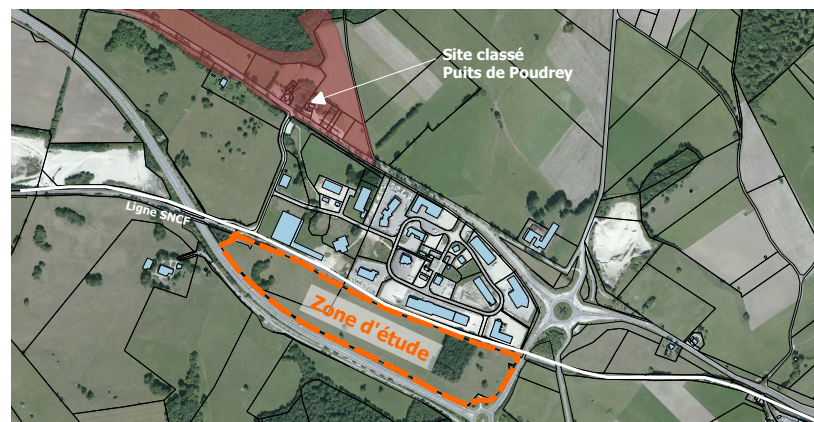
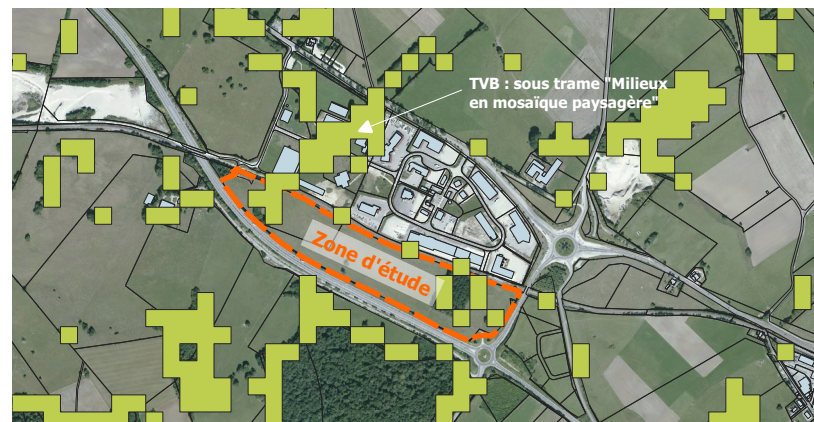
Notons qu'il est situé à proximité du site classé *Puits de Poudrey* (classement du 25 novembre 1932).

- La zone d'étude est exposée à des nuisances sonores liées au trafic routier (voir pages suivantes).

- L'Atlas des secteurs à risque de mouvements de terrain du Doubs indique que la zone d'étude est partiellement concernée par une zone de forte à moyenne densité de dolines, avec un aléa effondrement fort. Une dépression de type doline est bien observée au Nord-Ouest de la zone d'étude.

La réalisation d'une étude géotechnique préalable est donc fortement recommandée avant tout projet.

- Enfin, la ligne de chemin de fer constitue une servitude de type T1 : aucune construction ne peut être édifiée à moins de 2 mètres de la voie.



C | Le trafic et la sécurité, la bande d'inconstructibilité et le classement sonore

Trafic routier et sécurité

- La zone d'étude est située sur un important nœud routier entre la RN57, la RD461 et la RD492.

- La RN57 relie Besançon à Pontarlier et à la Suisse (Lausanne).

En 2019, les comptages routiers indiquent (Source : DIR Est - DE Besançon) :

- 25 720 véhicules/jour, dont 9% de poids-lourds (2 165 PL) à Saône (à une quinzaine de kilomètres d'Etalans, en direction de Besançon),
- 13 709 véhicules/jour, dont 8% de poids-lourds (1 147 PL) à La Vrigne (à une vingtaine de kilomètres d'Etalans, en direction de Pontarlier, dans la commune de Goux-les-Usiers).

Remarque : chiffres non encore disponibles pour le poste de comptage d'Etalans, car mis en service fin 2019.

- La RD461 ou route des Microtechniques traverse le territoire de la CCPhD d'Est en Ouest (pour partie en 2x2 voies) et permet de relier Besançon à Morteau et plus loin la Suisse (Neuchâtel), via Valdahon.

En 2017, les comptages routiers indiquent (Source : Département du Doubs) :

- 13 289 véhicules/jour, dont 4,2% de poids-lourds (559 PL) entre Etalans et Valdahon.

- Au trafic de ces deux routes classées à grande circulation, s'ajoute celui de la RD492, axe routier d'importance locale, qui relie Adam-lès-Passavant à Salins-les-Bains.

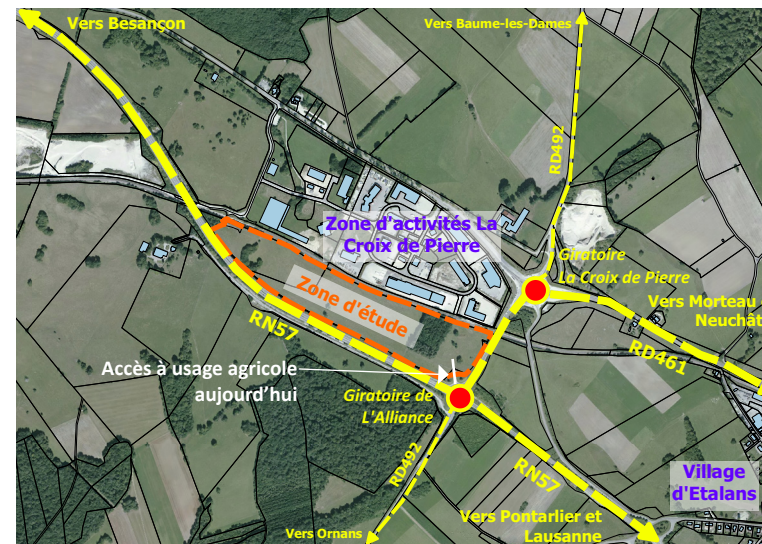
En 2017, les comptages routiers indiquent (Source : Département du Doubs) :

- 1 544 véhicules/jour, dont 5,2% de poids-lourds (81 PL) entre Orsans et Etalans,
- 1 488 véhicules/jour, dont 7,8% de poids-lourds (116 PL) entre Etalans et Gonsans.

- Notons qu'aucun nouvel accès à la zone d'étude n'est prévu depuis ces axes. En revanche, le giratoire de l'Alliance possède un accès, aujourd'hui à usage exclusivement agricole, qui sera mis en service pour la desservir. Ce giratoire interconnecte trois axes routiers importants. Le trafic y est dense, le giratoire reçoit d'importants flux.

Mais :

- depuis la RN57 en venant de Besançon : il y a un rétrécissement de la chaussée à une voie, elle est équipée de bandes rugueuses de vigilance et de ralentissement et la



vitesse est limitée à 70 km/h,

- depuis la RN57 en venant de Pontarlier et des Premiers Sapins : la voie d'accès au giratoire est équipée de bandes rugueuses de vigilance et de ralentissement, le dépassement est interdit et la vitesse limitée à 50 km/h,
- depuis la RD461 et la RD492 : le dépassement est interdit et la vitesse limitée à 80 km/h.

Les conditions d'accès au giratoire sont donc sécurisées. L'Observatoire départemental de Sécurité Routière du Doubs n'a d'ailleurs pas recensé d'accidentologie particulière sur ce giratoire au cours de sa dernière étude réalisée entre 2011 et 2015.

- Enfin, le giratoire a été conçu dès le départ avec un accès à la zone d'étude.

Nous pouvons en conclure que le giratoire de l'Alliance offre des conditions de sécurité satisfaisantes et a un dimensionnement adapté aux flux.

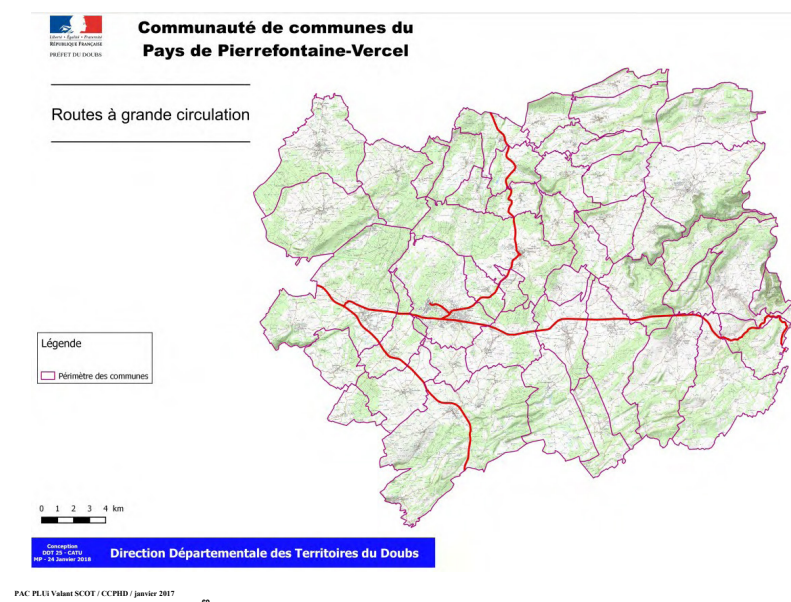
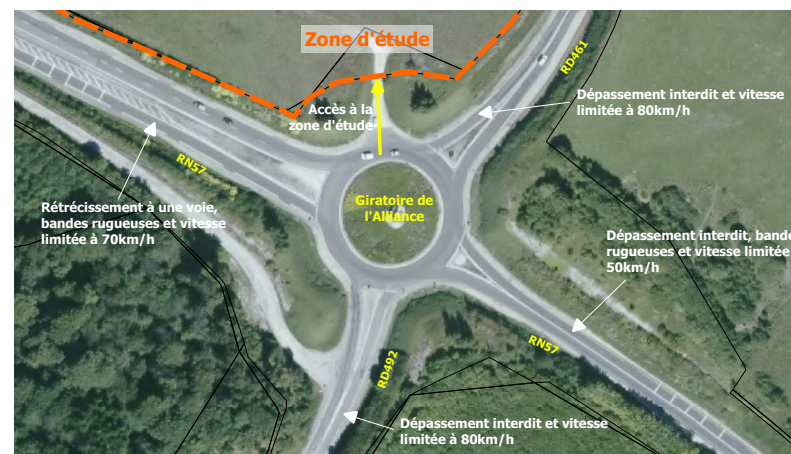
Bande d'inconstructibilité

La RN57 et la RD461 sont classées Routes à grande circulation. Elles sont donc soumises aux dispositions de la loi Barnier (article L111-1-6 du Code de l'urbanisme).

