



Commune de VOID-VACON (55)

REVISION DU PLAN D'OCCUPATION DES SOLS VALANT ELABORATION DU

PLAN LOCAL D'URBANISME

**Dérogation de recul
au titre de l'article L 111-1-4 du CU**

Dossier Approbation du Plan Local d'Urbanisme

**Document conforme à celui annexé à la délibération du
Conseil Municipal du 17 / 07 / 2014 portant approbation
de la révision du POS valant élaboration du PLU.**

**Signature
du Maire :**



**ESpace &
TERRitoires**

Etudes et conseils en urbanisme et aménagement

240, rue de Cumène
54230 NEUVES-MAISONS

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

SOMMAIRE

Introduction.....	2
1- Contexte communal général au regard des voies de communication.....	4
2- Zones concernées par l'étude « Entrée de Ville ».....	6
3- Conclusion.....	12

La commune de VOID-VACON dispose actuellement d'un Plan d'Occupation des Sols (POS) approuvé le 25 avril 1986 et révisé depuis à plusieurs reprises. C'est donc ce document qui encadre aujourd'hui le droit des sols sur la commune.

Par délibération du 24.06.2010, le Conseil Municipal de VOID-VACON a engagé une procédure de révision du présent POS au regard de la réglementation législative actuelle. La **révision générale du Plan Local d'Urbanisme** permettra à la commune de faire évoluer son actuel document d'urbanisme en tenant compte des évolutions du contexte communal.

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

Cette interdiction ne s'applique pas aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières, aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières, aux bâtiments d'exploitation agricole, aux réseaux d'intérêt public ni à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

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

[...]

Il peut ainsi être dérogé aux dispositions du présent article, avec l'accord du préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue au premier alinéa, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée motive la dérogation. »

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

La réalisation d'une étude dite "**Etude Entrée de Ville**" permet donc de lever cette interdiction moyennant l'établissement de règles spécifiques assurant la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

La présente étude a donc pour but d'engager une réflexion préalable au projet d'urbanisation et d'aboutir à l'élaboration d'un projet urbain de qualité qui trouvera sa traduction dans le Plan Local d'Urbanisme de la commune de VOID-VACON. **Elle a pour objectif de lever les prescriptions de l'article L. 111-1-4 après accord du Préfet.**

L'unique axe concerné par l'article L. 111-1-4 du Code de l'Urbanisme sur le territoire de VOID-VACON est la RN 4.

