

MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE  
PERROGNEY-LES-FONTAINES PAR  
DÉCLARATION DE PROJET



cohésion sociale  
territoriale &  
environnementale





# SOMMAIRE

0. PREAMBULE	4
1. OBJET DE L'OPERATION	7
1.1 Présentation générale	7
1.2 Motifs et considérations	13
2. DISPOSITIONS DE LA MISE EN COMPATIBILITE	23
2.1 Rappels	23
2.2 Le zonage	24
2.3 Le règlement écrit	26
2.4 Les annexes	30
2.5 La liste des documents	30
3. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	31
4. MODIFICATIONS SUITE A L'ENQUETE PUBLIQUE	32
5. ANNEXES	33





# 0. PREAMBULE

## Les collectivités concernées

La présente déclaration de projet est menée par la Communauté de communes d'Auberive Vingeanne et Montsaugeonnais à l'initiative de son Président Monsieur Charles Guené. Elle concerne le territoire de la commune de PERROGNEY-LES-FONTAINES.

- Adresse :

17 chemin des Brosses  
Prauthoy  
52190 Le Montsaugeonnais  
Tél : 03.25.87.31.04

## Le bureau d'études

- Siège social :

HOLEA, 4 rue des artisans  
67210 BERNARDSWILLER

- Responsable d'études :

Gauthier MOSBACH, directeur d'études GTI, gérant HOLEA.

## Contexte

Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de PERROGNEY-LES-FONTAINES par déclaration de projet.

## Situation du document d'urbanisme

La commune de PERROGNEY-LES-FONTAINES dispose d'un PLU approuvé en 2015 par délibération du conseil municipal. Aucune révision ou modification n'a été réalisée jusqu'à ce jour. La compétence en matière de planification a été transférée récemment à la communauté de communes.

## Procédure

*La procédure de déclaration de projet instituée par la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité a initialement été conçue pour les travaux et aménagements des personnes publiques, susceptibles d'affecter l'environnement (transposée dans le Code de l'Environnement), et donc soumis à enquête publique. Peu de temps après, la loi d'orientation pour la ville du 1er août 2003 a ajouté la « déclaration de projet » au Code de l'Urbanisme (CU).*





- La déclaration de projet relevant du code de l'urbanisme :

La loi d'orientation pour la ville a codifié la « déclaration de projet » à l'article L. 300-6 du Code de l'urbanisme, qui permet aux collectivités, leurs groupements et les établissements publics fonciers et d'aménagement, de se prononcer sur l'intérêt général d'une « action ou opération d'aménagement » au sens de l'article L. 300-1 du Code de l'urbanisme (opération de requalification urbaine, création d'un centre de quartier, aménagement d'un pôle commercial, réalisation d'une aire d'accueil des gens du voyage, projet de construction d'un équipement collectif...).

La déclaration de projet du code de l'urbanisme participe d'une logique différente de celle du code de l'environnement car le but premier est bien la mise en compatibilité du document d'urbanisme (SCOT, PLU).

Le décret n°2010-304 du 22 mars 2010, pris par l'application de la loi MOLLE du 25 mars 2009 apporte d'utiles clarifications, en étendant son champ d'application et en ajoutant « la réalisation d'un programme de construction » à la liste des opérations pouvant donner lieu à une déclaration de projet. De plus, il prévoit que les aménageurs ou constructeurs pourront signer une convention de projet urbain partenarial (PUP) avec les collectivités pour l'organisation du financement des équipements publics.

Ainsi, la déclaration de projet de l'article L 300-6 du Code de l'urbanisme peut s'appliquer indifféremment aux « actions, opérations ou programmes de constructions publics ou privés ». Cette clarification permet aux collectivités locales de disposer d'un instrument supplémentaire d'adaptation rapide des documents d'urbanisme pour des projets qui, bien qu'étant conduits par des opérateurs privés, n'en sont pas moins d'intérêt général.

L'ordonnance du 05 janvier 2012 a défini à droit constant le champ d'application de la mise en compatibilité d'un plan ou d'un projet présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général, tel que la déclaration de projet. Elle a surtout précisé les dispositions communes aux mise en compatibilité. Elle reprend les dispositions existantes et précise l'autorité chargée d'engager l'enquête publique en vue de la mise en compatibilité ainsi que la forme de son approbation.

Monsieur le Président mène ainsi la procédure de mise en compatibilité (articles L153-54 et suivants du Code de l'urbanisme). Il organise l'examen conjoint et l'enquête publique. Ensuite, il soumet au conseil communautaire le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme.

- Contenu du dossier :

La déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête. Elle comporte également les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. L'obligation de motivation de ces déclarations prend toute son importance à la lumière de la nature juridique de la dite déclaration.

La déclaration de projet précise aussi les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU (présentation du document dans son état actuel et futur...). Elle comprend l'analyse des incidences sur Natura 2000 et l'évaluation environnementale éventuelle.





Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique. Ces modifications ne sauraient bien sûr altérer l'économie générale du projet. Toutes pièces utiles à la compréhension du dossier (plan de situation, des travaux, caractéristiques principales des aménagement et constructions envisagés, l'appréciation sommaire des dépenses lorsque le maître de l'ouvrage est une personne publique...).





# 1. OBJET DE L'OPERATION

## 1.1 Présentation générale

### 1.1.1 Présentation de la commune

La commune de PERROGNEY-LES-FONTAINES dans le département de la Haute-Marne est située au Sud-ouest de Langres à 465 mètres d'altitude (cœur du village) et comptabilise 123 habitants (données INSEE 2014). Le village est distant de 50 kilomètres de Chaumont (préfecture du département de la Haute-Marne), de 17 kilomètres de Langres (chef lieu d'arrondissement), de 15 kilomètres de Villegusien-le-Lac (chef lieu de canton) et de 296 kilomètres de Strasbourg (préfecture de région). Niché au cœur d'un paysage de plateau marqué par l'agriculture, le village est groupé, complété par un hameau et tourné vers des espaces boisés (forêt domaniale d'Auberive). Il accueille sur son territoire les aires d'autoroute de « Langes-Perrogney » et de « Langres-Noidant » le long de l'A31 qui traverse le ban communal à l'extrémité Est.

L'activité économique de PERROGNEY-LES-FONTAINES est très importante pour la taille de la commune du fait de la présence des aires d'autoroute et d'une zone d'activités partagée avec le territoire de Flagey. On recense 94 emplois sur le territoire pour un indicateur de concentration d'emplois de 157,2 (données INSEE 2014).

La superficie du territoire est de 14,79 km<sup>2</sup>.

La commune de PERROGNEY-LES-FONTAINES appartient à la communauté de communes de d'Auberive Vingeanne et Montsaigeois composée de 51 communes pour environ 8500 habitants.

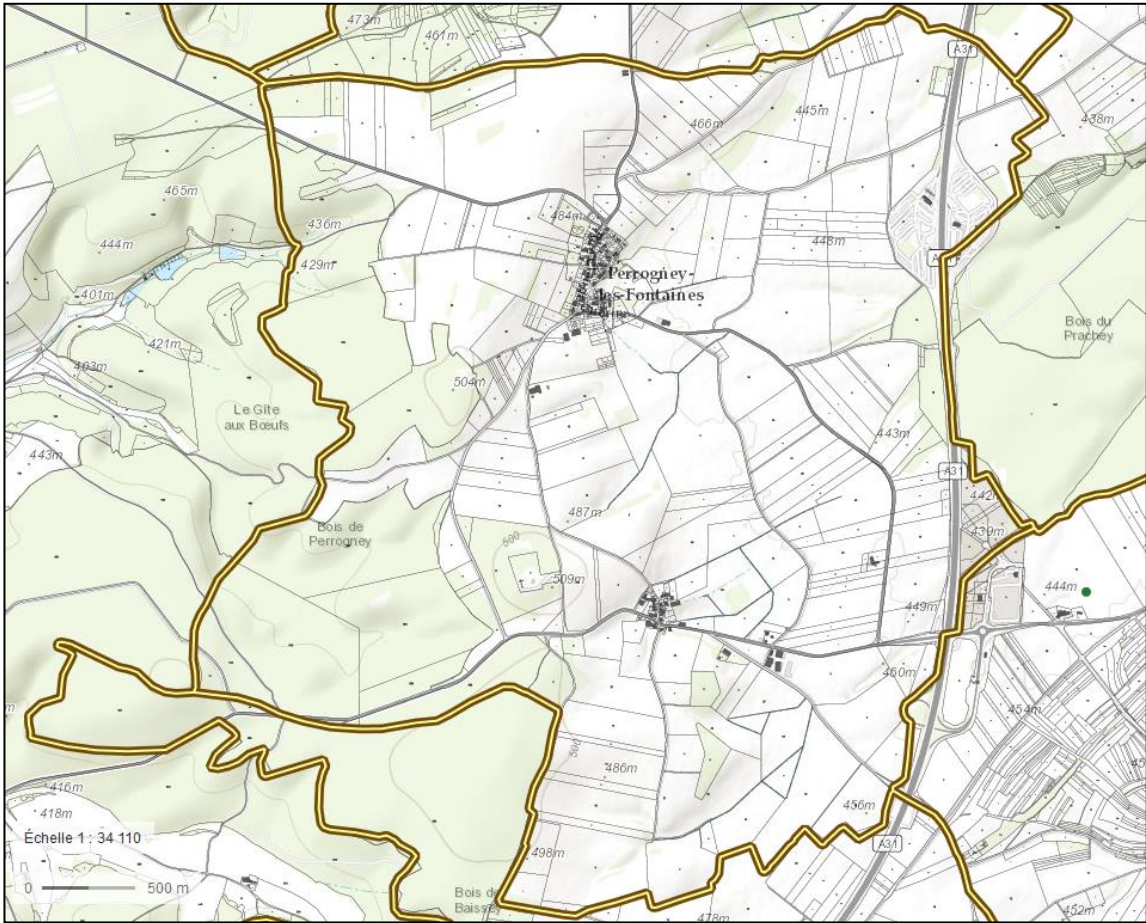
La communauté de communes a été créée le 1<sup>er</sup> janvier 2011 suite à la fusion des communautés de communes des quatre vallées, de la communauté de communes de la Vingeanne, de la communauté de communes de Prauthoy-en-Mantsaugeonnais et des communes de Coublanc, Dommarien et Grandchamps.