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 au dernier alinéa du III de l'article L. 141-19».

Pour se soustraire à cette contrainte d'inconstructibilité sur une bande de 75 m le long de la RN57 et de la RD461, le présent dossier expose les dispositions particulières, adoptées pour permettre la mise en valeur et la constructibilité de ces espaces.



Environnement sonore

Les abords des voies de circulation sont affectés par le bruit, c'est pourquoi elles sont classées pour leur impact sonore par arrêté préfectoral, selon cinq catégories, en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic.

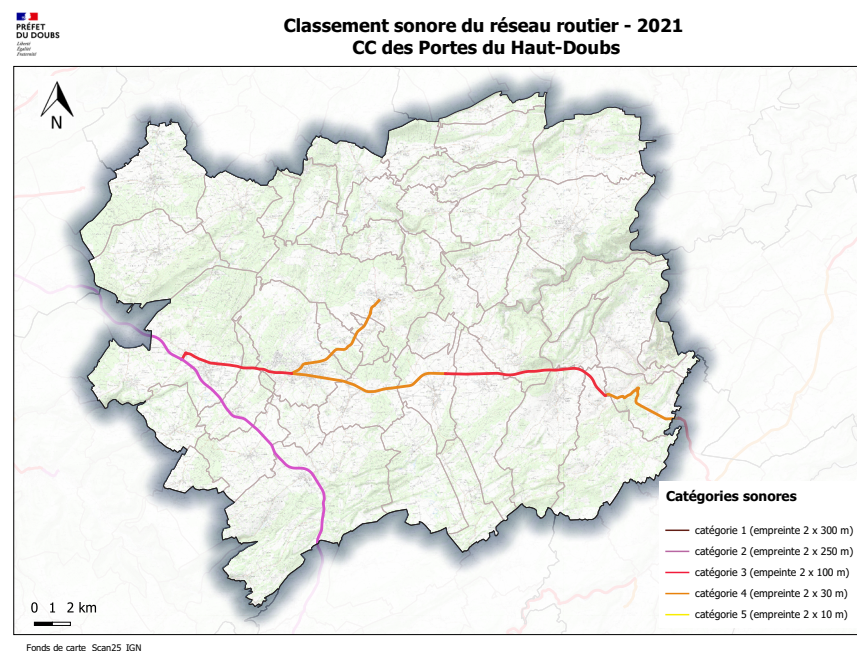
Ce classement sonore des voies routières et ferroviaires doit être mis à jour tous les 5 ans. Dans le département du Doubs, il a été mis en place en 2011, modifié en 2015, son actualisation est actuellement en cours, l'arrêté préfectoral sera pris très prochainement. Ce classement détermine la largeur de la bande affectée par le bruit de part et d'autre de la voie, et au sein de laquelle les nouvelles constructions doivent respecter des normes d'isolement phonique. Le niveau minimum d'isolement acoustique est précisé par l'arrêté du 30 mai 1996 (modifié par l'arrêté du 23 juillet 2013) pour les bâtiments d'habitation et par trois arrêtés du 25 avril 2003 pour les bâtiments d'enseignement, de santé et les hôtels.

Les dispositions de la loi ne concernent donc pas les bâtiments d'activités.

L'actualisation en cours du classement sonore de la RN57 et de la RD461 propose un maintien du classement existant, à savoir :

- la RN57 est classée en catégorie 2, la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit est de 250 m de part et d'autre de cette voie,
- la RD461 est classée en catégorie 3 sur cette portion de route, la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit est de 100 m de part et d'autre de cette voie.

Remarque : La RD492 et la voie ferrée Besançon-Morteau-Frontière Suisse (ligne dite « des horlogers ») ne sont pas concernées par un classement sonore.



D | Synthèse : les grands enjeux de la zone d'étude

- Enjeux pour l'accueil économique :

La CCPHD bénéficie d'une bonne position géographique entre deux pôles économiques dynamiques : Besançon à l'Ouest et la Suisse à l'Est, ainsi que d'une bonne desserte routière.

Elle est le siège d'une économie locale active, qui continue à créer des emplois.

Le territoire, très attractif pour de nouveaux habitants, connaît une forte croissance démographique.

Ces dynamiques génèrent des besoins en surface d'activités non négligeables. La CCPHD doit prévoir des surfaces pour le desserrement, les extensions et les créations nécessaires au bon fonctionnement de l'économie locale.

Les zones d'activités économiques du territoire sont sous maîtrise d'ouvrage publique. La CCPHD identifie le développement des zones d'activités d'Etalans, zones stratégiques et bien positionnées en porte d'entrée du territoire et en introduction à la route des Microtechniques, comme l'un des principaux enjeux en matière économique et d'accueil des entreprises.

- Enjeux urbains :

Les caractéristiques de la zone d'étude sont favorables à l'implantation d'une zone d'activités :

- elle dispose d'une bonne desserte, car elle est située sur un important nœud routier, en outre le giratoire de l'Alliance est déjà équipé d'un accès vers la zone d'étude,
- elle est en continuité et dans le prolongement direct de la ZA existante,
- il s'agit d'un terrain d'un seul tenant, de grande taille, qui permet un projet d'aménagement global efficient,
- elle est actuellement un espace agricole peu fonctionnelle, car enclavée entre une route nationale et une ligne de chemin de fer, et peu accessible,
- il s'agit d'un terrain qui ne possède pas de valeur écologique ou paysagère particulière. Il offre un paysage rural, typique du premier plateau du massif du Jura, mais ordinaire,
- la zone d'étude est à bonne distance du village d'Etalans, elle n'induit aucune nuisance pour les habitants.

La vocation économique de la zone d'étude est ainsi patente et apparaît comme une suite logique et cohérente au développement de la ZA La Croix de Pierre le long de la RN57.

- Enjeux paysagers :

La position de la zone d'étude en porte d'entrée du territoire, en extension d'une ZA structurante et en forte covisibilité avec les axes routiers qui l'environnent, lui confère des enjeux paysagers et d'image de marque particulièrement forts.

Le traitement urbain, architectural et paysager devra être tout particulièrement soigné, pour développer une zone économique de grande qualité.

La ZA existante La Croix de Pierre a bénéficié d'un projet d'insertion paysagère et architecturale particulièrement réussi, c'est un modèle qui devra être suivi et encore amélioré lors de l'aménagement de la zone d'étude.

02 | PROJET GLOBAL ET MODIFICATION DU RECUL

A | OAP de la zone 1AUem prévue pour l'extension de la zone d'activités intercommunale La Croix de Pierre

Localisation de la zone 1AUem



Programme et parti d'aménagement

Destination : industrie, entrepôt, locaux et bureaux des administrations publiques et assimilés, locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés, commerce et activité de service.

Surface aménageable : 13,24 ha environ

Estimation indicative du nombre de lots possibles en recherchant une bonne densité et une modération de la consommation d'espace : 66 lots de 20 ares environ sont possibles, toutefois le découpage s'opérera à la carte.

Cette zone 1AUem ne pourra s'ouvrir à l'urbanisation que dans le cadre d'un plan d'aménagement d'ensemble, qui recherchera à créer une zone économique de qualité, homogène, avec une unité dans le traitement des espaces libres, des limites de propriétés, des voiries et des bâtiments. Cette zone devra faire l'objet d'une étude géotechnique pour assurer son ouverture à l'urbanisation en raison de la présence d'une doline.

Accès / Voirie / Stationnement :

L'accès à la nouvelle zone d'activités se fera par le giratoire de l'Alliance.

La nouvelle zone d'extension sera desservie par une voirie interne à sens unique d'environ 5 m de large, aménagée en boucle, autour d'un îlot central. Cette boucle sera prolongée vers le fond de la zone par une voirie à double sens d'environ 10 m de large.

L'îlot central pourra recevoir des lots de plus petite taille, voire des parkings mutualisés ou des espaces publics et éventuellement des services. Une passerelle piétonne permettant de relier la zone d'activités existante La Croix de Pierre à cette nouvelle extension, et le cas échéant d'accéder aux espaces publics et services qui pourraient s'y créer, pourrait être créée au dessus de la voie ferrée.

D'une manière générale, on cherchera autant que possible à mutualiser les stationnements, afin de limiter la consommation d'espace.

Traitement paysager :

Les haies existantes (voir carte PLUi) seront préservées. Toutefois, si des

abattages s'avéraient nécessaires, chaque arbre coupé serait remplacé par deux arbres de même nature.

En complément des haies existantes, une ceinture bocagère d'insertion paysagère de 5 m de large sera créée sur le pourtour de la zone d'extension. Elle sera obligatoirement plantée d'arbres et d'arbustes d'essences locales et variées (voir OAP thématique Espace rural), jouant sur les hauteurs (strate arborée et arbustive) et sur les essences (persistantes et caduques). De plus, le PLUi recommande de prolonger ce bocage d'insertion sur l'ensemble du pourtour de la zone d'activités existante La Croix de Pierre.

Les surfaces non bâties et non aménagées pour la circulation, le stationnement ou le stockage, seront traitées en espace vert.

Des alignements d'arbres seront créés dans les espaces de stationnement.

La création d'écrans de verdure pourra être demandée pour une meilleure insertion des bâtiments.

Les dépôts et stockages devront se situer à l'arrière des vues depuis les principaux axes de circulation.

Les constructions devront respecter la configuration du terrain et s'y adapter. En conséquence, les mouvements de terrain (remblai/déblai) seront limités et les enrochements proscrits.

Eaux pluviales :

Le traitement des eaux pluviales se fera à la parcelle. Afin de favoriser leur infiltration, les espaces libres de toute occupation seront traités en espaces verts et la majorité des places de stationnement extérieures sera réalisée avec des matériaux permettant l'infiltration des eaux pluviales.

Si nécessaire et selon les résultats de l'étude de sols, les eaux pluviales pourront être récupérées via un système de noues végétalisées d'infiltration des eaux de pluie.