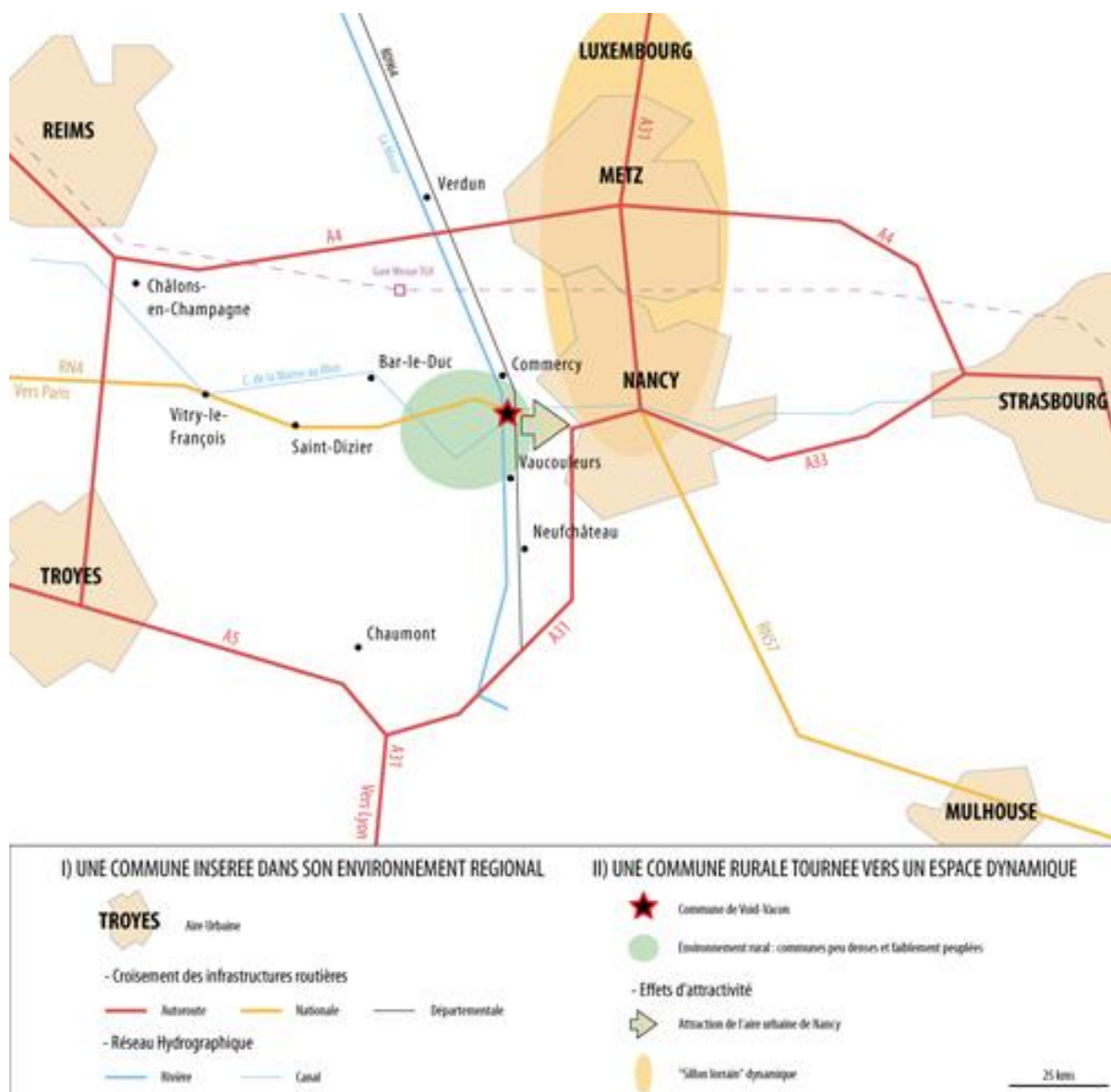
1- Contexte communal général au regard des voies de communication

VOID-VACON bénéficie d'une situation géographique proche des aires urbaines lorraines dynamiques. Cette situation géographique attractive est attestée par les voies de communication qui se croisent à VOID-VACON. La RN 4 est un axe est-ouest structurant, qui détermine en grande partie l'accessibilité et l'attractivité de la commune. Grâce à sa connexion avec l'autoroute A 31, la RN 4 permet à la commune d'être insérée dans un espace interdépartemental, voire régional. Par ailleurs, même si cette accessibilité est principalement routière, des potentialités résident dans les deux voies fluviales qui traversent la commune, à l'heure où le développement durable et les déplacements routiers font débat. Cependant, le facteur géographique n'est pas le seul déterminant de l'attractivité de VOID-VACON, les nouveaux habitants recherchant souvent un environnement de qualité, à la campagne.

Au niveau des principales voies routières, VOID-VACON se situe au croisement de la RN 4 reliant Paris à Strasbourg via Nancy et de la RD 964 (ancienne RN 64) reliant Lure (Haute-Saône) à Charleville-Mézières (Ardennes) via Neufchâteau, Commercy, Saint-Mihiel et Verdun.

La RN 4, axe de circulation est-ouest, est aménagée en 2 X 2 voies notamment entre Ligny-en-Barrois et Nancy, ce qui met l'agglomération nancéenne à environ 3/4 d'heure de VOID-VACON par la voie rapide, appelée communément « route de Paris ».

VOID-VACON est également desservie par des voies de circulation secondaires telles que la RD 140, une ancienne voie romaine parallèle à la RN 4 jusqu'à Méné-la-Horgne, la RD 29 qui traverse le village de VACON jusqu'à la vallée de l'Ornain (Naix-aux-Forges au sud de Ligny-en-Barrois) et la RD 10 qui longe le canal de la Marne au Rhin jusqu'à Mauvages, Gondrecourt-le-Château et Grand au sud, ainsi que jusqu'à la gare de Sorcy au nord.