L'altitude maximum rencontrée sur le territoire communale est de 516 mètres au Haut du Sec et constitue le point culminant du département. L'altitude la plus basse enregistrée est de 420 mètres au Sud-ouest du territoire dans les bois de Perrogney au sein d'un vallon menant à l'Aujon sur le territoire voisin d'Auberive.

Le territoire communal jouxte les communes suivantes :

- Auberive
- Aprey
- Flagey
- Noidant-le-Rocheux
- Courcelles-en-Montagne





Altitudes et organisation spatiale (source : [www.geoportail.gouv.fr](http://www.geoportail.gouv.fr))



Les communes voisines (source : [www.geoportail.gouv.fr](http://www.geoportail.gouv.fr))







## 1.1.2 Contexte sociodémographique

### 1.1.2.1 Evolution démographique

Au cours des 30 dernières années, l'évolution démographique a été variable en oscillant autour de 125 habitants. Après une baisse importante entre 1968 et 1975, passant de 157 à 125 habitants, la population stagne au dessus de 120 habitants pour connaître une nouvelle chute en 2009 pour atteindre 107 habitants. La période intercensitaire 2009-2014 a permis de retrouver une population supérieure à 120 habitants pour atteindre 123 personnes. Sur la dernière période intercensitaire, le taux de variation annuelle moyen était de +2,8%. En 2014, la population communale représente moins de 1,5 de la population de l'intercommunalité.

La commune souhaite, pour les années à venir, fixer les jeunes couples de la commune, favoriser l'accueil et l'intégration de nouvelles familles et ainsi conforter le récent regain démographique.

	1968(*)	1975(*)	1982	1990	1999	2009	2014
Population	157	125	130	129	121	107	123
Densité moyenne (hab/km <sup>2</sup> )	10,6	8,5	8,8	8,7	8,2	7,2	8,3

	1968 à 1975	1975 à 1982	1982 à 1990	1990 à 1999	1999 à 2009	2009 à 2014
Variation annuelle moyenne de la population en %	-3,2	0,6	-0,1	-0,7	-1,2	2,8
due au solde naturel en %	-0,3	-0,3	-1,0	-0,9	-1,6	-0,2
due au solde apparent des entrées sorties en %	-2,9	0,9	0,9	0,2	0,3	3,0
Taux de natalité (‰)	7,0	13,4	7,7	8,9	2,6	8,8
Taux de mortalité (‰)	10,0	16,8	17,4	17,7	18,3	10,6

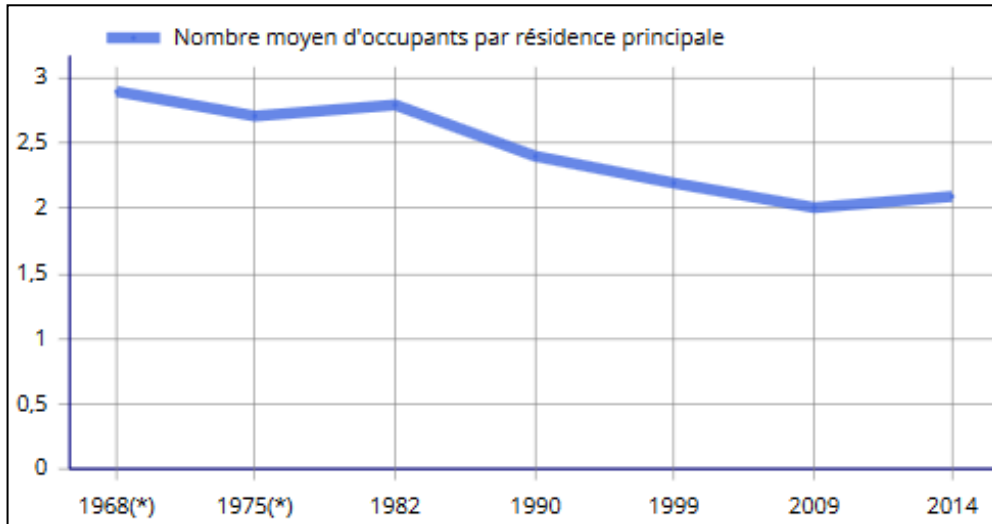
*Evolution de la population sur ces dernières années (source : données INSEE 2014)*

### 1.1.2.2 Taille des ménages et nombre de logements

Comme l'indique le graphique présenté ci-après, la diminution de la taille des ménages, c'est-à-dire le nombre de personnes composant un ménage, s'observe depuis 1968 de manière plus ou moins linéaire. La taille des ménages passe ainsi de 2,9 personnes en 1968 à 2,1 personnes en 2014 après un soubresaut en 1982 et une taille plus basse en 2009 (2 personnes). La conséquence en matière de logement n'a pas été neutre car bien qu'enregistrant une population stagnante pendant de nombreuses années voir une baisse, le nombre de logement n'a cessé de croître depuis 1975.

Cet accroissement du nombre de logement (+12 entre 1975 et 2014) n'a pas été sans un accroissement du nombre de logements vacants (+7 entre 1982 et 2014) traduisant une distorsion entre la demande et l'offre en la matière. A noter que les résidences secondaires ont peu évolué en restant autour de 10-12 unités depuis 1975.



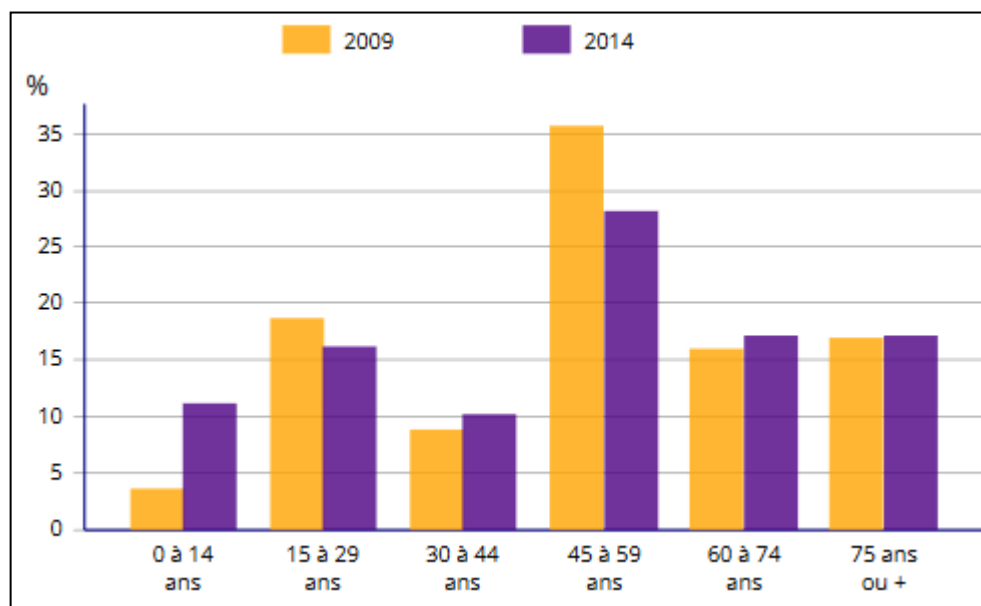


Evolution de la taille des ménages (source : données INSEE 2014)

	1968(*)	1975(*)	1982	1990	1999	2009	2014
<b>Ensemble</b>	<b>78</b>	<b>77</b>	<b>72</b>	<b>69</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>81</b>
<i>Résidences principales</i>	53	47	46	54	56	54	59
<i>Résidences secondaires et logements occasionnels</i>	5	10	10	13	10	10	12
<i>Logements vacants</i>	20	20	16	2	4	6	9

Evolution des résidences (source : données INSEE 2014)

### 1.1.2.3 Structure par âges





La structure par âge traduit bien le regain démographique observé sur la dernière période intercensitaire avec une arrivée de jeunes couples avec enfants en bas âge. Cela explique également le nouveau soubresaut dans la taille des ménages.

#### 1.1.2.4 Economie

Le village est caractérisé par une offre d'emplois développée liée à la présence de deux axes d'autoroute et d'une zone d'activité (en commun avec la commune de Flagey) en cours de développement.

Ainsi, ce ne sont pas moins de 94 emplois qui sont présents sur le territoire pour une population active estimée à 76 personnes (*source : données INSEE 2014*).

Actuellement la partie de la zone d'activité qui est située sur la commune accueille un parking sécurisé pour poids lourds avec un café, une station AS 24 pour poids lourds et un local utilisé pour une activité de menuiserie.

#### 1.1.2.5 Contexte agricole de la commune

La commune de PERROGNEY-LES-FONTAINES appartient à la région agricole du Plateau Langrois. Les terres agricoles couvrent une partie importante du ban communal et s'étendent sur 80% du territoire offrant des paysages ouverts malgré une topographie parfois accidentée.

Le secteur agricole est une activité développée sur le territoire de PERROGNEY LES FONTAINES puisqu'il occupe une grande partie de la superficie communale.