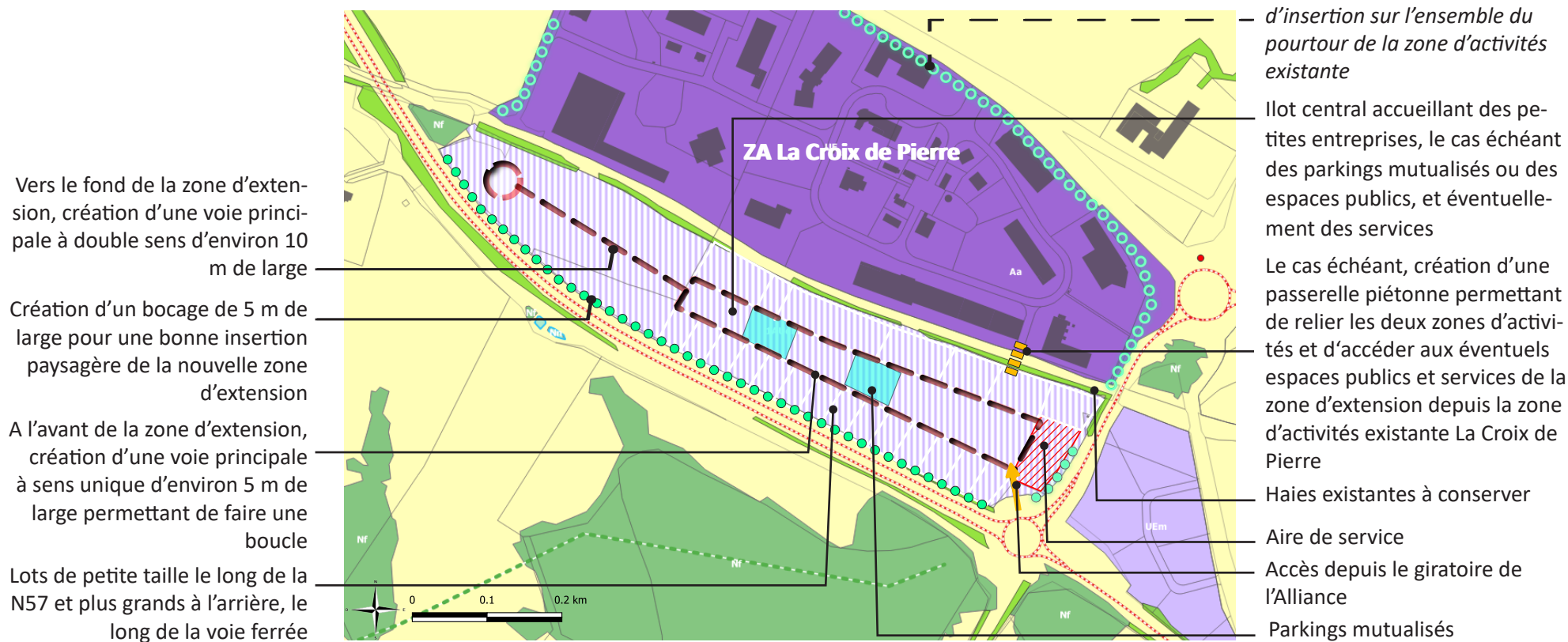
Insertion urbaine et architecturale :

Le PLUi affirme clairement la volonté de rechercher une cohérence architecturale dans la conception et le traitement des futurs bâtiments des nouvelles zones d'extension économique.

Voir règlement de la zone 1AUem.

Schéma d'aménagement

Voirie à sens unique en boucle, puis à double sens, avec un nombre important de lots petits à moyens



Les futurs bâtiments d'activités devront être en harmonie avec ceux de la zone d'activités La Croix de Pierre afin de s'inscrire en continuité.

Nota : Il s'agit d'un schéma de principes. Les emplacements et gabarits des voiries, des espaces collectifs, ... ne sont pas définitifs. Ils seront précisés dans le plan d'aménagement d'ensemble de la zone.

B | Le nouveau recul

Le recul de 75 m généré par le classement Routes à grande circulation des RN57 et RD461 occasionne une perte de surface utile à hauteur de 5,82 ha dans la zone d'étude.

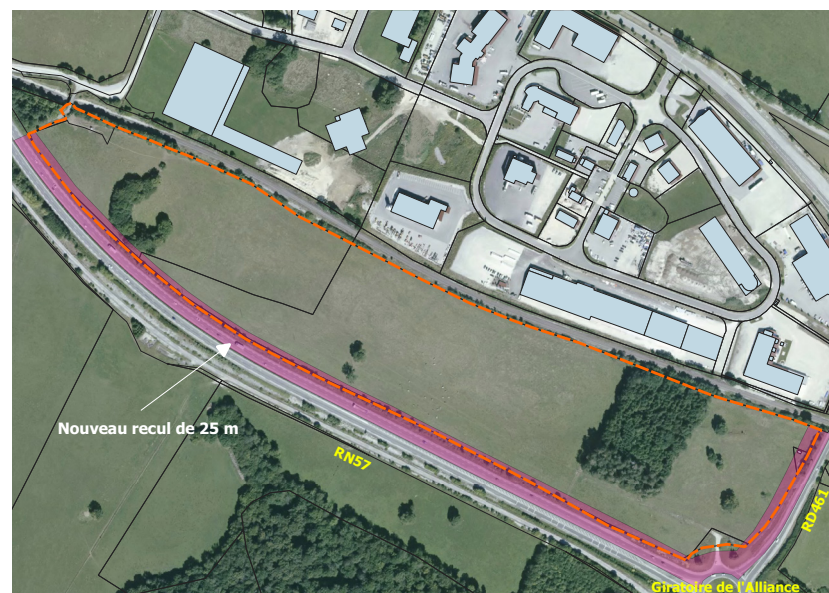
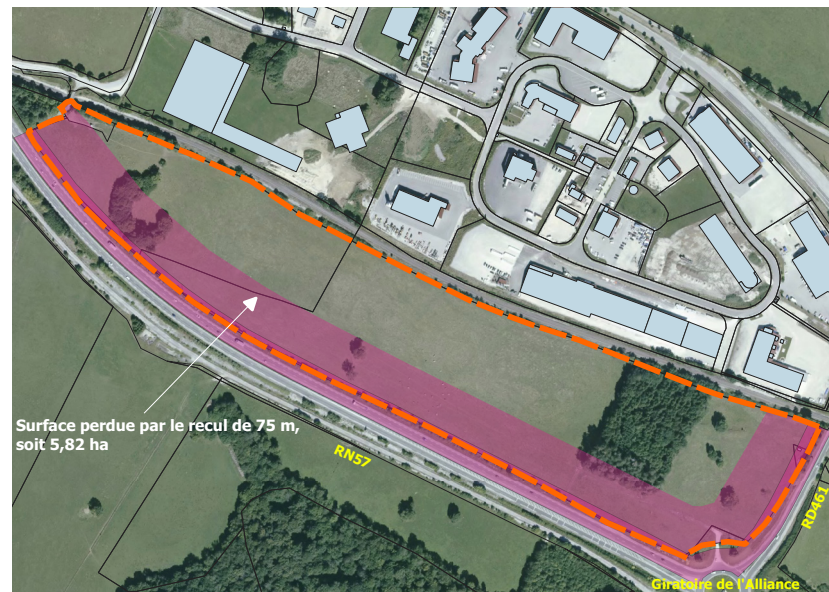
Cela représente une surface considérable. Le maintien du recul à 75 m aurait pour conséquence :

- de devoir programmer une zone 1AUe complémentaire en compensation des surfaces perdues,
- de devoir consommer d'autres espaces agricoles probablement plus fonctionnels,
- potentiellement, de dégrader les paysages et l'espace d'introduction au site touristique et classé du Gouffre de Poudrey,
- de morceler le pôle économique.

C'est pourquoi en dérogation à l'application de l'article L. 111-6 du Code de l'urbanisme, il est proposé de réduire le recul de 75 m à 25 m.

Le nouveau recul permet de conforter ce pôle économique majeur pour la CCPHD et d'optimiser l'utilisation du foncier dans un site sans enjeu pour des populations, puisqu'il ne générera pas de nouvelle nuisance, ni d'impact paysager pour des habitants.

En contrepartie et comme l'affirme le PADD, le projet de développement économique intégrera des exigences de densité plus fortes, en recherchant une meilleure optimisation foncière et des formes bâties compactes et contiguës.



03 | COMPATIBILITE DU NOUVEAU REcul AVEC LA PRISE EN COMPTE DES 5 CRITERES

L'article L111-8 du Code de l'urbanisme dispose que : «Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages».

A | Nuisances

- La zone d'étude est affectée par des nuisances sonores générées par la RN57 et la RD461. Toutefois, le classement sonore de ces axes routiers et la législation sur les normes d'isolement phonique qu'il produit, sont sans objet pour l'aménagement de la zone et la modification du recul, puisque ces normes ne concernent que les bâtiments d'habitation, d'enseignement, de santé et les hôtels, et non les bâtiments d'activités.

Cependant, la modification du recul revient à rapprocher les aménagements de la source de nuisance et les usagers de la zone d'activités seront quoi qu'il en soit dans la bande de 250 m affectée par le bruit, c'est pourquoi il sera recommandé d'intégrer des prescriptions spécifiques au cahier des charges des constructeurs, comme par exemple la norme NF S31-080 «Bureaux et espaces associés».

D'autre part, la bande végétalisée d'insertion paysagère qui sera implantée le long des voies (voir paragraphe suivant C Qualité architecturale, urbaine et paysagère) permettra de diminuer les nuisances phoniques.

- Concernant les nuisances que la modification du recul pourrait générer :
 - il n'y a pas d'incidence pour des populations, puisque la zone d'étude est quoi qu'il en soit très éloignée des habitations,
 - elle est sans incidence sur la ZA existante La Croix de Pierre, puisque celle-ci est située du côté opposé à la modification du recul,
 - en revanche, elle a une incidence visuelle pour les usagers de la RN57 et de la RD461 (voir paragraphe suivant C Qualité architecturale, urbaine et paysagère),
 - mais également sur les nuisances lumineuses, avec une augmentation et un

rapprochement des surfaces éclairées et de quelques enseignes lumineuses. Notons toutefois que les espaces situés le long de la RN57 et de la RD461 correspondront à l'arrière des lots. Les nuisances lumineuses générées seront donc réduites. Quoi qu'il en soit, les enseignes lumineuses devront respecter la réglementation relative à la publicité extérieure, aux enseignes et aux pré-enseignes.