Il est à noter que la RN 4 et la RD 964 sont considérées comme des infrastructures de transports terrestres soumises au classement sonore qui génèrent des secteurs affectés par le bruit. L'arrêté préfectoral n°2002-1880 du 22 juillet 2002 détermine en fonction d'un classement particulier les protections à apporter le long de certains axes routiers et ferroviaires :

- RN 4 : catégorie 2 → secteur affecté par le bruit de 250 m de part et d'autre de l'infrastructure routière
- RD 964 : catégorie 4 (de la sortie de VOID à l'intersection avec l'avenue de Strasbourg) → secteur affecté par le bruit de 30 m de part et d'autre de l'infrastructure routière
- RD 964 : catégorie 3 (du giratoire de VOID jusque Commercy) → secteur affecté par le bruit de 100 m de part et d'autre de l'infrastructure routière

Actuellement, il existe sur VOID-VACON des mesures d'interdiction de construire liées à **l'amendement Dupont** (article L 111-1-4 du Code de l'Urbanisme qui interdit les nouvelles constructions en dehors des zones urbanisées dans une bande de 100 m par rapport à l'axe de la chaussée autour des voies classées à grande circulation) qui concernent uniquement la **RN 4**, route classée à grande circulation.

Afin de trouver une solution urbaine et de créer de véritables aménagements d'entrées de ville, l'article L. 111-1-4 du Code de l'Urbanisme, créé par la Loi Barnier du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, stipule que, de part et d'autre de la RN 4 générant **100 m d'inconstructibilité**, toute construction est interdite. Néanmoins, par l'intermédiaire d'une réflexion spécifique en matière d'aménagement, il est possible de déroger à cette règle d'inconstructibilité.

La présente étude a donc pour but d'engager une réflexion préalable au projet d'urbanisation et d'aboutir à l'élaboration d'un projet urbain de qualité qui trouvera sa traduction dans le Plan Local d'Urbanisme. Cette étude a pour objectif de justifier la nécessité de faire tomber le recul inconstructible autour de la RN 4. Il est rappelé qu'actuellement les nouvelles constructions sont interdites en dehors des zones urbanisées dans une bande de 100 m par rapport à l'axe de la chaussée de la RN 4. Par le biais de l'amendement Dupont, ce recul sera ramené à 35 m pour les portions autour de la RN 4 impactant des zones UX et 1AUx du projet de PLU.

La présente étude tient compte des prescriptions émises dans le PLU en cours de révision. Dans le cadre de la révision de son PLU, la commune de VOID-VACON a choisi d'appliquer des reculs minimums dans les zones concernées par l'article L. 111-1-4 du Code de l'Urbanisme.

2- Zones concernées par l'étude « Entrée de Ville »

Le présent dossier de demande de dérogation au titre de l'article L. 111-1-4 du Code de l'Urbanisme concerne les 5 zones suivantes :

1	Zone UX de l'ancienne station service de la RN 4	
2	Zone 1AUx dite « Bord de l'Eau »	
3	Zones UX d'Eurovia et de Colas	
4	Zone UX dite du Vé	
5	Zone UX liée à l'usine de traitement de calcaire Carmeuse	

Les terrains concernés par la dérogation sont liés à l'implantation d'**activités économiques, artisanales ou industrielles**. Ils sont classés dans le PLU en zone UX ou 1AUx.

Les zones UX concernées englobent la zone artisanale du Vé et les emprises des entreprises existantes telles qu'Eurovia et Colas, le site de l'usine de traitement de calcaire Carmeuse et les délaissées de l'ancienne station service de la RN 4. Elles sont toutes situées en périphérie immédiate de la RN 4 mais elles ne sont pas accessibles directement par cette voie rapide.

De par la nature des activités et des nuisances que ces entreprises peuvent générer (principalement acoustiques, visuelles et olfactives), la commune a souhaité valider dans son zonage et son règlement des zones dédiées aux activités afin d'encadrer les implantations artisanales et industrielles. Ainsi, seules les constructions liées aux activités seront autorisées tandis que celles destinées au logement seront proscrites, hormis pour répondre à la vocation unique de gardiennage du site. De cette façon, les problèmes relationnels entre activité et résidentialité seront anticipés.

Le secteur 1AUx est une zone d'urbanisation future à vocation principalement artisanale aujourd'hui non équipée, destinée aux activités diverses. La zone 1AUx a été créée dans le but de permettre l'aménagement d'une zone d'activités future plus vaste qu'actuellement, en lien avec la RN 4 au lieu-dit « Bord de l'Eau ». Cette zone a été implantée de façon à limiter son étalement le long de l'axe routier et à permettre un aménagement global cohérent par la suite. L'objectif est d'y créer, à terme, une zone à vocation artisanale, c'est-à-dire pour des activités de tailles diverses et de surfaces réduites (des zones industrielles existant à proximité). Cette zone artisanale est donc bien pour l'instant à l'état de projet. Elle pourrait à terme devenir une réponse aux demandes récurrentes des artisans locaux. Cette zone permettra de capitaliser les projets artisanaux locaux, en lien avec la RN 4. Son emplacement permettra également aux entreprises qui s'y installeront de bénéficier d'une bonne visibilité depuis la RN 4.