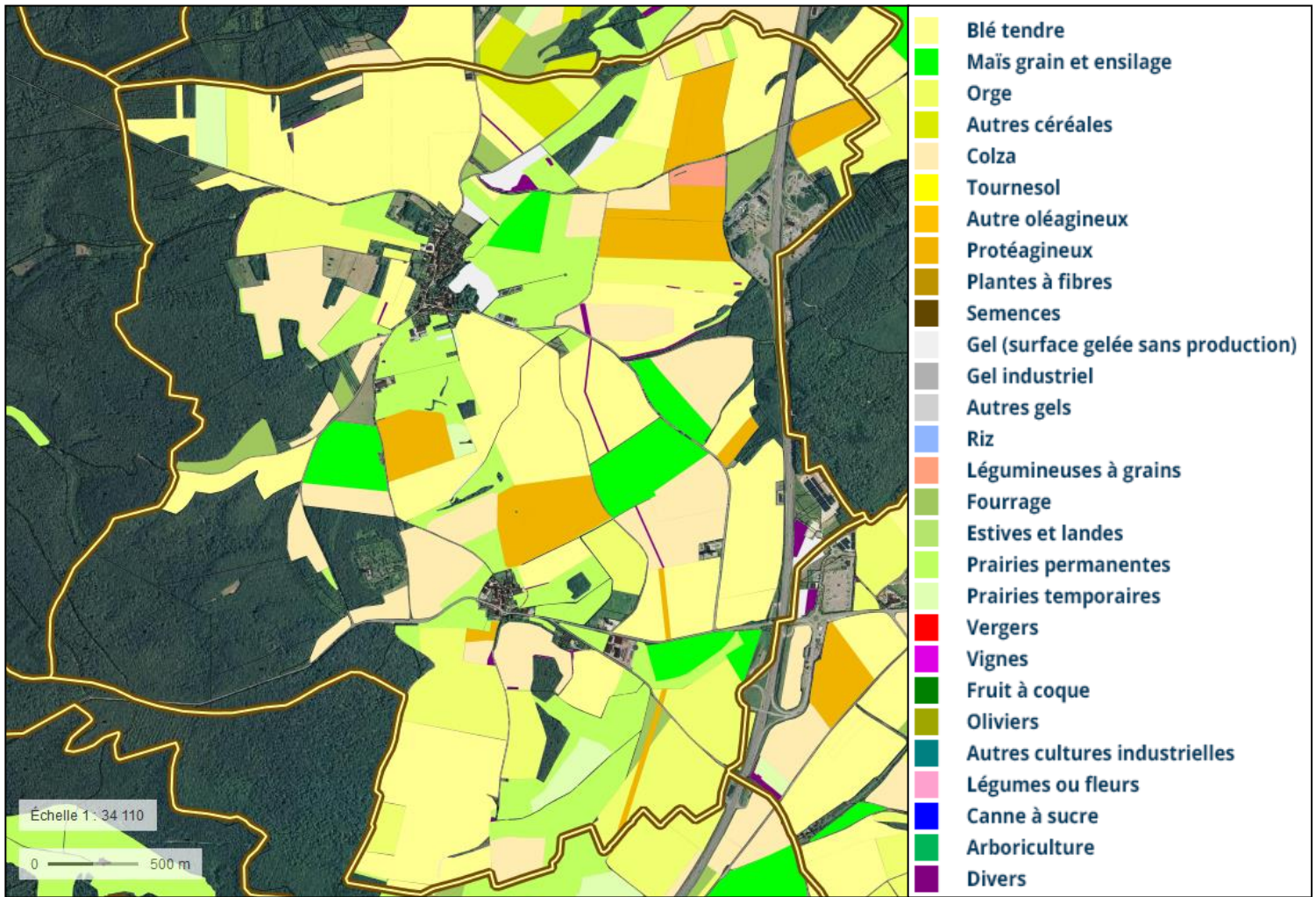
On note toutefois une baisse du nombre d'exploitation entre 1988 et 2010 : de 18 à 5 exploitations. A ce jour, 4 exploitations sont encore en activité sur le territoire (*source : données communales*). Cela témoigne d'un certain déclin du secteur agricole ces dernières années. Cette activité représente toute de même 10 emplois en 2018.

L'activité est essentiellement liée à la culture et à l'élevage. Les cultures sont nombreuses et représentent plus de 1100 ha de surface de terres labourables. Les parcelles de prairie sont plus rares (surface toujours en herbe autour de 300 ha). La forêt occupe également une part importante du territoire.

Dans l'ensemble, les exploitations agricoles sont principalement tournées vers la culture céréalière et oléagineuse.

Au niveau du registre parcellaire graphique de 2016, les espaces déterminés sont principalement tournés vers la culture de l'orge, du colza, du maïs et du blé. Quelques cultures de pois de printemps ponctuent le paysage alors que des prairies permanentes complètent le panel de l'occupation du sol.





Le registre parcellaire graphique de 2016 (source : [www.geoportail.gouv.fr](http://www.geoportail.gouv.fr))

Par ailleurs, la commune de PERROGNEY LES FONTAINES est concernée par plusieurs IGP et par deux AOC.

AOC - Gruyère
AOC - AOP LANGRES

IGP Emmental français Est-Central
IGP HAUTE-MARNE blanc
IGP HAUTE-MARNE primeur ou nouveau blanc
IGP HAUTE-MARNE primeur ou nouveau rosé
IGP HAUTE-MARNE primeur ou nouveau rouge
IGP HAUTE-MARNE rosé
IGP HAUTE-MARNE rouge
IGP Volailles de Bourgogne
IGP Volailles du plateau de LANGRES

Malgré la présence de ces aires protégées, aucune production n'est présente sur le territoire.





## 1.2 Motifs et considérations

### 1.2.1 Présentation circonstanciée du projet

L'objectif in fine de cette déclaration de projet est de permettre l'installation d'une plateforme logistique « Cross-docking » (cf. définition par ailleurs) et d'un atelier/station service sur le territoire de la commune de PERROGNEY-LES-FONTAINES sur l'espace concerné par la ZA Langres Sud.

Les effectifs liés au projet sont estimés à 20 personnes pour un fonctionnement 24h/24h et 6j/7j.

Ce site ne recevra pas de public et sera soumis à la réglementation du Code du Travail et des installations classées (rubriques 1510 Entrepôts et 1435 Station service) soumises à déclaration avec contrôle périodique.

Qu'est ce qu'un « cross-docking » ? (source : [www.glossaire-international.com](http://www.glossaire-international.com))

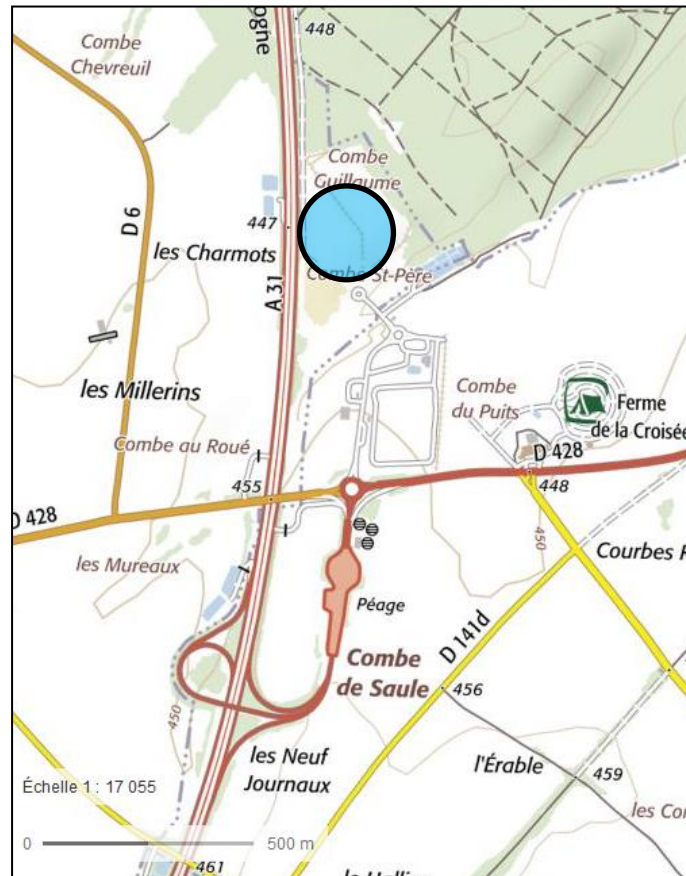
Le cross-docking est l'une des méthodes les plus répandues en matière de gestion des approvisionnements. Il s'agit d'une technique logistique utilisée notamment dans les industries de transport et les industries de produits périssables. Concrètement il s'agit de faire passer des marchandises des quais d'arrivée aux quais de départs, sans passer par le stock.

Le cross-docking est une opération qui permet de consolider les colis par commande à partir d'une plate-forme de tri. Cette technique permet d'effectuer une préparation de commande sans pour autant s'appuyer sur un entrepôt. Il n'est donc pas nécessaire de stocker les marchandises pour effectuer le picking des articles commandés (un colis arrivant sur une plate-forme de cross-docking y reste moins de 24 heures).



Localisation (cercle rouge) du projet sur le territoire de PERROGNEY-LES-FONTAINES au Sud-ouest de Langres (source : [www.geoportail.gouv.fr](http://www.geoportail.gouv.fr))





Localisation par rapport à la ZA (cercle bleu) du projet (source : [www.geoportail.gouv.fr](http://www.geoportail.gouv.fr))

Cette technique est intéressante en terme de réactivité et en termes de coûts mais elle suppose une grande technicité tant au niveau du regroupement des colis qu'au niveau de l'approche transport sur la plate-forme. En effet, le transport amont doit être parfaitement maîtrisé afin que les flux physiques convergent vers la plate-forme dans un espace temps très court. Le cross-docking est souvent associé à l'enlèvement fournisseur pour livraison directe.

### 1.2.2 Le porteur de projet (source : [www.vingeanne-transport.com](http://www.vingeanne-transport.com) et [www.societe.com](http://www.societe.com))

VINGEANNE TRANSPORTS (SARL) est active depuis 20 ans mais son histoire remonte à 1976 lorsque Monsieur Gabriel Plâ créé son activité en tant que prestataire pour la société GEFCO.

Établie à Longeau-Percey (52250), elle est spécialisée dans le secteur d'activité des transports routiers de fret interurbains. Son effectif est estimé à 120 salariés. Sur l'année 2016 elle a réalisé un chiffre d'affaires de 15 784 800 €.

La société appartient à 100% au groupe SYNERGIE également basé à Longeau-Percey.

Riche de plus de 40 ans d'expérience dans la région de la Vingeanne, la gamme de services s'est développée au fil des années. Leur savoir-faire permet aujourd'hui d'intervenir dans des secteurs aussi variés que l'industrie, l'alimentaire, le prêt à porter, l'automobile...