De plus, les dispositions suivantes, qui figurent au règlement de la ZA la Croix de Pierre, pourront être reprises dans le règlement de la nouvelle zone économique :

Les enseignes lumineuses et enseignes opaques mise en scène par éclairage direct ou indirect devront satisfaire aux exigences suivantes :

- localisation sur les façades uniquement à l'exclusion de toute mise en place sur les toitures ou au-dessus des égouts de toiture ou des acrotères,
- superficie maximale des enseignes égale à 10 m²,
- couleurs dominantes dans la palette exclusive des verts aux bleus,

Les projecteurs et les luminaires seront orientés :

- soit vers le sol,
- soit vers les façades des bâtiments situés sur la parcelle.

Tout éclairage tourné vers l'extérieur de la parcelle sera considéré comme nuisible et donc interdit.

Dans ces conditions, on peut conclure à une compatibilité du nouveau recul avec la prise en compte des nuisances.

B | Sécurité

- La modification du recul n'a aucun impact sur les conditions d'accessibilité à la zone d'étude, ni sur la sécurité routière.

Aucun nouvel accès à la zone d'étude n'est prévu depuis les RN57 et RD461. L'accès à la zone d'étude sera réalisé depuis le giratoire de l'Alliance, qui offre des conditions de sécurité satisfaisantes et a un dimensionnement adapté aux flux. Le giratoire a été conçu dès le départ avec un accès vers la zone d'étude, il est donc

adapté et calibré dans un gabarit suffisant.

Ainsi, les flux induits par l'aménagement de la zone (transports, personnels, livraisons) bénéficieront d'infrastructures routières en capacité de les absorber, dans de bonnes conditions de sécurité.

- La modification du recul sera sans impact sur la visibilité depuis la RN57 et la RD461, puisque ces axes de circulation sont rectilignes, sans virage ; ni depuis le giratoire de l'Alliance, puisque les équipements routiers y sont progressivement encaissés dans la pente et encadrés par des talus.

- Concernant les déplacements entre la ZA existante La Croix de Pierre et la zone d'étude, il est envisagé en option dans l'OAP :

- de créer une passerelle au dessus de la voie ferrée, pour inciter les usagers à se déplacer à pied et réduire ainsi le besoin de circulations automobiles entre les deux parties du pôle économique.

Dans ces conditions, on peut conclure à une compatibilité du nouveau recul avec la prise en compte de la sécurité.

C | Qualité architecturale, urbaine et paysagère

- La zone d'étude est très visible depuis la RN57 et la RD461. Sa sensibilité paysagère est forte. Sa situation en porte d'entrée du territoire de la CCPHD et son statut de future extension de la ZA structurante d'intérêt départemental La Croix de Pierre lui confère de réels enjeux paysagers.

L'aménagement de la zone d'étude aura un impact paysager réel, sur lequel la modification du recul n'a que peu d'incidence. Le terrain est bien visible quoi qu'il en soit. Notons que la ZA existante est déjà bien visible depuis ces axes.

Le principal objectif sera donc de réduire l'impact visuel de la future zone économique.

C'est pourquoi son insertion paysagère devra être particulièrement soignée, avec :

- **un traitement de l'interface avec les axes routiers :**

- en conservant les structures paysagères existantes : haies, bosquets, ...,
- et en les complétant / prolongeant avec une bande végétalisée d'insertion

paysagère de 5 m de large le long des voies de circulation, en jouant sur les hauteurs (strate arborée et arbustive) et sur les essences (persistantes et caduques). Elle sera obligatoirement plantée d'essences locales et variées (voir OAP thématique Espace rural).

- **une bonne intégration visuelle des bâtiments dans le site en tenant compte de sa topographie particulière :**

- en respectant la configuration du terrain et s'y adaptant. En conséquence, les mouvements de terrain (remblai/déblai) seront limités, et les enrochements proscrits,
- en implantant les futurs bâtiments et orientant les façades parallèlement aux courbes de niveau,
- en limitant la hauteur des bâtiments à 12 m,
- en privilégiant les bâtiments plus longs que hauts, avec des décrochements de volumes pour les bâtiments très longs,
- en groupant les bâtiments et en leur donnant le même sens de façade, lorsqu'il y a besoin de plusieurs bâtiments dans un même lot,
- en disposant les lots en fonction de leur taille, avec des petits lots et des activités ne nécessitant pas ou peu de stockage le long des axes routiers et des lots plus grands à l'arrière, le long de la voie ferrée, ...

- **une grande qualité architecturale des futurs bâtiments d'activités en harmonie avec ceux de la zone d'activités existante La Croix de Pierre, afin de s'inscrire en continuité, avec :**

- des toitures à deux pans minimum (pour les bâtiments principaux) dans les teintes rouges à rouge nuancé,
- des bâtiments qui comporteront un minimum de 30 % de l'ensemble de leurs façades en bardage bois, de teintes se rapprochant du bois naturel,
- des peintures de maçonneries qui se rapprocheront le plus possible des tons de la pierre du pays, dans les teintes blanc cassé, gris, beige clair à beige soutenu. Le blanc franc est interdit., ...

- **une grande cohérence urbaine et paysagère à l'intérieur de la zone, avec :**

- une homogénéité du traitement des voiries, des stationnements, de la signalétique, ...
- une grande unité dans le traitement des espaces verts et le traitement paysager global de la zone, avec :

- la préservation des éléments de végétation (haies, bosquets, ...) identifiés aux documents graphiques du PLUi pour des motifs d'ordre écologique et contribuant aux continuités écologiques et à la trame verte,
 - un traitement en espace vert de toutes les surfaces non bâties et non aménagées pour la circulation, le stationnement ou le stockage,
 - l'utilisation d'espèces locales pour la totalité des plantations,
 - un traitement soigné de l'interface entre les constructions et les voiries,
 - la création d'alignements d'arbres dans les espaces de stationnement,
 - la création d'écrans de verdure pourront être demandés pour une meilleure insertion des bâtiments, ...
 - ...
- une implantation des aires de stockage et de dépôts à l'arrière des parcelles, sauf pour les bâtiments situés le long de la RN57 et de la RD461, afin d'offrir une vue soignée depuis ces axes,
 - des clôtures qui devront garantir une transparence sur la majeure partie de leur linéaire, une partie opaque qui ne devra pas dépasser 0,50 mètre de hauteur, des hauteurs limitée à 2 mètres.
- **Une intégration d'objectifs environnementaux dans l'aménagement de la zone économique et des bâtiments d'activités :**
- la majorité des places de stationnement extérieures sera réalisée avec des matériaux permettant l'infiltration des eaux pluviales,
 - le traitement des eaux pluviales se fera à la parcelle. Afin de favoriser leur infiltration, les espaces libres de toute occupation seront traités en espaces verts,
 - si nécessaire et selon les résultats de l'étude de sols, les eaux pluviales provenant des voiries et parkings pourront être récupérées via un système de noues végétalisées d'infiltration des eaux de pluie, aménagé sur le domaine public, ...

Remarques :

Plusieurs de ces prescriptions/ recommandations figurent au règlement du PLUi valant SCoT et/ou dans l'OAP dédiée à la zone d'étude.

Ces prescriptions/ recommandations seront intégralement annexées à l'OAP dédiée à la zone d'étude.

Cette dernière précise bien que :

Cette zone 1AUe ne pourra s'ouvrir à l'urbanisation que dans le cadre d'un plan

d'aménagement d'ensemble, qui recherchera à créer une zone économique de grande qualité architecturale, urbaine et paysagère. Une unité dans le traitement des espaces libres, des limites de propriétés, des voiries et des bâtiments permettra de lui donner une grande homogénéité.

Enfin, ces prescriptions/ recommandations seront complétées et affinées dans le futur règlement de la zone d'activités.

- Le PLUi valant SCoT de la CCPHD se donne des objectifs élevés de modération de la consommation d'espace. **Le PADD affirme que les projets de développement économique devront intégrer des exigences de densité plus fortes, en recherchant une meilleure optimisation foncière et des formes bâties compactes et contiguës.**

Cette ambition est un argument supplémentaire à la justification et à l'acceptation de la modification du recul.

Elle se traduit par :

- des lots économiques de base recommandés à 20 ares environ, étant bien entendu que le découpage définitif des lots économiques s'opérera à la carte,
- l'attribution de lots adaptés le plus justement aux besoins réels et la création de réserves foncières en anticipation de futurs besoins d'agrandissement des entreprises, plutôt que l'attribution immédiate de lots surdimensionnés comme on l'observe trop souvent,
- des voiries plus réduites,
- des parkings mutualisés, ...

Dans ces conditions, on peut conclure à une compatibilité du nouveau recul avec la prise en compte de la qualité architecturale, urbaine et paysagère de la future zone d'activités, mais également avec une plus grande sobriété dans la consommation foncière, ce qui est un objectif majeur du PLUi valant SCoT de la CCPHD.

III. Zone 1AUem prévue pour l'extension de la zone d'activités mixte A l'écot à Valdahon

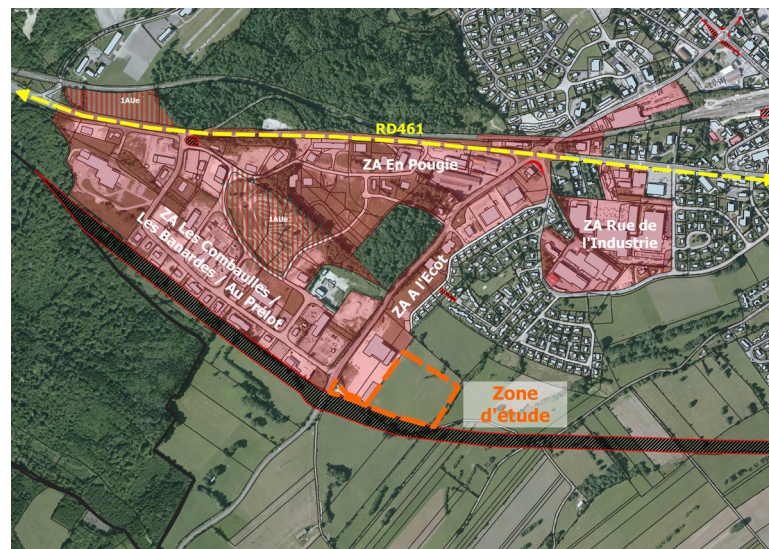
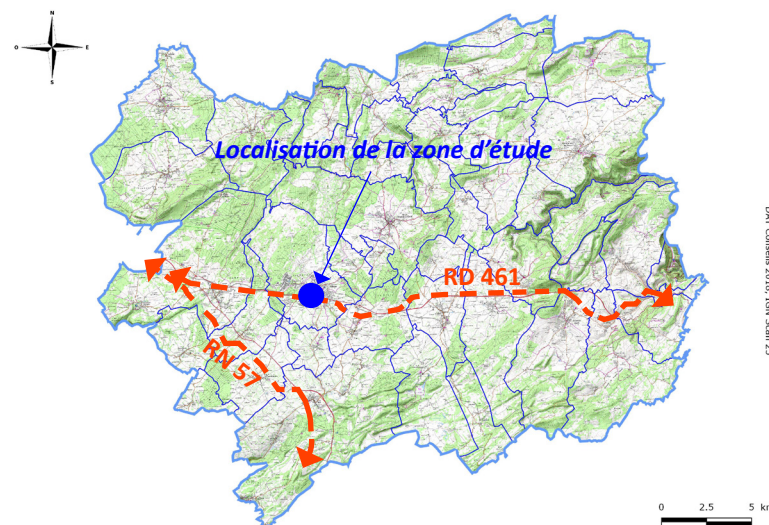
01 | PRÉSENTATION ET ANALYSE DE LA ZONE D'ETUDE

A | La situation géographique de la zone d'étude au sein des Portes du Haut-Doubs

La zone d'étude se trouve dans la commune de Valdahon, principal bourg du territoire des Portes du Haut-Doubs.