Les zones précédemment citées font l'objet d'une **demande de dérogation de passer à 35 m au lieu de 100 m**. Il est toutefois nécessaire de garantir la compatibilité de la nouvelle règle de recul de 35 m avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Les dispositions de l'article **L 111.1.4** du Code de l'Urbanisme, introduit par l'article 52 de la Loi Barnier sont respectées et la non application de la règle d'inconstructibilité et du recul de 100 m sur ces zones du PLU depuis l'axe de la RN 4 se justifie au regard des éléments suivants :

❖ **Prise en compte des nuisances**

- **Bruit**

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

La RN 4, du tronçon de la Haute-Marne à la Meurthe-et-Moselle, est une infrastructure classée en voie bruyante de **catégorie 2** selon l'arrêté préfectoral n°2011 - 2612 du 20 décembre 2011 portant mise à jour du classement sonore des infrastructures de transports terrestres dans le département de la Meuse.

La RN 4 est concernée par des périmètres affectés par le bruit. A VOID-VACON, la largeur des secteurs affectés par le bruit est de 250 m, comptée de part et d'autre de l'infrastructure. En conséquence, de part et d'autre de la RN 4, les bâtiments à construire quels qu'ils soient, doivent obligatoirement bénéficier d'un isolement acoustique particulier.

Les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la construction en catégorie 2 sont de 79 dB(A) en période diurne au point de référence et de 74 dB(A) en période nocturne au point de référence.

Les niveaux sonores sont évalués en des points de référence situés, conformément à la norme NF S 31-130 "Cartographie du bruit en milieu extérieur", à une hauteur de 5 mètres au-dessus du plan de roulement et à une distance de l'infrastructure de 10 mètres, à partir du bord extérieur de la chaussée le plus proche, augmentés de 3 dB(A) par rapport à la valeur en champ libre pour les tissus ouverts, afin d'être équivalents à un niveau en façade.

Dans les 5 secteurs concernés par la demande de dérogation au titre de l'article L. 111-1-4 du Code de l'Urbanisme, hormis pour la zone 1 de l'ancienne station service de la RN 4, la problématique des nuisances sonores existe mais reste faible. Les 4 autres sites sont surélevés de 3 à 5 m par endroit par rapport à la RN 4 (surélévation correspondant à un pont) et sont éloignés de minimum 15 à 30 m par rapport aux bords de la voie. De ce fait, l'aspect physique, géographique et topographique limite l'impact sonore de la RN4 sur les sites concernés.

Les nuisances sonores liées à la circulation dans les zones d'activités économiques, artisanales ou industrielles seront propres aux activités connexes et restreintes en raison de la taille des zones et du choix du type d'implantation (terrains ne pouvant accueillir que peu d'activité lourde sauf pour l'usine de traitement de calcaire Carmeuse). Dans la zone artisanale communale du Vé, la commune indique qu'il reste en zone Nord 4 200 m² de disponibles, et en zone Sud 25 700 m² de disponibles répartis en 5 lots distincts, ce qui conditionne et délimite aussi fortement le type d'activités pouvant s'implanter dans le futur sur la zone. Seul l'aspect du trafic généré par des activités type logistique ou transport occasionnerait des nuisances sonores amplifiées au sein des zones. Cela n'affectera en rien la zone de bruit de la RN 4.

- **Air**

La traversée par la RN 4 d'un milieu naturel très ouvert limite la stagnation et la concentration des rejets atmosphériques au droit des zones concernées.

⇒ Au regard des nuisances, le recul à 35 m n'augmente pas les nuisances. Il est compatible avec la modification.

❖ **Prise en compte de la sécurité**

La RN 4 est gérée par la DIR Est. Le trafic routier sur la RN 4 est d'environ **19 500 véhicules/jour**. Le trafic sur ce réseau routier national est globalement resté stable entre 2000 et 2006. Dans cette période, d'une manière générale, la part du trafic poids lourds représente une part importante (33 %) et est en légère augmentation.