**VINGEANNE**  
TRANSPORTS & LOGISTIQUE

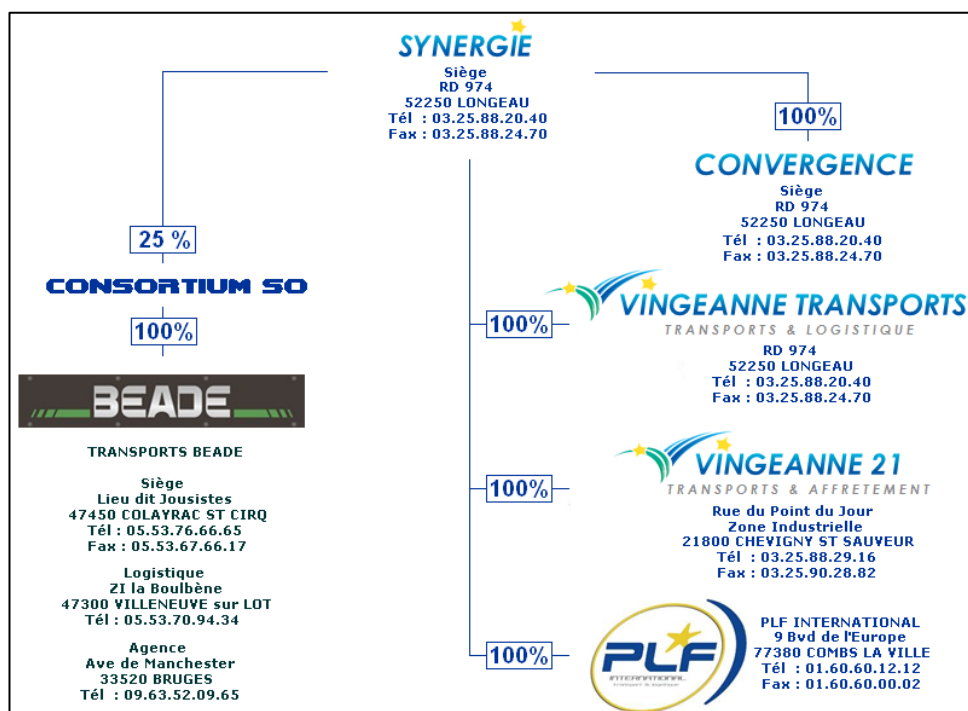




Les Transports Vingeanne en chiffres :

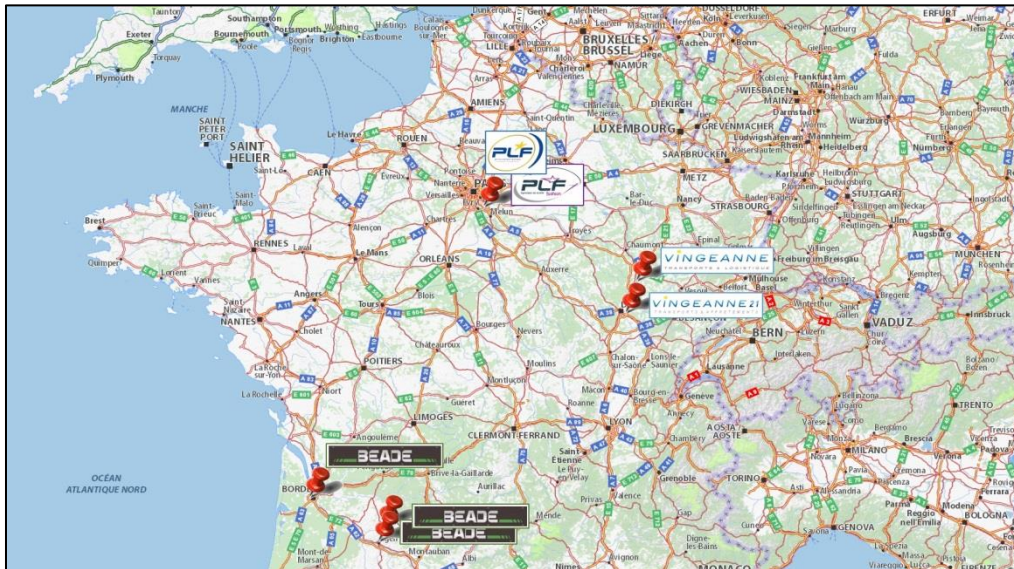
- SARL au capital de **420 000€**
- **15,78M€** de CA en 2016 (National **76%** / Export **6%** / Import **9%**)
- **120** salariés sur deux sites
- Un comité de direction de **11** personnes
- **74** véhicules moteurs avec informatique embarquée
  - Dont: **7** Camion-remorques grand volume
  - 58 tracteurs
  - 6 porteurs
  - 3 fourgons
- **102** remorques
  - dont : **33** Semi-remorques tautliner
  - 19 semi-remorques tautliner à fosses porte-bobines
  - 33 semi-remorques tauntliner équipées d'un hayon élévateur
  - 14 semi-remorques fourgon
  - 2 semi-remorques plateau
  - 1 porte-engins
- **4** tractionnaires permanents
- **12 000 m²** de surface couverte
- **9%** du CA réalisé en logistique
- Plus de **1500** clients
- Plus de **200 000** commandes préparées et envoyées par les équipes sur une année

Le groupe Synergie :



Organisation et prise de participation du groupe Synergie (source : [www.vingeanne-transports.com](http://www.vingeanne-transports.com))





Localisation des filiales du groupe Synergie (source : [www.vingeanne-transport.com](http://www.vingeanne-transport.com))

### Historique du porteur de projet :

- **1976** Création de l'entreprise à Langres par Mr Gabriel PLÂ sous forme d'une Société à Responsabilité Limitée au capital de 20000 F avec un seul véhicule en tant que prestataire pour la société GEFCO. Durant les années qui suivent, la société connaît une augmentation progressive de son parc de véhicules.
- **1980** Début de l'activité de Mr Jean-Claude PLÂ en tant que conducteur routier.
- **1981** Transfert du siège social et des locaux à Longeau.
- **1986** Augmentation du capital porté à 300000 F et modification de la raison sociale (VINGEANNE TRANSPORTS). Changement progressif d'activité et création d'une clientèle propre. Développement dans le secteur et sur l'Italie.
- **1992** Prise de la gérance par Mr Jean-Claude PLÂ.
- **1993** Adhésion à un groupement de transporteurs européens « ASTRE ».
- **1994** Prise de participation chez les Transports CHENOT à Chevigny Saint Sauveur en région dijonnaise (21).
- **1997** Démarrage de l'activité logistique et construction d'un bâtiment de 1600 m<sup>2</sup>.
- **1998** VINGEANNE TRANSPORTS devient une Société Anonyme et porte de nouveau son capital à 1200000 FF.
- **1998** Extension du bâtiment logistique de 2000 m<sup>2</sup>.
- **1999** Augmentation du capital qui est porté à 2100000 F.
- **2000** Extension du bâtiment logistique de 2 500 m<sup>2</sup> soit 6 000 m<sup>2</sup> au total.
- **2002** Transformation de la société en Société par Actions Simplifiées et nouvelle augmentation du capital (420000€).
- **2003** Acquisition de 15 000 m<sup>2</sup> et construction d'un bâtiment de stockage et de manutention de 3200 m<sup>2</sup> soit une surface totale de stockage de 11000 m<sup>2</sup>.
- **2005** Obtention de la norme ISO 9001 selon la version 2000.
- **2006** Acquisition totale et reprise d'activité des Transports CHENOT.
- **2007** Prise de participations financières chez les Transports PLF à Combs la Ville (77), chez les Transports BEADE à Colayrac Saint Cirq en banlieue d'Agen (47) et chez CHALINDREY SERVICES, opérateur de manutention du port sec de Chalindrey (52).
- **2011** Arrivée et prise de fonction de Mr Jérôme Plâ (fils de M. Jean-Claude Plâ).
- **2011** Renouvellement de la certification ISO 2001 version 2008.
- **2012** Construction de 1800 m<sup>2</sup> de mezzanines portant les zones sécurisées dédiées au E-commerce à 3000 m<sup>2</sup>.
- **2014** Construction d'un bâtiment logistique de 5000 m<sup>2</sup> sur un site de 47000 m<sup>2</sup> à proximité de l'autoroute A31.

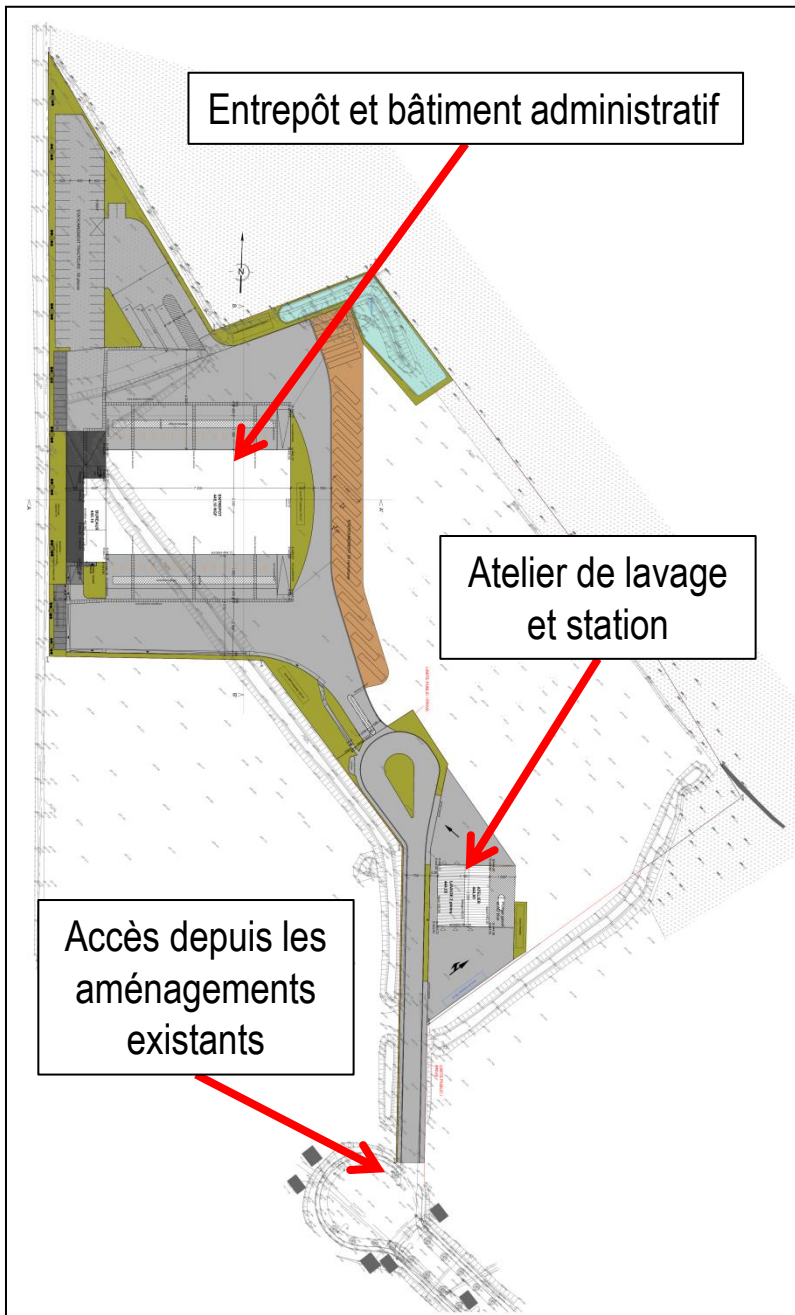




### 1.2.3 La description du projet

#### Les besoins :

- un entrepôt de 3000 m<sup>2</sup> en RDC, hauteur 9 mètres
- un bâtiment administratif accolé R+1 (hauteur du plancher < 8 mètres)
- un atelier de lavage avec station services à l'entrée du site



Implantation du projet sur le site de la ZA (Conception : Jacques Tilly, architecte DPLG).