Valdahon est traversée par la RD461, dite « Route des Microtechniques », qui traverse le territoire d'Est en Ouest et relie Besançon à Morteau et plus loin la Suisse (Neuchâtel). Il s'agit de l'axe structurant du territoire.

La zone d'étude est située dans l'enveloppe urbaine du bourg, dans le prolongement d'un important pôle économique, implantée à l'Ouest de la ville.



B | Le site du projet

Présentation de la zone d'étude et de son contexte

La zone d'étude fait près de 3 ha.

Elle est située au Sud-Est de la commune, à l'arrière de la ZA A l'Écot, dans le prolongement d'un vaste pôle économique, qui accueille plusieurs zones d'activités.

Elle est délimitée au Sud-Ouest par un emplacement réservé pour une future déviation et au Nord-Est par une importante zone d'extension pour un nouveau quartier d'habitation.

Le terrain est accessible depuis la RD50 Route de Vernierfontaine, par une voie communale.

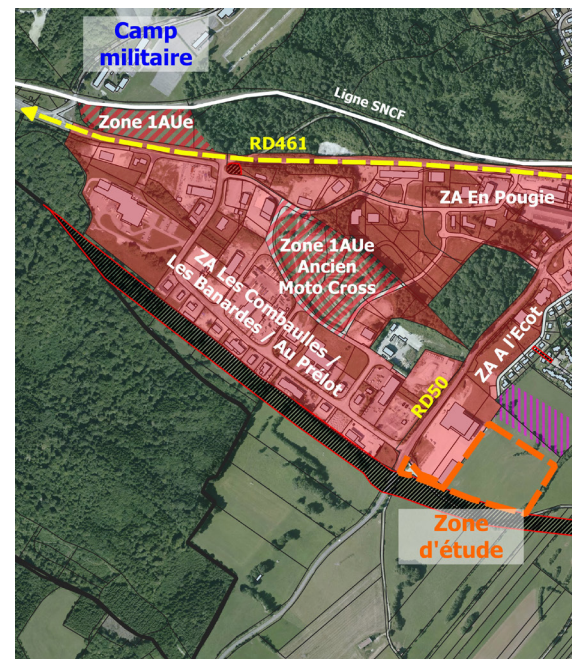
Le site est prévu pour accueillir une extension de la ZA A l'Écot, pour des activités secondaires et tertiaires.

Les ZA de Valdahon (dont 2 sont privées : Rue de l'Industrie et A l'Écot) constituent un pôle économique structurant du territoire, qui fait plus de 51 ha et accueille près de 50 entreprises (sans compter celles implantées dans les ZA privées).

Valdahon est la principale ville du territoire. Elle est très bien desservie par la RD461. Cela contribue à la rendre très attractive pour des installations d'entreprises.

C'est pourquoi la CCPHD en a fait un site privilégié d'accueil économique. Un aménagement sur plusieurs tranches y a été conçu :

- plusieurs ZA sont déjà en place sont aujourd'hui totalement commercialisées (Les Combaulles, Les Banardes, Au Prélot, et En Pougie pour les ZA sous maîtrise d'ouvrage publique ; Rue de l'Industrie et A l'Écot pour les ZA privées),
- 3 nouveaux projets sous maîtrise d'ouvrage publique sont en prévus :
 - un projet de nouvelle ZA au Nord/Ouest du pôle entre la RD461 et le ligne de chemin de fer, qui fait environ 2 ha,
 - un projet de nouvelle ZA sur le site d'un ancien circuit de Moto Cross, qui fait près de 5 ha,
 - et la création d'une nouvelle zone économique mixte, objet de la présente étude.



Caractéristiques physiques et naturelles de la zone d'étude

La topographie de la zone d'étude est modérément marquée :

- Le terrain connaît une légère déclivité longitudinale du Sud/Ouest en Nord/Est :

La partie haute (autour de 647 m) se trouve au Sud-Ouest de la zone (A sur les documents), dans un secteur relativement plat sur une centaine de mètres, puis la pente décline de façon régulière de quelques mètres vers le Nord-Est (B sur les documents), selon une pente moyenne de 4% (7% sur les 60 derniers mètres). La partie basse est autour de 644 m d'altitude (B sur les documents).

- Et une déclivité transversale régulière plus importante du Sud-Est au Nord-Ouest :

Les altitudes passent de 655 m (C sur les documents) à 645 m (D sur les documents), selon une pente moyenne de 5%.

D'après la carte géologique du BRGM, les terrains affleurant dans la zone d'étude correspondent à des formations datant du Jurassique supérieur. Il s'agit des calcaires marneux du Séquanien supérieur (j7c).

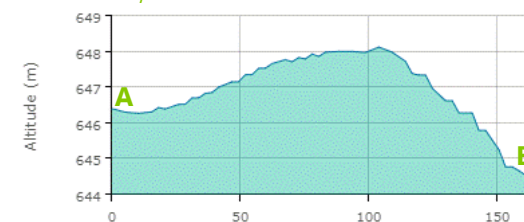
Le Séquanien est un faciès puissant (de 90 à 120 m). Il est subdivisé en 3 niveaux, dont le Séquanien supérieur (j7c), composé de calcaires compacts à pâte fine assez bien stratifiés sur environ 50 m d'épaisseur. A leur base, on retrouve de minces intercalations marneuses.

La zone d'étude est actuellement un espace agricole dédié au pâturage, bordé d'une haie sur les flancs Sud-Ouest / Sud-Est.

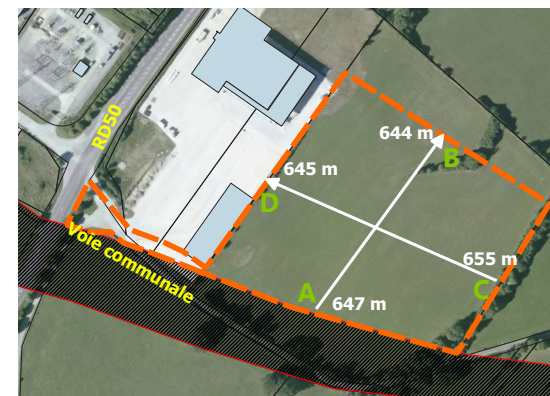
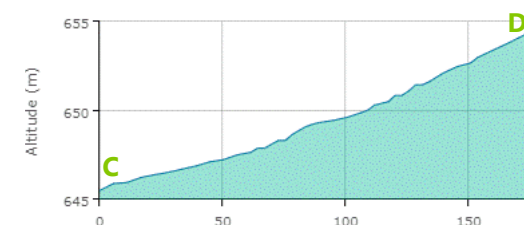


Profil altimétrique longitudinal

Source : Géoportail



Et transversal



Carte géologique du BRGM

Covisibilité et sensibilités paysagères

Sur toutes les vues depuis la RD50, la zone d'étude, même située à environ 100 m à l'arrière de la route, reste bien visible. En effet, le terrain d'assise de la future zone économique mixte est incliné vers la route, avec des points hauts dans le fond de la parcelle.

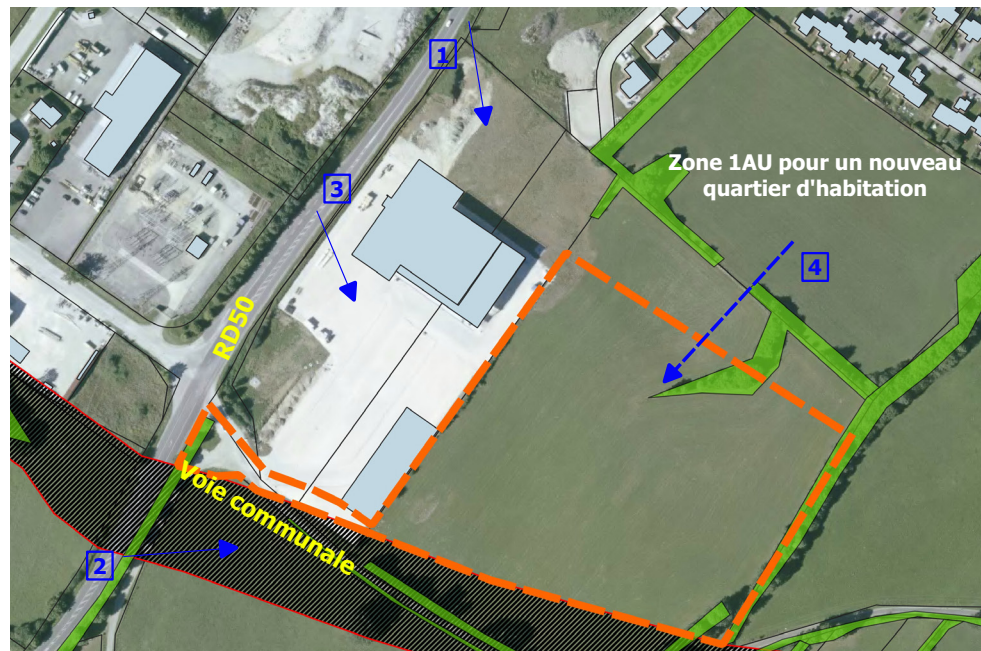
Notons toutefois que les photos hivernales, avec une végétation moins développée, accentuent légèrement ce phénomène.