La RN 4 peut être considérée comme un atout géographique et économique pour le territoire communal de VOID-VACON. Cet axe à **fort trafic** était, avant la mise en place d'une déviation, une contrainte pour la commune car elle traversait la zone centrale urbanisée et était donc source de nuisances et de dangerosité. Les larges rue de Strasbourg et route de Toul ainsi que l'emplacement de la gendarmerie témoigne de l'ancien tracé de cet axe majeur. Néanmoins, cette route est aujourd'hui principalement perçue comme un atout par les acteurs du territoire, qui permet d'être en lien avec les grandes agglomérations et qui est donc source de désenclavement de la commune rurale. Cet axe de passage est également perçu comme ayant un « effet vitrine important », notamment pour la zone artisanale du Vé, récemment implantée entre la route nationale et le canal de la Marne au Rhin. L'accès de cette zone, facilité par l'échangeur de la RN 4, ainsi que la proximité du laboratoire d'études nucléaires de Bure situé à 30 km au sud, a d'ailleurs permis à une filiale de l'entreprise d'Areva de s'y implanter. Ce site permet une rotation des chauffeurs routiers transportant des pièces de rechange pour les centrales nucléaires.

La RN 4 est également un des facteurs de changement d'aire d'appartenance de VOID-VACON, qui se tourne de plus en plus vers le dynamisme de l'aire urbaine de Toul-Nancy à l'est, alors que les villes de l'ouest meusien sont en déclin. La forte accessibilité de la commune grâce à cet axe (et à son échangeur) soulève donc de nouveaux enjeux, notamment liés à la croissance de sa population essentiellement dû au solde migratoire, à son étalement du bâti maîtrisé mais qui peut poser des conflits d'usage des sols et donc à la périurbanisation. La commune rurale chef-lieu de canton est donc de plus en plus exposée à la périurbanisation.

Le statut de la RN 4, en dehors de l'échangeur prévu à cet effet, interdit tout accès direct sur cette voie. L'ancienne station service ne dispose plus d'accès direct sur la RN 4, la bretelle de desserte ayant été condamnée. Les zones sont donc toutes accessibles depuis le réseau viaire interne à la commune, par des voies départementales ou communales. Certaines de ces voies disposent d'une utilisation très restreinte actuellement car elles ne desservent aucun espace urbain. Donc, elles ne risquent pas d'augmenter les risques existants.

La desserte interne de chaque zone se fera par un réseau viaire qui se connectera et se rattachera à celui existant, sans impacter le tracé de la RN 4. Les voies seront dimensionnées en conséquence et les rayons de girations pour les engins et poids lourds notamment seront calculés pour garantir une parfaite circulation des véhicules sur et aux abords immédiats des sites.

⇒ **Au regard de la sécurité, le recul à 35 m prend en compte la sécurité puisqu'il n'occasionne pas davantage d'accès direct sur la RN 4.**

❖ **Prise en compte de la qualité architecturale et de l'urbanisme**

Les zones concernées constituent des zones de transition entre un espace urbain et un espace naturel ou agricole. Aussi, il est nécessaire que d'un point de vue architectural, les futures constructions s'harmonisent parfaitement avec le contexte environnemental existant. Les projets concernés par le recul et les espaces libres des zones d'activités (UX et 1AUx) sont protégés des perspectives lointaines par la topographie des lieux et donc d'un éventuel impact visuel dommageable dans le paysage.

Les nouveaux bâtiments d'activités présenteront une unité de matériaux, de volumes et de coloris. Les enseignes seront intégrées à la réalisation des projets. Les secteurs 1, 3, 4, 5 sont déjà concernés par des **architectures industrielles ou artisanales**.

Le règlement des zones UX et 1AUx du PLU qui s'y applique a été volontairement rédigé de façon souple de manière à ne pas entraver des projets architecturaux innovants. Les principales dispositions à retenir concernent essentiellement l'implantation des constructions par rapport aux emprises publiques et aux limites séparatives, le verdissement obligatoire des surfaces libres de toute construction, la hauteur et la nature des clôtures, et le camouflage à la vue des aires de stockage. Aucune disposition particulière dans le règlement des zones UX et 1AUx n'a été mise en œuvre sur la volumétrie, l'utilisation de certains matériaux ou le respect d'une certaine forme d'architecture.