#### Le projet en tant que tel :

Le cross docking est implanté au centre de la parcelle et perpendiculairement au tracé de l'autoroute, avec un recul de plus de 20 mètres par rapport à la clôture bordant l'autoroute. L'atelier et la stations services sont implantés à l'extrémité Sud de l'emprise du terrain et en retrait de 5 mètres de la voie de desserte. Une aire de stationnement pour les voitures est prévue de part et d'autre des bureaux en limite Ouest de la parcelle. Les circulations et les stationnements sont en enrobés noir.

L'aile administrative à l'extrémité Ouest du « cross docking » est conçue sur deux niveaux. Le rez-de-chaussée est calé au niveau de la plateforme reconstituée et au niveau de l'entrepôt. Des quais permettent la mise à niveau des camions. Un étage se développe au dessus de l'emprise administrative du rez-de-chaussée. Ce niveau accueille la logistique et le service administratif de l'entreprise.

L'atelier et la station service sont en rez-de-chaussée, des auvents de part et d'autre du corps central abritent à l'Est les pompes à carburant, à l'Ouest un équipement de lavage de camions. Les façades du bâtiment administratif sont décalées et percées en fonction de la destination des locaux respectifs. Cette volumétrie masque en partie le « cross docking » plus utilitaire.

L'espace libre autour de la construction est modelé et engazonné de façon à se raccorder en harmonie avec le terrain d'accueil. Il est prévu une clôture grillagée d'une hauteur de 1,80 mètre sur la périphérie du site, deux portails donnent accès, l'un à l'atelier et l'autre au « cross docking ».



*Vue projetée de l'entrepôt et du bâtiment administratif depuis l'autoroute (du Nord-ouest vers le Sud-est. Conception : Jacques Tilly, architecte DPLG)*



*Vue projetée de l'entrepôt et du bâtiment administratif depuis l'autoroute (du Sud-ouest vers le Nord-est. Conception : Jacques Tilly, architecte DPLG)*



*Vue projetée de l'atelier et de la station depuis la voirie interne (du Nord-ouest vers le Sud-est. Conception : Jacques Tilly, architecte DPLG)*



### Les caractéristiques architecturales du projet :

Elles s'inspirent des conditions du voisinage.

- pente et matériaux de couverture
  - toiture à deux pans, pente 7°
  - étanchéité ardoisée sur isolant et support bac acier
  - étanchéité avec protection lourde pour les bureaux
- proportions et choix des menuiseries
  - menuiserie aluminium, teinte anthracite ral 7015
  - porte de garage métallique, teinte anthracite ral 7015
- aspect et teinte des façades.
  - bardage métallique
    - promisol s1000 teinte mouse 4752
    - promisol s1000 teinte milk 880
    - promisol s1000 teinte tilia 4602
    - promisol s1000 teinte ebonit 4942
    - platine 4.29 teinte basalt 4771
    - océane 30 teinte milk 880
    - pvc translucide
  - ossature métallique apparente gris anthracite ral 7015
  - sous bassement enduit teinte gris ciment

Le site est accessible aux véhicules des services d'incendie et de secours depuis la ZA Langres Sud. La construction est implantée en limite de la voie publique avec une ouverture sur une voie publique de largeur > à 3,50 m et de hauteur ≤ à 3,50 m.

Le bâtiment principal est desservi par une voie engin de largeur minimale 6 m sur ses trois côtés principaux, répondant aux caractéristiques suivantes :

- Voirie lourde 130 KN par essieu
- Rayon intérieur supérieur à 13 m
- Pente inférieure à 15%
- Chaque point du périmètre du bâtiment est situé à moins de 60 m de la voie
- Aucun obstacle n'est disposé entre la voie « engins » et les accès au bâtiment, les aires de mise en station des moyens aériens et les aires de stationnement des engins de secours
- Les 40 derniers mètres de la voie en impasse présentent une largeur utile de plus de 7 m et une aire de retournement comprise dans un cercle de 20 m à son extrémité

### Le terrain d'accueil :

La ZA Langres Sus est située en bordure Est de l'autoroute A31 et de la route départementale n°428 en direction de Langres. Les parcelles concernées se développent entre le tracé de l'autoroute et l'aire de parking des poids-lourds implantée juste au delà du péage de Langres Sud. La ZA se situe sur le sommet du plateau orienté sensiblement Nord-sud s'ouvrant en direction de l'Ouest sur le village de PERROGNEY-LES-FONTAINES.





L'accès automobile à la parcelle s'effectue à partir du carrefour giratoire existant situé à l'extrémité Nord de l'aire de parking. La parcelle se situe en partie en bordure de l'autoroute A31 et rejoint en direction du Sud l'aire de parking. L'emprise des parcelles est actuellement en partie occupée par le dépôt de canalisations pour la construction du gazoduc. La parcelle s'ouvre en direction du Nord-est, sur le bois du Prachey. Vers le Sud-ouest, la perspective est largement ouverte au delà du tracé de l'autoroute sur un paysage composé de champs.

Le profil de la voie de desserte est en légère pente montante vers le Nord-ouest. L'assiette du terrain concerné s'ouvre en direction de l'Ouest, au premier plan sur l'autoroute. Au Nord, le bois ferme rapidement les vues et empêche les perspectives lointaines. En direction du Sud, la vue est barrée par les terrains voisins en friches et en surplomb par rapport à l'emprise du projet.

Le terrain exposé sensiblement Sud-est/Nord-ouest se raccorde après terrassement de la plate forme au même niveau par rapport à la voie de desserte. Il est en légère pente descendante en direction du Nord-est. Une noue de rétention borde la parcelle dans l'angle Nord-est, en bordure du bois. L'emprise du projet est actuellement occupée par la plateforme de stockage GDF. Cette emprise constitue une friche sans arbre avec une couverture de broussaille.

Les constructions existantes, en bordure du terrain à construire, sont rares et éloignées. Il n'y a pas de construction de l'importance du projet dans un périmètre rapproché.



*Vue n°1 du site (photo : Jacques Tilly, architecte DPLG)*

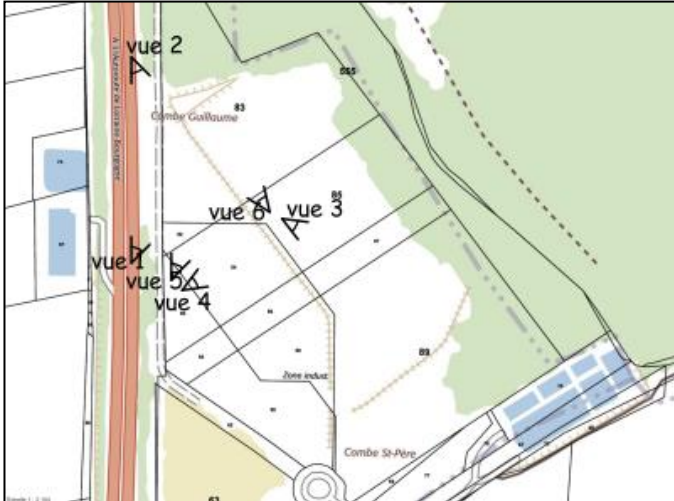


*Vue n°2 du site (photo : Jacques Tilly, architecte DPLG)*





Vues n°3 et n°4 du site (photos : Jacques Tilly, architecte DPLG)



Vue n°5 et du site et plan de localisation des vues (photo et illustration : Jacques Tilly, architecte DPLG)



Vue n°6 du site (photo : Jacques Tilly, architecte DPLG)





### Les incompatibilités du projet avec le PLU actuel :

- *Constat*
  - Implantation d'un des bâtiments en partie dans la bande de 100 mètres inconstructible.
  - Implantation d'un des bâtiments sur limite séparative.
  - Incompatibilité entre la hauteur d'un bâtiment et le recul imposé par rapport à l'autoroute.
  
- *Solutions*
  - Réduire règlementairement la bande inconstructible.
  - Permettre l'implantation sur limite séparative.
  - Réduire la distance relative d'un bâtiment par rapport à sa hauteur et à la proximité de l'autoroute.

### **1.2.4 Les avantages du projet**

- *Visibilité*

Le transporteur s'offre une visibilité accrue le long de l'autoroute A31.

- *Confortement d'une entreprise locale*

L'histoire de cette entreprise familiale démontre une véritable « success story » dans le paysage économique haut-marnais. Le développement proposé au sein de la ZA permet à la société d'asseoir un peu plus son implantation dans le paysage local et permettra de conforter et de moderniser son outil et sa méthode de travail.

- *Sécurité / Désengorgement*

L'accès à la ZA se fait aisément de manière sécurisée depuis l'A31. L'implantation sur ce site permettra de désengorger les D974 et D67 sur Longeau très empruntées par les poids-lourds pour accéder actuellement à l'entreprise.

- *Comblement de la ZA*

La ZA de Langres Sud est aménagée (voirie interne, réseaux, équipements, entreprises) mais il demeure encore quelques possibilités pour un comblement jugé efficient. La réalisation de ce projet participera à la densification de la zone à l'intérieur des limites connues et règlementairement validées (zone réputée constructible).

### **1.2.5 Conclusion et incidences au niveau du document d'urbanisme**

Cette opportunité économique de densification du site de la ZA serait une occasion permettant à la collectivité de développer l'activité sur son territoire tout en offrant la possibilité à une entreprise locale de conforter sa place dans le paysage.

Aujourd'hui, le PLU de la commune affiche une bande inconstructible de 100 mètres depuis l'axe de l'autoroute (article L111-6 du code de l'urbanisme) grevant une partie de la zone Ux et de l'espace nécessaire pour accueillir le projet.

La bande d'inconstructibilité doit être réduite par le biais d'une étude spécifique (article L111-8 du code de l'urbanisme) permettant de déroger à la règle. Cette étude doit être annexée entièrement au PLU et le règlement écrit doit faire mention du recul nouvellement établi. Le plan de zonage pourra utilement faire apparaître le recul le long de l'autoroute au niveau de la ZA (zone Ux).