Vue 4 (en projet) : un nouveau quartier d'habitation, comportant des logements individuels, mais également collectifs, est en projet au Nord-Est de la zone d'étude. La covisibilité sera forte entre ces deux futures zones de développement.

La zone d'étude est inclinée vers la RD50, elle est donc bien visible depuis cet axe routier.

Elle sera très prégnante pour les habitants de la future zone d'habitation qui sera implantée au Nord-Est de la zone d'étude.

La sensibilité paysagère de la zone d'étude est forte.



La zone d'étude dans le PLUi valant SCoT

La zone d'étude est placée dans une zone 1AUem au PLUi. Sa superficie fait 2,94 ha.

Ce zonage est conforme au PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable).

En effet, dans son **Ambition 3 : pour un vif développement économique local, Faire de la CCPHD un territoire qui valorise ses bons atouts économiques (agriculture, industrie, tourisme et services)**, le PADD affirme la volonté de **Conforter un accueil économique déjà performant.**

«Le PLUi veillera à conforter l'accueil économique en :

- ...

- confortant les zones d'activités de Valdahon et des bourgs centres avec une extension mesurée et une meilleure insertion paysagère,

- ...

Une stratégie économique raisonnable en consommation de terrain :

Le dynamisme économique local génère des besoins en surface d'activités non négligeables. Beaucoup d'emplois artisanaux et de services se créent, qui sont souvent implantés dans les tissus urbains et villageois. Mais le territoire de la CCPHD doit toutefois prévoir des surfaces pour le desserrement, les extensions et les créations nécessaires au bon fonctionnement des entreprises locales, ...

Les surfaces des zones d'activités sont cohérentes avec l'armature urbaine, c'est pourquoi le PLUi prévoit :

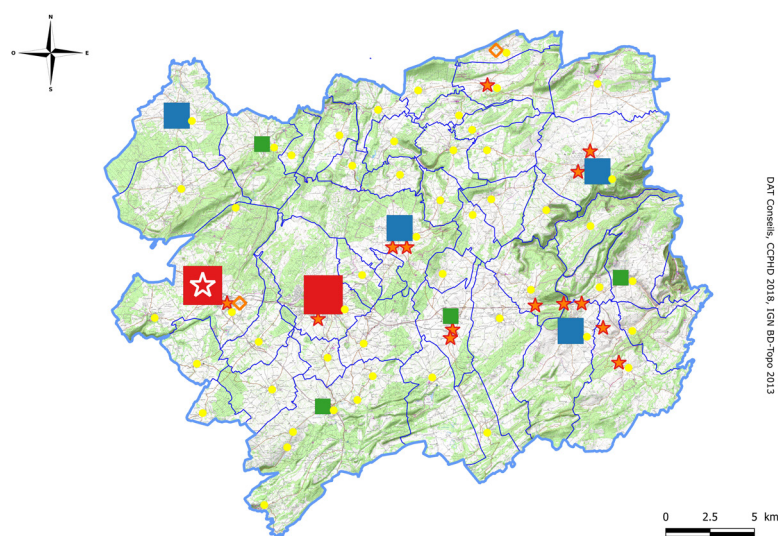
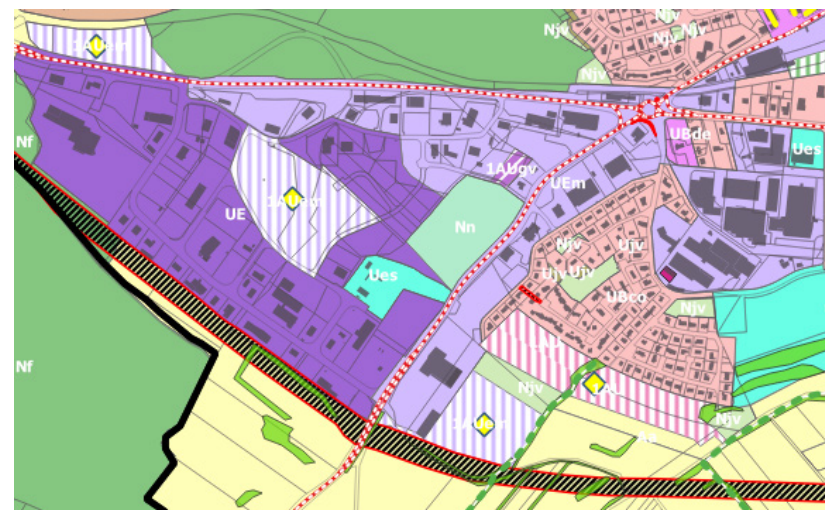
- de 10 à 15 ha pour chacune des deux zones d'activités structurantes,

- ...»

Notons que le PADD affirme également la volonté de promouvoir un urbanisme économique plus frugal et globalement plus qualitatif.

«- intégrant des exigences de densité et en matière de qualité urbaine, architecturale et paysagère pour tous développements futurs :

- recherche d'optimisation foncière (parkings notamment) et de formes bâties compactes et contiguës,
- détermination d'exigences paysagères et environnementales : traitement de l'espace public, stationnement, prise en compte de l'énergie (bornes électriques notamment), gestion des eaux pluviales,...».



Esquisse d'un schéma d'accueil économique



Les espaces naturels protégés, les servitudes, les risques et nuisances

- La zone d'étude n'est concernée par aucun espace naturel protégé, ni par aucun inventaire de zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique.
- La haie située sur le flanc Sud-Est de la zone d'étude est repérée comme corridor secondaire la trame verte terrestre.
- Le site ne présente pas d'éléments historiques ou architecturaux particuliers.
- La zone d'étude n'est concernée par aucun risque.
- La zone d'étude est exposée à des nuisances sonores liées au trafic routier (voir pages suivantes).



C | Le trafic et la sécurité, la bande d'inconstructibilité et le classement sonore

Trafic routier et sécurité

Sans objet pour les comptages routiers, car la demande de dérogation à l'application de l'article L.111-6 du Code de l'urbanisme concerne une déviation aujourd'hui encore en projet.

L'accès à la future zone économique mixte se fera depuis la RD50, par une voie communale. L'emplacement réservé pour la future déviation empiète sur cette voie communale. Il faudra donc la rectifier pour la positionner entre un bâtiment économique existant et l'emplacement réservé, dans un segment étroit (4,4 m de large environ). Il semble donc judicieux de prévoir à plus long terme, un nouvel accès à la zone d'étude depuis le côté opposé de la parcelle économique existante.

Notons que la réalisation de la déviation sera un réel atout pour la commune de Valdahon et son pôle économique, puisqu'elle permettra de réduire les nuisances importantes générées dans toute la traversée de la commune, de désengorger en particulier le centre ville, mais également de fluidifier et de sécuriser le trafic.



Bande d'inconstructibilité

La future déviation est soumise aux dispositions de la loi Barnier (article L111-1-6 du Code de l'urbanisme).

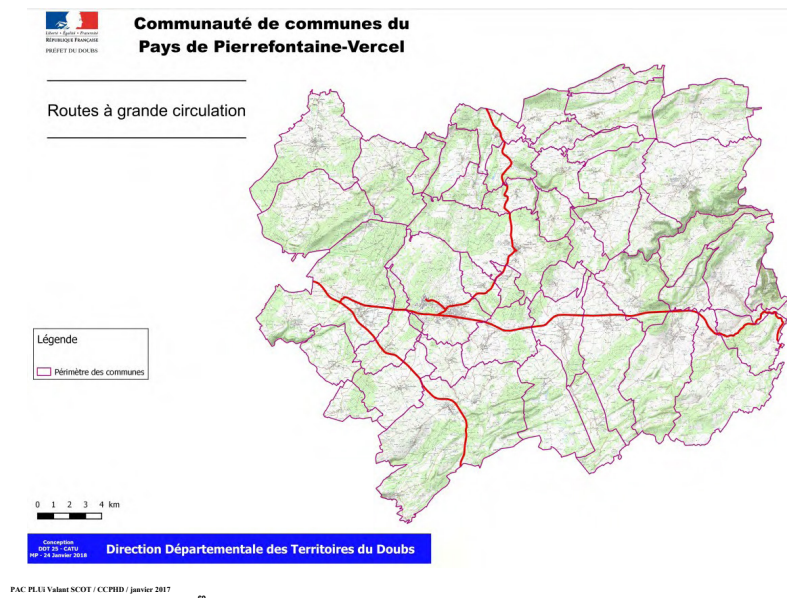
Article L.111-6 du Code de l'urbanisme : « En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du Code de la voirie routière et de soixante-quinze 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 au dernier alinéa du III de l'article L. 141-19».

Pour se soustraire à cette contrainte d'inconstructibilité sur une bande de 100 m le long de la future déviation, le présent dossier expose les dispositions particulières, adoptées pour permettre la mise en valeur et la constructibilité de cet espace.

Environnement sonore

Sans objet, car la demande de dérogation à l'application de l'article L.111-6 du Code de l'urbanisme concerne une déviation aujourd'hui encore en projet.



D | Synthèse : les grands enjeux de la zone d'étude

- Enjeux pour l'accueil économique :

La CCPHD bénéficie d'une bonne position géographique entre deux pôles économiques dynamiques : Besançon à l'Ouest et la Suisse à l'Est, ainsi que d'une bonne desserte routière.

Elle est le siège d'une économie locale active, qui continue à créer des emplois.

Le territoire, très attractif pour de nouveaux habitants, connaît une forte croissance démographique.

Ces dynamiques génèrent des besoins en surface d'activités non négligeables. La CCPHD doit prévoir des surfaces pour le desserrement, les extensions et les créations nécessaires au bon fonctionnement de l'économie locale.

Les zones d'activités économiques du territoire sont sous maîtrise d'ouvrage publique. La CCPHD identifie le développement des zones d'activités de Valdahon, principale ville du territoire, traversée par la RD461, qui en est le principal axe économique, comme l'un des principaux enjeux en matière économique et d'accueil des entreprises.

- Enjeux urbains :

Le projet d'extension de la ZA existante A l'Ecot présente une certaine logique :

- la configuration de la commune de Valdahon est très contrainte, en particulier à l'Ouest au niveau de son pôle économique, dont le développement est aujourd'hui « bloqué » au Sud-Ouest par le projet de la future déviation, au Nord par le camp militaire et à l'Est par la ville, la zone d'étude constituant l'une des rares marges de manoeuvre encore mobilisables,
- la zone d'étude est dans le prolongement direct du pôle économique, il y a donc une certaine logique à prévoir une extension à cet endroit,
- il s'agit d'un terrain qui ne possède pas de valeur écologique ou paysagère particulière. Il offre un paysage rural, typique du premier plateau du massif du Jura, mais ordinaire.