L'urbanisation de ces secteurs d'activités permettra en outre d'organiser la partie économique de la commune sur des lieux où elle existe déjà, bien que cela soit des sites individuels et éparses. Le secteur 1AUx au lieu-dit « Bord de l'Eau ». est une zone d'urbanisation future à vocation principalement artisanale aujourd'hui non équipée, destinée aux activités diverses. La zone 1AUx a été créée dans le but de permettre l'aménagement d'une zone d'activités future en lien avec la RN 4 au lieu-dit « Bord de l'Eau ». Il s'agit d'y autoriser les constructions destinées à recevoir des activités tertiaires, économiques et artisanales, les constructions à usage d'entrepôts, les constructions destinées à l'habitation (à condition d'être destinées à la surveillance ou au gardiennage du site), les constructions à vocation d'hébergement hôtelier, les constructions, installations et aménagements à condition qu'ils correspondent à des services liés au fonctionnement, à la desserte et à l'entretien de la RN 4, ainsi que les constructions et installations à condition qu'elles soient nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif. Les constructions sont autorisées au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes de la zone.

Le secteur 1AUx est donc destiné à permettre l'aménagement d'une zone artisanale plus vaste qu'actuellement et l'accueil hypothétique de petits artisans nouveaux. Cette zone permettra de capitaliser les projets artisanaux locaux, en lien avec la RN 4. L'emplacement de cette zone permettra également aux entreprises qui s'y installeront de bénéficier d'une **bonne visibilité depuis la RN 4**.

Pour l'instant, aucun projet précis n'est identifié sur la zone 1AUx. Cette zone a été implantée de façon à limiter son étalement le long de l'axe routier et à permettre un aménagement global cohérent par la suite. L'objectif est d'y créer, à terme, une zone à vocation artisanale, c'est-à-dire pour des activités de tailles diverses et de surfaces réduites (des zones industrielles existant à proximité). L'absence d'aménagement et de réseaux conduisent à un classement en 1AUx. Cette zone artisanale est donc bien pour l'instant à l'état de projet. Cette zone future pourrait à terme devenir une réponse aux demandes récurrentes des artisans locaux et permettrait de regrouper les activités sur un site proche de l'échangeur et identifié à cet effet, à savoir l'accueil de services liés au fonctionnement, à la desserte et à l'entretien de la RN 4.

⇒ Au regard de la qualité architecturale et de l'urbanisme, la modification du recul à 35 m est compatible avec la prise en compte de la qualité de l'architecture, eu égard des projets concernés et par rapport à l'existant. La modification du recul à 35 m est aussi compatible avec l'emplacement choisi pour la zone d'activités futures en lien avec l'échangeur et le choix d'urbanisation à vocation économique. La zone 1AUx permet de le conforter et de l'améliorer. Il est plus approprié de travailler les espaces autour des activités existantes et proches de la RN 4 qu'au-delà des 100 m au vu de la configuration du site et de son environnement, pour limiter la consommation et la fragmentation des espaces urbains et agricoles.

❖ **Prise en compte des paysages**

Le paysage autour de la RN 4, objet de la dérogation, est actuellement composé d'espaces agricoles enherbés correspondant au paysage de la **plaine alluviale de la Meuse**. Cette entité paysagère correspond à la vallée alluviale de la Meuse qui coupe le département en deux. Elle forme un large et ample sillon (son lit majeur est large de 500 m à 1 km) dans le plateau des hauts de Meuse, bordé de versants hétérogènes et très découpés par les vallons transversaux dessinant un ensemble de collines plutôt qu'un véritable plateau, depuis lesquels s'ouvrent de larges points de vue. C'est l'une des moins urbanisées des grandes vallées alluviales d'Europe. La Meuse est le seul fleuve lorrain qualifié de fleuve sauvage. Son cours est méandreux, relativement libre. On y observe encore une nette opposition entre rives concaves, aux berges abruptes, et rives convexes caractérisées par des bancs de galets et autres dépôts alluviaux. La vallée de la Meuse est principalement composée de milieux herbacés peu fragmentés et de cultures. Les milieux forestiers sont peu présents. De part et d'autre du cours d'eau, les débordements réguliers du fleuve sont à l'origine d'un cordon de prairies parsemées de haies, bosquets, ripisylves et d'une implantation des villages en limite de la zone de crue. Positionnés en pied de versant et parfois à la confluence de la Meuse et de ses affluents, les villages ont tiré parti de la présence de l'eau (canaux, lavoirs, fontaines, etc...). Les versants plus secs, mieux exposés, sont cultivés. Des fronts de taille dus à l'exploitation du calcaire ponctuent les versants.