## 2. DISPOSITIONS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

### 2.1 Rappels

#### 2.1.1 Le document actuel

Le document actuel est composé :

- D'un rapport de présentation
- D'un projet d'aménagement et de développement durable (PADD)
- D'un règlement graphique
- D'un règlement écrit
- D'orientations d'aménagement et de programmation
- D'une liste d'emplacements réservés
- D'annexes

Sur l'ensemble de ces pièces constitutives du PLU, le règlement écrit et le règlement graphique doivent être rendus compatibles avec le projet proposé. Les annexes doivent également être complétées en intégrant l'étude imposée par l'article L111-8 du code de l'urbanisme.

Le projet ne remet pas en cause l'économie générale du document, il s'inscrit même dans l'orientation du PADD indiquant : « Encourager le développement de la zone Langres Sud, zone d'activités du territoire. » C'est pourquoi le PADD ne doit pas être modifié.

L'instauration du nouveau recul au niveau de la ZA par rapport à l'autoroute figurera utilement sur le règlement graphique (plan de zonage). Les plans seront remplacés sans aucune modification des limites de zone.

Quant au règlement écrit, la zone Ux sera ajustée au niveau de son article 6 pour indiquer clairement la possibilité de déroger à la règle des 100 mètres instaurée par l'article L111-6 du code de l'urbanisme. Aucun autre article n'est modifié.

#### 2.1.2 Rappel réglementaire lié à la bande inconstructible le long des autoroutes

*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. 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 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.*

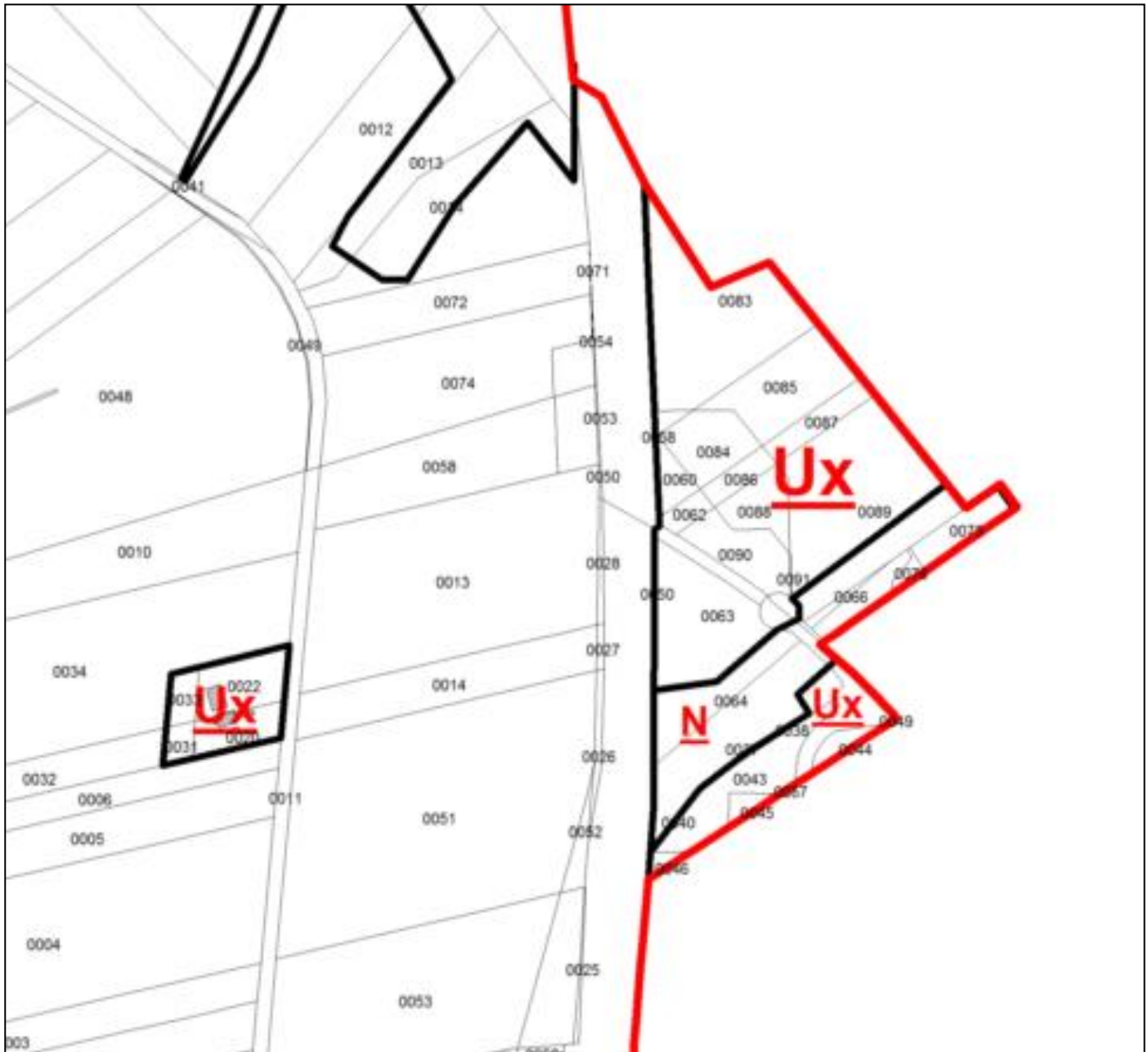




## 2.2 Le zonage

Le zonage actuellement opposable ne pose pas de problème en tant que tel. Aucune indication graphique n'est précisée concernant l'application de l'article L111-6 du code de l'urbanisme et la bande des 100 mètres inconstructibles en dehors des parties actuellement urbanisées. Cependant, dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU par déclaration de projet, il est proposé d'indiquer la nouvelle marge de recul réglementaire sur le règlement graphique en complément des indications apportées au règlement écrit.

Le zonage approuvé initialement :



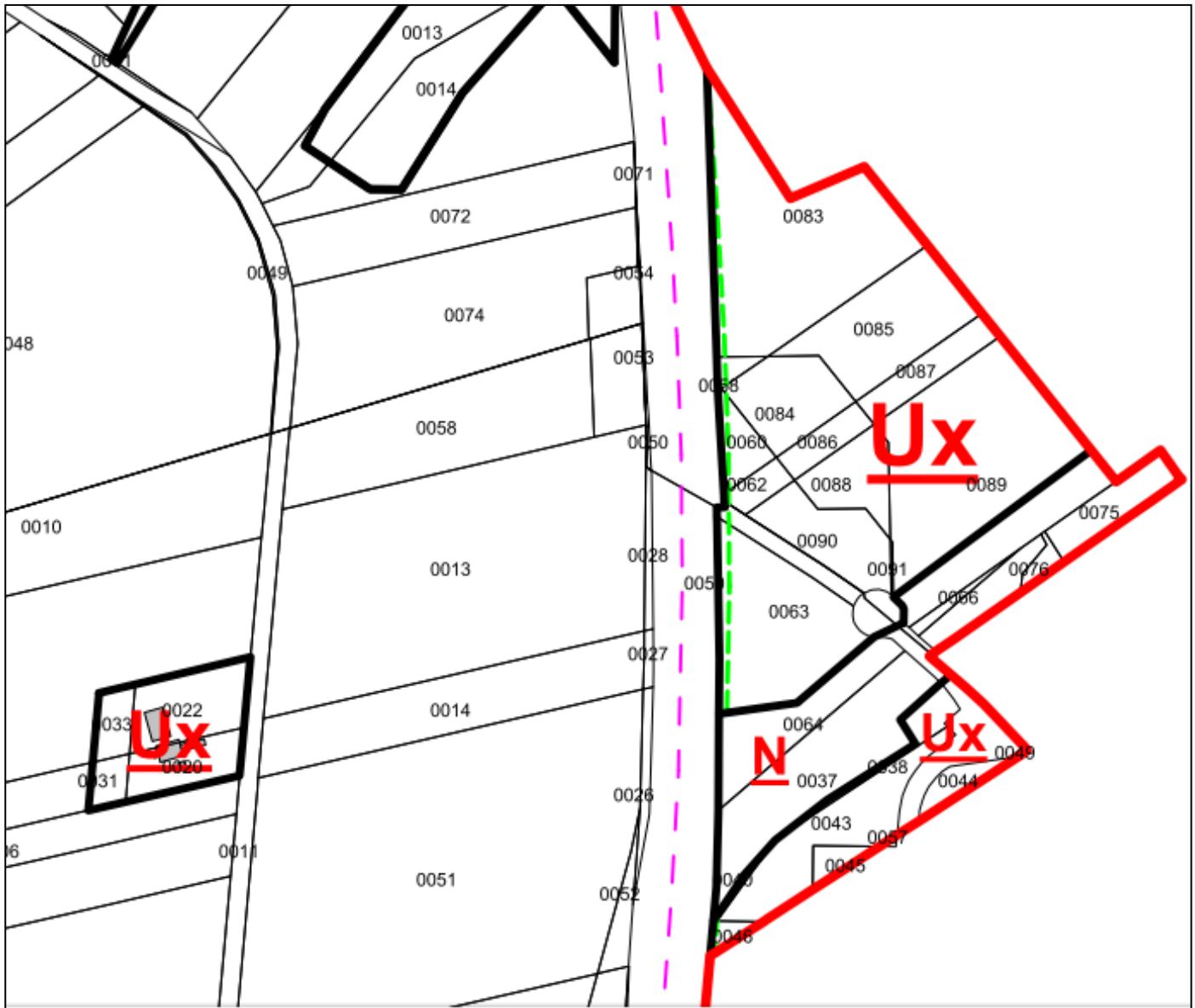
Zonage du PLU initialement approuvé (source : PLU de la commune de PERROGNEY-LES-FONTAINES)



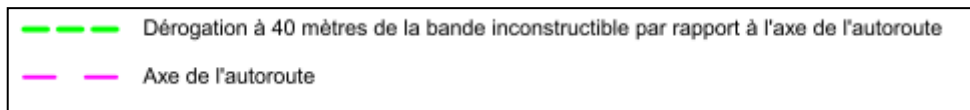




Le zonage mis en compatibilité :



Zonage du PLU dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU de PERRONGEY-LES-FONTAINES



Extrait de la légende du PLU dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU de PERROGNEY-LES-FONTAINES

La mise en compatibilité consiste à indiquer l'axe de l'autoroute duquel part le recul de la limite inconstructible (en trait discontinu rose) et le recul au-delà duquel la limite inconstructible ne s'applique plus (en trait discontinu vert). Le nouveau recul de 40 mètres ne s'applique qu'au sein de la zone Ux, il demeure à 100 mètres dans les autres zones.