- Enjeux paysagers :

La position de la zone d'étude en covisibilité avec la RD50 et surtout avec le futur quartier résidentiel lui confère des enjeux paysagers très importants.

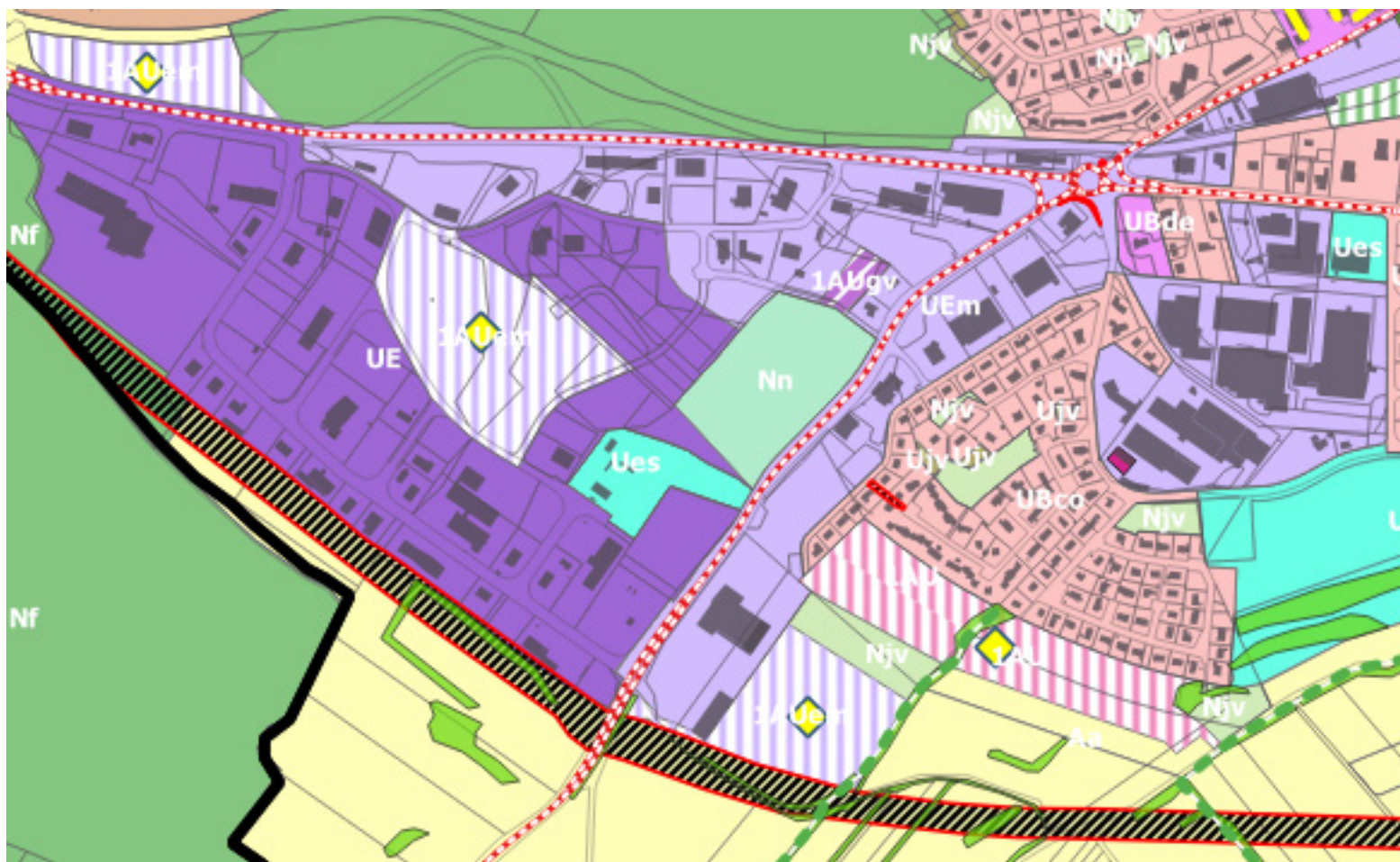
soigné, pour développer une zone économique de grande qualité.

Le traitement urbain, architectural et paysager devra être tout particulièrement

02 | PROJET GLOBAL ET MODIFICATION DU RECUL

A | OAP de la zone 1AUem prévue pour l'extension de la zone d'activités mixte A l'écot

Localisation de la zone 1AUem



Programme et parti d'aménagement

Destination : industrie, entrepôt, bureau, locaux et bureaux des administrations publiques et assimilés, locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés, et commerce et activité de service

Surface aménageable : 2,94 ha

Estimation indicative du nombre de lots possibles en recherchant une bonne densité et une modération de la consommation d'espace : 12 lots de 20 ares environ sont possibles, toutefois le découpage s'opérera à la carte.

Cette zone 1AUem ne pourra s'ouvrir à l'urbanisation que dans le cadre d'un plan d'aménagement d'ensemble, qui recherchera à créer une zone économique de qualité, homogène, avec une unité dans le traitement des espaces libres, des limites de propriétés, des voiries et des bâtiments.

Accès / Voirie / Stationnement :

La nouvelle zone économique mixte est située le long d'un emplacement réservé pour la future déviation de la commune de Valdahon.

Dans un premier temps, l'accès à la nouvelle zone économique se fera depuis la RD50 route de Vernierfontaine, par une voie communale existante à renforcer et rectifier.

A plus long terme, l'accès pourrait se faire par une voirie créée en limite des parcelles de l'entreprise Comafranc.

La desserte interne de la nouvelle zone économique se fera par une voirie interne à double sens d'environ 10 m de large, finissant par une aire de retournement.

On cherchera autant que possible à mutualiser les stationnements, afin de limiter la consommation d'espace.

Traitement paysager :

La haie existante (voir carte PLUi) sera préservée. Toutefois, si des abattages s'avéraient nécessaires, chaque arbre coupé serait remplacé par deux arbres de même nature.

Un bocage d'insertion paysagère de 5 m de large sera créé dans le prolongement de cette haie existante. Il sera obligatoirement planté

d'arbres et d'arbustes d'essences locales et variées (voir OAP thématique Espace rural), jouant sur les hauteurs (strate arborée et arbustive) et sur les essences (persistantes et caduques).

Le PLUi recommande de prolonger ce bocage d'insertion le long de la future voie d'accès.

Une zone verte tampon de 20 m de large sera créée entre la future zone économique mixte et la future zone résidentielle.

Les surfaces non bâties et non aménagées pour la circulation, le stationnement ou le stockage, seront traitées en espace vert.

Des alignements d'arbres seront créés dans les espaces de stationnement.

La création d'écrans de verdure pourra être demandée pour une meilleure insertion des bâtiments.

Les dépôts et stockages devront se situer à l'arrière des vues depuis les principaux axes de circulation.

Les constructions devront respecter la configuration du terrain et s'y adapter. En conséquence, les mouvements de terrain (remblai/déblai) seront limités et les enrochements proscrits.

Eaux pluviales :

Le traitement des eaux pluviales se fera à la parcelle. Afin de favoriser leur infiltration, les espaces libres de toute occupation seront traités en espaces verts et la majorité des places de stationnement extérieures sera réalisée avec des matériaux permettant l'infiltration des eaux pluviales.

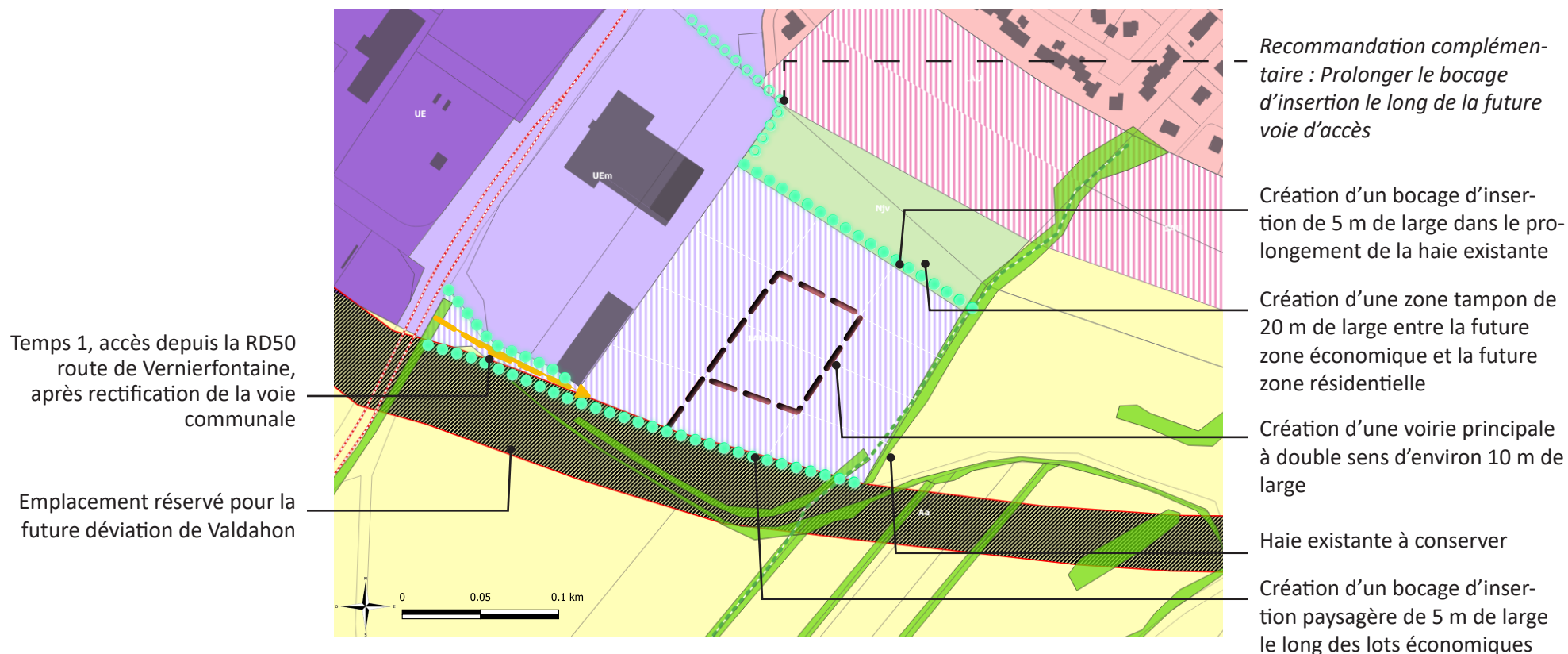
Si nécessaire et selon les résultats de l'étude de sols, les eaux pluviales pourront être récupérées via un système de noues végétalisées d'infiltration des eaux de pluie.