Cette vallée alluviale est une **plaine inondable** qui représente un enjeu de toute première importance à l'échelon européen tant en termes de biodiversité comme en témoignent les différents inventaires et reconnaissances écologiques (ZNIEFF, ZICO, Natura 2000, ENS, zones humides remarquables du SDAGE,...) qu'en terme de qualité de l'eau. Le fleuve Meuse constitue un des derniers grands cours d'eau de plaine français (voire européen) à conserver un fonctionnement « naturel » (sinuosité, présence des bras morts, dynamique de crues, prairies alluviales, peuplements biologiques caractéristiques...) permettant une gestion équilibrée de la ressource en eau par les fonctions prépondérantes des prairies alluviales : filtration, régulation hydrique, expansion des crues... De nombreuses actions de préservation et de restauration des milieux naturels aquatiques se sont engagées au cours des 20 dernières années.

Au-delà de la biodiversité exceptionnelle qu'elle abrite, il est primordial de maintenir durablement les caractéristiques de cette vallée alluviale pour les services d'intérêt général qu'elle rend et de conserver la continuité latérale entre le lit mineur et les annexes hydrauliques et les zones humides du lit majeur (réservoirs biologiques).

Au niveau des sensibilités paysagères, bien qu'elle présente une forte dominante naturelle, cette entité est visuellement marquée par le passage de plusieurs infrastructures anthropiques de transport sur le ban communal de VOID-VACON dont la RN 4. En effet, la RN 4 constitue déjà une véritable fracture dans le territoire en matière de Trame Verte & Bleue (rupture anthropique pour les corridors faunistiques). La topographie du secteur est relativement plane mais marquée, notamment au nord, par les flancs de cette vallée (butte de Châtel). La largeur de la vallée de la Meuse permet d'apprécier des perspectives plus ou moins lointaines, quelquefois limitées par la topographie. L'enherbement permanent des sols permet de conserver tout au long des saisons une couleur verte sur le secteur. La ripisylve qui suit le cheminement de la Meuse souligne visuellement son écoulement et fragmente quelque peu les paysages en coupant les perspectives suivant les points d'observations. Dans le cadre du grand paysage actuel, la réalisation des zones UX et 1AUx concernées se fera dans un espace à vocation uniquement agricole, à proximité immédiate de la RN 4, surélevée sur la traversée du ban, et qui marque visuellement la fin de cette entité paysagère.

⇒ Au regard du paysage et des implantations hypothétiques permises dans les zones UX et 1AUx, la modification du recul à 35 m est compatible avec la prise en compte du paysage et n'engendre pas de couperets paysagers importants (présence d'activités économiques impactantes visuellement sur les secteurs UX). De plus, ce nouveau recul permet de protéger les espaces naturels et agricoles environnants et d'utiliser les espaces déjà quelque peu transformés.