## 2.3 Le règlement écrit

Le règlement écrit indique que la bande inconstructible de 100 mètres depuis l'axe de l'autoroute s'applique dans la zone Ux en dehors des espaces actuellement urbanisés. Bien qu'aménagée, la ZA et par extension la zone Ux, n'est pas considérée comme partie actuellement urbanisée. Il convient dès lors d'indiquer clairement que la bande inconstructible est fixée à 40 mètres par dérogation suite à l'annexion d'une étude L111-8 du code de l'urbanisme (article 6). Il est précisé que le recul de la bande inconstructible est matérialisé sur les plans de zonage.

Par ailleurs, il convient de permettre l'implantation des bâtiments sur limite séparative (article 7) et de réduire la distance à observer depuis l'autoroute en fonction de la hauteur du bâtiment (article 10).

Les phrases modifiées sont indiquées en rouge dans la version initialement approuvée et en vert dans la version mise en compatibilité.

Le règlement écrit approuvé initialement :

### **Article 6 – U : implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques**

Les distances, par rapport aux emprises publiques et aux voies existantes, à modifier ou à créer, sont mesurées entre la façade avant de la construction et la limite d'emprise de la voie ou de l'emprise publique.

Les distances, par rapport aux berges des cours d'eau et des fossés sont mesurées à partir du point de la façade la plus proche des berges des cours d'eau et des fossés.

Tout point de la façade des constructions et installations la plus proche du cours d'eau doivent être implantées à une distance minimale de 5 mètres par rapport aux berges des cours d'eau et 5 mètres par rapport aux fossés existants ou à modifier.

Ces règles ne s'appliquent pas pour les ouvrages à caractère technique, nécessaires au fonctionnement de la voirie et des réseaux, et qui devront être implantés en limite ou au-delà de 0,50 mètre des limites d'emprises publiques.

La façade avant de la construction doit être située à une distance comprise entre 0 et 10 mètres par rapport à l'emprise publique.

Dans l'ensemble des secteurs de la zone U et en dehors du secteur Ur, les règles d'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ci-dessous ne s'appliquent pas dans les cas suivants :

- aux constructions à édifier en arrière d'une construction existante. Dans ce cas, l'implantation des constructions doit se faire au-delà de 10 mètres des voies et emprises publiques.
- en cas de rénovation, reconstruction après sinistre ou transformation d'une construction ou installation, l'implantation peut se faire sur l'emprise existante avant les travaux.

### **Dispositions particulières aux secteurs Ux et Ue :**

La façade avant de la construction doit être située soit sur limite soit à une distance supérieure à 3 mètres.





### **Disposition particulière au secteur Ux :**

Une bande inconstructible de 100 m de part et d'autre de l'autoroute s'applique à ce secteur en dehors des espaces actuellement urbanisés.

### **Disposition particulière au secteur Ur :**

Le point le plus proche de toute construction nouvelle ou installation autorisée par le présent règlement doit être situé à une distance minimum de 3 mètres de l'alignement de la voie de desserte de la construction. Une implantation dans une bande de 0 à 3 mètres est toutefois admise pour des contraintes techniques.

## **Article 7 – U : implantation des constructions par rapport aux limites séparatives**

### **Dispositions générales :**

Les distances sont mesurées par rapport aux limites séparatives.

Les règles d'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ne s'appliquent pas en cas de rénovation dans le volume, reconstruction après sinistre. Dans ce cas, l'implantation peut se faire sur l'emprise existante avant les travaux.

Ces règles ne s'appliquent pas pour les ouvrages à caractère technique, nécessaires au fonctionnement de la voirie et des réseaux, et qui devront être implantés en limite ou au-delà de 0,50 mètre des limites séparatives ou en limite.

La façade des constructions et installations la plus proche du cours d'eau doit s'implanter à une distance minimale de 5 mètres des berges des cours d'eau et à une distance de 5 mètres des fossés. Seuls les équipements d'intérêts généraux et collectifs sont exemptés de cette règle.

Les constructions et installations doivent s'implanter :

- soit sur limite séparative,
- soit à une distance comptée horizontalement de tout point de ce bâtiment au point de la limite séparative qui en est le plus rapproché au moins égale à la moitié de la différence de hauteur entre ces deux points sans pouvoir être inférieure à 3 mètres.

### **Disposition particulière aux secteurs Ur :**

Seules s'appliquent les dispositions particulières au secteur Ur au sein de celui-ci.

Le point le plus proche de toute construction nouvelle ou installation autorisée par le présent règlement doit être situé à une distance minimum de 3 mètres par rapport aux limites séparatives. Une implantation dans une bande de 0 à 3 mètres est toutefois admise pour des contraintes techniques.

## **Article 10 – U : hauteur des constructions**

La hauteur maximale des constructions annexes s'élève à 5 mètres, hors tout.





### **Disposition particulière au secteur Ur :**

La hauteur des constructions annexes est mesurée à l'égout de toiture.

La hauteur maximale est fixée à 10 mètres. Cette limite peut ne pas être appliquée à des dépassements ponctuels dus à des exigences fonctionnelles ou techniques. Les dépassements pour des ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services d'intérêt collectif feront l'objet d'accords particuliers.

### **Disposition particulière au secteur Ux :**

Afin d'éviter de créer des nuisances ou des risques de sécurité vis-à-vis des usagers de l'autoroute A31, la hauteur des constructions et installations non liées à l'activité autoroutière est limitée de la façon suivante : la hauteur maximale hors-tout des constructions et installations non liées à l'activité autoroutière est limitée à la moitié de la distance comptée horizontalement entre tout point du bâtiment et le point le plus proche de la limite du Domaine Public Autoroutier Concédé ( $H < \text{ou} = d/2$ ).

Le règlement écrit mis en compatibilité :

### **Article 6 – U : implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques**

Les distances, par rapport aux emprises publiques et aux voies existantes, à modifier ou à créer, sont mesurées entre la façade avant de la construction et la limite d'emprise de la voie ou de l'emprise publique.

Les distances, par rapport aux berges des cours d'eau et des fossés sont mesurées à partir du point de la façade la plus proche des berges des cours d'eau et des fossés.

Tout point de la façade des constructions et installations la plus proche du cours d'eau doivent être implantées à une distance minimale de 5 mètres par rapport aux berges des cours d'eau et 5 mètres par rapport aux fossés existants ou à modifier.

Ces règles ne s'appliquent pas pour les ouvrages à caractère technique, nécessaires au fonctionnement de la voirie et des réseaux, et qui devront être implantés en limite ou au-delà de 0,50 mètre des limites d'emprises publiques.

La façade avant de la construction doit être située à une distance comprise entre 0 et 10 mètres par rapport à l'emprise publique.

Dans l'ensemble des secteurs de la zone U et en dehors du secteur Ur, les règles d'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ci-dessous ne s'appliquent pas dans les cas suivants :

- aux constructions à édifier en arrière d'une construction existante. Dans ce cas, l'implantation des constructions doit se faire au-delà de 10 mètres des voies et emprises publiques.
- en cas de rénovation, reconstruction après sinistre ou transformation d'une construction ou installation, l'implantation peut se faire sur l'emprise existante avant les travaux.





### **Dispositions particulières aux secteurs Ux et Ue :**

La façade avant de la construction doit être située soit sur limite soit à une distance supérieure à 3 mètres.

### **Disposition particulière au secteur Ux :**

Une bande inconstructible de 40 mètres s'applique depuis l'axe de l'autoroute. Cette bande inconstructible est matérialisée sur les plans de zonage.

### **Disposition particulière au secteur Ur :**

Le point le plus proche de toute construction nouvelle ou installation autorisée par le présent règlement doit être situé à une distance minimum de 3 mètres de l'alignement de la voie de desserte de la construction. Une implantation dans une bande de 0 à 3 mètres est toutefois admise pour des contraintes techniques.

## **Article 7 – U : implantation des constructions par rapport aux limites séparatives**

### **Dispositions générales :**

Les distances sont mesurées par rapport aux limites séparatives.

Les règles d'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ne s'appliquent pas en cas de rénovation dans le volume, reconstruction après sinistre. Dans ce cas, l'implantation peut se faire sur l'emprise existante avant les travaux.

Ces règles ne s'appliquent pas pour les ouvrages à caractère technique, nécessaires au fonctionnement de la voirie et des réseaux, et qui devront être implantés en limite ou au-delà de 0,50 mètre des limites séparatives ou en limite.

La façade des constructions et installations la plus proche du cours d'eau doit s'implanter à une distance minimale de 5 mètres des berges des cours d'eau et à une distance de 5 mètres des fossés. Seuls les équipements d'intérêts généraux et collectifs sont exemptés de cette règle.

Les constructions et installations doivent s'implanter :

- soit sur limite séparative,
- soit au-delà de 3 mètres,
- soit « à cheval » sur une ou plusieurs limites séparatives à l'intérieur d'une même unité foncière.

### **Disposition particulière aux secteurs Ur :**

Seules s'appliquent les dispositions particulières au secteur Ur au sein de celui-ci.

Le point le plus proche de toute construction nouvelle ou installation autorisée par le présent règlement doit être situé à une distance minimum de 3 mètres par rapport aux limites séparatives. Une implantation dans une bande de 0 à 3 mètres est toutefois admise pour des contraintes techniques.





### **Article 10 – U : hauteur des constructions**

La hauteur maximale des constructions annexes s'élève à 5 mètres, hors tout.

#### **Disposition particulière au secteur Ur :**

La hauteur des constructions annexes est mesurée à l'égout de toiture.

La hauteur maximale est fixée à 10 mètres. Cette limite peut ne pas être appliquée à des dépassements ponctuels dus à des exigences fonctionnelles ou techniques. Les dépassements pour des ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services d'intérêt collectif feront l'objet d'accords particuliers.

#### **Disposition particulière au secteur Ux :**

La hauteur maximale est fixée à 12 mètres hors tout.

## **2.4 Les annexes**

Les annexes du PLU sont complétées par le dossier de dérogation à l'article L111-6 du code de l'urbanisme. Ce dossier intitulé « Etude L111-8 du code de l'urbanisme » accompagne utilement dans sa version complète cette notice de déclaration de projet.

## **2.5 La liste des documents**

Par extension, la liste des documents est à modifier pour y intégrer la nouvelle annexe intitulée « Etude L111-8 du code de l'urbanisme ».