Insertion urbaine et architecturale :

Le PLUi affirme clairement la volonté de rechercher une cohérence architecturale dans la conception et le traitement des futurs bâtiments des nouvelles zones d'extension économique.

Voir règlement de la zone 1AUem.

Schéma d'aménagement



Nota : Il s'agit d'un schéma de principes. Les emplacements et gabarits des voiries, des espaces collectifs, ... ne sont pas définitifs. Ils seront précisés dans le plan d'aménagement d'ensemble de la zone.

B | Le nouveau recul

Le recul de 100 m généré par la future déviation occasionne une perte de surface utile à hauteur de 1,47 ha dans la zone d'étude.

Cela représente une surface considérable, soit la moitié de la surface totale de la zone.

C'est pourquoi en dérogation à l'application de l'article L. 111-6 du Code de l'urbanisme, il est proposé de réduire le recul à 35 m depuis l'axe de la future déviation.

Le nouveau recul permet de conforter ce pôle économique majeur pour la CCPHD et d'optimiser l'utilisation du foncier.

En contrepartie et comme l'affirme le PADD, le projet de développement économique intégrera des exigences :

- de densité plus fortes, en recherchant une meilleure optimisation foncière et des formes bâties compactes et contiguës,
- et de grande qualité urbaine, architecturale et paysagère.



03 | COMPATIBILITE DU NOUVEAU REcul AVEC LA PRISE EN COMPTE DES 5 CRITERES

L'article L111-8 du Code de l'urbanisme dispose que : «Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages».

A | Nuisances

- La zone d'étude sera affectée par les nuisances sonores générées par la future déviation. Toutefois, le classement sonore de ce futur axe routier et la législation sur les normes d'isolement phonique qu'il produit, seront sans objet pour l'aménagement de la zone et la modification du recul, puisque ces normes ne concernent que les bâtiments d'habitation, d'enseignement, de santé et les hôtels, et non les bâtiments d'activités.

Cependant, la modification du recul reviendra à rapprocher les aménagements de la future source de nuisance et les usagers de la zone d'activités seront quoi qu'il en soit dans la bande affectée par le bruit, c'est pourquoi il sera recommandé d'intégrer des prescriptions spécifiques au cahier des charges des constructeurs, comme par exemple la norme NF S31-080 «Bureaux et espaces associés».

D'autre part, la bande végétalisée d'insertion paysagère de 5 m de large qui sera implantée le long des lots économiques (voir paragraphe suivant C Qualité architecturale, urbaine et paysagère) permettra de diminuer les nuisances phoniques.

Enfin, s'agissant d'un ouvrage conséquent, dont l'implantation sera très proche des bâtiments économiques, des dispositifs anti-bruit semblent indispensables.

- Concernant les nuisances que la modification du recul pourrait générer :
 - elle est sans incidence sur les ZA existantes,

- en revanche, elle aura une incidence visuelle pour les futurs usagers de la déviation, mais surtout pour les habitants de la future zone d'habitat (voir paragraphe suivant C Qualité architecturale, urbaine et paysagère),
- enfin, elle produira des nuisances lumineuses, avec une augmentation et un rapprochement des surfaces éclairées et de quelques enseignes lumineuses. Les enseignes lumineuses devront bien entendu respecter la réglementation relative à la publicité extérieure, aux enseignes et aux pré-enseignes.

De plus, les dispositions suivantes, qui figurent au règlement de la ZA La Croix de Pierre, pourront être reprises dans le règlement de la nouvelle zone économique :

Les enseignes lumineuses et enseignes opaques mise en scène par éclairage direct ou indirect devront satisfaire aux exigences suivantes :

- *localisation sur les façades uniquement à l'exclusion de toute mise en place sur les toitures ou au-dessus des égouts de toiture ou des acrotères,*
 - *superficie maximale des enseignes égale à 10 m²,*
 - *couleurs dominantes dans la palette exclusive des verts aux bleus,*
- Les projecteurs et les luminaires seront orientés :*
- *soit vers le sol,*
 - *soit vers les façades des bâtiments situés sur la parcelle.*

Tout éclairage tourné vers l'extérieur de la parcelle sera considéré comme nuisible et donc interdit.

Dans ces conditions, on peut conclure à une compatibilité du nouveau recul avec la prise en compte des nuisances.

B | Sécurité

- La modification du recul n'a aucun impact sur les conditions d'accessibilité à la zone d'étude, ni sur la sécurité routière.

Notons que l'accès à la future zone économique sera dans un premier temps assez exigü, c'est pourquoi il est prévu l'aménagement d'un nouvel accès

depuis la RD50, ce qui permettra de fluidifier et de sécuriser les flux induits par l'aménagement de la zone (transports, personnels, livraisons).

- La modification du recul sera sans impact sur la visibilité depuis la RD50.

Dans ces conditions, on peut conclure à une compatibilité du nouveau recul avec la prise en compte de la sécurité.

C | Qualité architecturale, urbaine et paysagère

- La zone d'étude est très visible depuis la RD50. Sa sensibilité paysagère est forte. Sa situation à proximité immédiate d'une future zone d'habitation, lui confère de réels enjeux paysagers.

L'aménagement de la zone d'étude aura un impact paysager réel, sur lequel la modification du recul n'a que peu d'incidence. Le terrain est bien visible quoi qu'il en soit.

Le principal objectif sera donc de réduire l'impact visuel de la future zone économique.

C'est pourquoi son insertion paysagère devra être particulièrement soignée, avec :

- **un traitement de l'interface avec la future déviation et la future zone d'habitation :**

- en créant deux bandes végétalisées d'insertion paysagère de 5 m de large, en jouant sur les hauteurs (strate arborée et arbustive) et sur les essences (persistantes et caduques). Elle sera obligatoirement plantée d'essences locales et variées (voir OAP thématique Espace rural).
- en créant une zone verte tampon de 20 m de large entre la future zone économique et la future zone résidentielle,...

- **une bonne intégration visuelle des bâtiments dans le site en tenant compte de sa topographie particulière :**

- en respectant la configuration du terrain et s'y adaptant. En conséquence, les mouvements de terrain (remblai/déblai) seront limités, et les enrochements proscrits,

- en implantant les futurs bâtiments et orientant les façades parallèlement aux courbes de niveau,
- en limitant la hauteur des bâtiments à 12 m,
- en privilégiant les bâtiments plus longs que hauts, avec des décrochements de volumes pour les bâtiments très longs,
- en groupant le plus possible les bâtiments et en leur donnant le même sens de façade, ...

- **une grande qualité architecturale des futurs bâtiments d'activités, avec :**

- des toitures à deux pans minimum (pour les bâtiments principaux) dans les teintes rouges à rouge nuancé,
- des bâtiments qui comporteront un minimum de 30 % de l'ensemble de leurs façades en bardage bois, de teintes se rapprochant du bois naturel,
- des peintures de maçonneries qui se rapprocheront le plus possible des tons de la pierre du pays, dans les teintes blanc cassé, gris, beige clair à beige soutenu. Le blanc franc est interdit., ...

- **une grande cohérence urbaine et paysagère à l'intérieur de la zone, avec :**

- une grande unité dans le traitement des espaces verts et le traitement paysager global de la zone, avec :
 - l'utilisation d'espèces locales pour la totalité des plantations,
 - un traitement en espace vert de toutes les surfaces non bâties et non aménagées pour la circulation, le stationnement ou le stockage,
 - la création d'alignements d'arbres dans les espaces de stationnement,
 - la création d'écrans de verdure pourront être demandés pour une meilleure insertion des bâtiments, ...
- des clôtures qui devront garantir une transparence sur la majeure partie de leur linéaire, une partie opaque qui ne devra pas dépasser 0,50 mètre de hauteur, des hauteurs limitée à 2 mètres.

- **Une intégration d'objectifs environnementaux dans l'aménagement de la zone économique et des bâtiments d'activités :**

- la majorité des places de stationnement extérieures sera réalisée avec des matériaux permettant l'infiltration des eaux pluviales,
- le traitement des eaux pluviales se fera à la parcelle. Afin de favoriser leur infiltration, les espaces libres de toute occupation seront traités en espaces verts,

- si nécessaire et selon les résultats de l'étude de sols, les eaux pluviales provenant des voiries et parkings pourront être récupérées via un système de noues végétalisées d'infiltration des eaux de pluie, aménagé sur le domaine public, ...

Remarques :

Plusieurs de ces prescriptions/ recommandations figurent au règlement du PLUi valant SCoT et/ou dans l'OAP dédiée à la zone d'étude.

Ces prescriptions/ recommandations seront intégralement annexées à l'OAP dédiée à la zone d'étude.

Cette dernière précise bien que :

Cette zone 1AUem ne pourra s'ouvrir à l'urbanisation que dans le cadre d'un plan d'aménagement d'ensemble, qui recherchera à créer une zone économique de grande qualité architecturale, urbaine et paysagère. Une unité dans le traitement des espaces libres, des limites de propriétés, des voiries et des bâtiments permettra de lui donner une grande homogénéité.

Enfin, ces prescriptions/ recommandations seront complétées et affinées dans le futur règlement de la zone d'activités.

- Le PLUi valant SCoT de la CCPHD se donne des objectifs élevés de modération de la consommation d'espace. **Le PADD affirme que les projets de développement économique devront intégrer des exigences de densité plus fortes, en recherchant une meilleure optimisation foncière et des formes bâties compactes et contiguës.**

Cette ambition est un argument supplémentaire à la justification et à l'acceptation de la modification du recul.

Dans ces conditions, on peut conclure à une compatibilité du nouveau recul avec la prise en compte de la qualité architecturale, urbaine et paysagère de la future zone d'activités, mais également avec une plus grande sobriété dans la consommation foncière, ce qui est un objectif majeur du PLUi valant SCoT de la CCPHD.