3- Conclusion

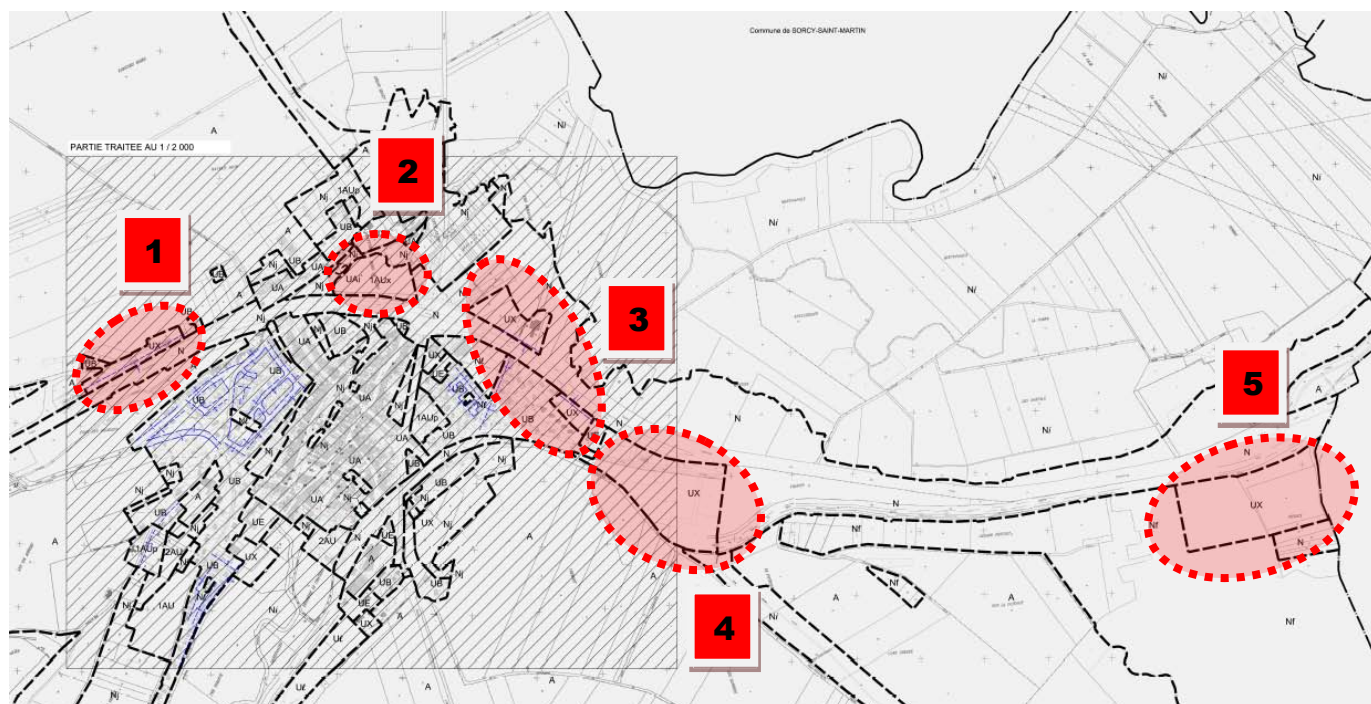
Les spécificités locales du territoire de VOID-VACON, l'environnement d'ensemble du linéaire de la RN 4 au droit de la localité de VOID et les projets envisagés de création et/ou complétude de zones d'activités économiques modérées et cohérentes montrent qu'au regard :

- du zonage restrictif du PLU,
- des sites d'activités présents sur ce linéaire,
- de la mutation de ce secteur d'entrée de bourg au droit de l'échangeur (zone 1AUx),
- du projet d'intérêt économique que représentent les zones,
- de l'intégration paysagère et urbanistique des nouveaux projets,
- du trafic de 19 500 véhicules/jours et des autres voies annexes considérées comme secondaires,
- des nuisances limitées et de la sécurité suffisante,
- de la faible importance de conserver un recul à 100 m qui attaquerait encore plus le paysage et les espaces agricoles en développant au-delà du bâti,

Il est proposé un **recul d'inconstructibilité de 35 m par rapport à l'axe de la RN 4 au droit des 5 zones précédemment identifiées**, en cohérence avec le règlement départemental de la voirie et en fonction de l'occupation des sols qui concerne uniquement de l'implantation d'activités.

Il est retenu les reculs d'inconstructibilité suivants :

- 1- **35 m par rapport à l'axe de la RN 4 pour la zone UX de l'ancienne station service**
- 2- **35 m par rapport à l'axe de la RN 4 pour la zone 1AUx dite « Bord de l'Eau »**
- 3- **35 m par rapport à l'axe de la RN 4 pour les zones UX d'Eurovia et de Colas**
- 4- **35 m par rapport à l'axe de la RN 4 pour la zone UX dite du Vé**
- 5- **35 m par rapport à l'axe de la RN 4 pour la zone UX liée à l'usine de traitement de calcaire Carneuse**



Aussi, pour chaque zone, ce recul est mentionné. Ces zones peuvent uniquement recevoir des constructions à vocation d'activités. Le recul indiqué dans l'étude est celui qui concerne les constructions principalement autorisées dans la zone. Pour faire appliquer ce recul, une mention sera indiquée dans le règlement de la zone UX et de la zone 1AUx et une marge de recul sera indiquée graphiquement sur le plan de zonage le cas échéant.

Le présent dossier de demande de dérogation au titre de l'article L. 111-1-4 du Code de l'Urbanisme et la réduction de la bande d'inconstructibilité à 35 m par rapport à l'axe de la RN 4 est compatible avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, de l'urbanisme et du paysage.