### 3. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

*En attente de la réponse de la MRAe suite à l'étude cas par cas.*

*Si la procédure est soumise à une évaluation environnementale suite à l'étude cas par cas, elle sera intégrée à la notice de déclaration de projet dans cette partie. Si la procédure n'est pas soumise à une évaluation environnementale, l'étude cas par cas sera annexée utilement à cette notice de déclaration de projet. La présente notice intégrera dans ce dernier cas une étude d'incidence NATURA 2000.*





## 4. MODIFICATIONS SUITE A L'ENQUETE PUBLIQUE

### 4.1 Requêtes déposées à l'enquête publique

*En attente de l'enquête publique.*

### 4.2 Modifications apportées

*En attente de l'enquête publique.*







## 5. ANNEXES

### 5.1 L'avis de la CDPENAF

*En attente de la saisine.*

### 5.2 L'avis de la MRAe

*En attente du résultat de l'étude cas par cas.*

### 5.3 L'avis des PPA

*En attente de la consultation.*









ÉTUDE DE DÉROGATION À L'ARTICLE  
L111-6 DU CODE DE L'URBANISME –  
PERROGNEY-LES-FONTAINES



cohésion sociale  
territoriale &  
environnementale





# SOMMAIRE

1. PREAMBULE	4
2. CONTEXTE DE L'ETUDE	6
2.1 Présentation de la commune	6
2.2 Les axes de communication	7
2.3 Descriptif du site actuel	8
2.4 Le positionnement économique	11
2.5 Les enjeux du site	11
3. LES CRITERES DE REFERENCES	12
3.1 Prise en compte des nuisances	12
3.2 Prise en compte de la sécurité	13
3.3 Prise en compte de la qualité architecturale	14
3.4 Prise en compte de la qualité urbaine et paysagère	14
4. SYNTHESE	16





# 1. PREAMBULE

## 1.1 Les collectivités concernées

La présente étude L111-8 du code de l'urbanisme est menée par la Communauté de communes d'Auberive Vingeanne et Montsaugeonnais dans le cadre d'une mise en compatibilité du PLU de PERROGNEY-LES-FONTAINES par déclaration de projet.

- Adresse :

17 chemin des Brosses  
Prauthoy  
52190 Le Montsaugeonnais  
Tél : 03.25.87.31.04

## 1.2 Le bureau d'études

- Siège social :

HOLEA, 4 rue des artisans  
67210 BERNARDSWILLER

- Responsable d'études :

Gauthier MOSBACH, directeur d'études GTI, gérant HOLEA.

## 1.3 Contexte

Réalisation d'une étude L111-8 du code de l'urbanisme pour être annexée au PLU de la commune de PERROGNEY-LES-FONTAINES par mise en compatibilité suite à déclaration de projet.

## 1.4 Rappel réglementaire de l'étude L111-8 du code de l'urbanisme

Les articles L111-6 et suivants du code de l'urbanisme ont pour objet d'inciter les collectivités à engager une réflexion préalable sur l'aménagement des abords de certaines voies pour améliorer la qualité paysagère des éventuels projets.

Les dispositions du code de l'urbanisme sont applicables à toutes les communes dont le territoire comprend des autoroutes, des routes express, des déviations au sens du code de la voirie routière, des autres routes classées à grande circulation et de certaines routes mises en avant dans un SCOT.







#### 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. 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 L111-7 du code de l'urbanisme

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

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

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

#### Article 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.*

---

Durant ces dernières années, certaines zones de projet le long d'axes autoroutiers ont connu des implantations (zones artisanales, commerciales, industrielles) ne se souciant guère de la qualité paysagère des sites et de l'organisation urbaine. Leur existence se révèle parfois préjudiciable pour les collectivités, générant des situations inesthétiques et peu valorisantes.

La présente étude analyse ainsi les possibilités d'aménagement de la partie de la ZA Langres Sud présente sur le territoire de PERROGNEY-LES-FONTAINES. L'analyse du projet sera effectuée au regard des cinq critères de référence énoncés par le code de l'urbanisme à travers la prise en compte :

- des nuisances,
- de la sécurité,
- de la qualité architecturale,
- de la qualité de l'urbanisme,
- de la qualité des paysages.





## 2. CONTEXTE DE L'ETUDE

### 2.1 Présentation de la commune

La commune de PERROGNEY-LES-FONTAINES dans le département de la Haute-Marne est située au Sud-ouest de Langres à 465 mètres d'altitude (cœur du village) et comptabilise 123 habitants (données INSEE 2014). Le village est distant de 50 kilomètres de Chaumont (préfecture du département de la Haute-Marne), de 17 kilomètres de Langres (chef lieu d'arrondissement), de 15 kilomètres de Villegusien-le-Lac (chef lieu de canton) et de 296 kilomètres de Strasbourg (préfecture de région). Niché au cœur d'un paysage de plateau marqué par l'agriculture, le village est groupé, complété par un hameau et tourné vers des espaces boisés (forêt domaniale d'Auberive). Il accueille sur son territoire les aires d'autoroute de « Langes-Perrogney » et de « Langres-Noidant » le long de l'A31 qui traverse le ban communal à l'extrémité Est.

L'activité économique de PERROGNEY-LES-FONTAINES est très importante pour la taille de la commune du fait de la présence de deux aires d'autoroute et d'une zone d'activités partagée avec le territoire de Flagey. On recense 94 emplois sur le territoire pour un indicateur de concentration d'emplois de 157,2 (données INSEE 2014).

La superficie du territoire est de 14,79 km<sup>2</sup>.

La commune de PERROGNEY-LES-FONTAINES appartient à la communauté de communes de d'Auberive Vingeanne et Montsaugois composée de 51 communes pour environ 8500 habitants.

La communauté de communes a été créée le 1<sup>er</sup> janvier 2011 suite à la fusion des communautés de communes des quatre vallées, de la communauté de communes de la Vingeanne, de la communauté de communes de Prauthoy-en-Mantsaugeonnais et des communes de Coublanc, Dommarien et Grandchamps.

L'altitude maximum rencontrée sur le territoire communale est de 516 mètres au Haut du Sec et constitue le point culminant du département. L'altitude la plus basse enregistrée est de 420 mètres au Sud-ouest du territoire dans les bois de Perrogney au sein d'un vallon menant à l'Aujon sur le territoire voisin d'Auberive.

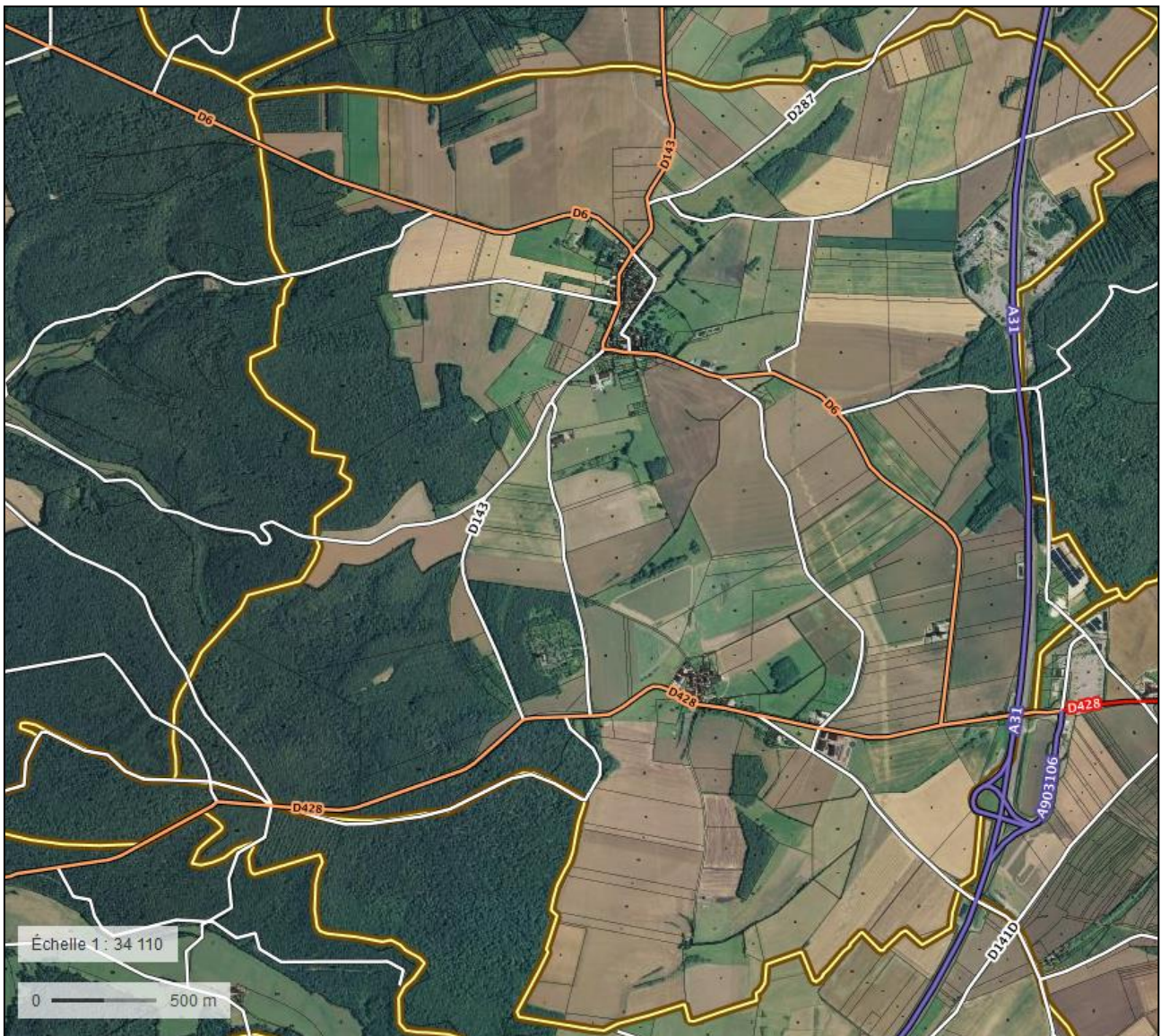
Le territoire communal jouxte les communes suivantes :

- Auberive
- Aprey
- Flagey
- Noidant-le-Rocheux
- Courcelles-en-Montagne



## 2.2 Les axes de communication

La commune de PERROGNEY-LES-FONTAINES n'est desservie par aucune voie de type route express, déviation au sens du code de la voirie routière, route classée à grande circulation ou route spécifique mises en avant dans un SCOT. En revanche elle est concernée par la présence de l'autoroute A31 qui longe la ZA Langres Sud à l'Est du territoire.



*Les voies de communication sur le territoire communal (source : [www.geoportail.gouv.fr](http://www.geoportail.gouv.fr))*

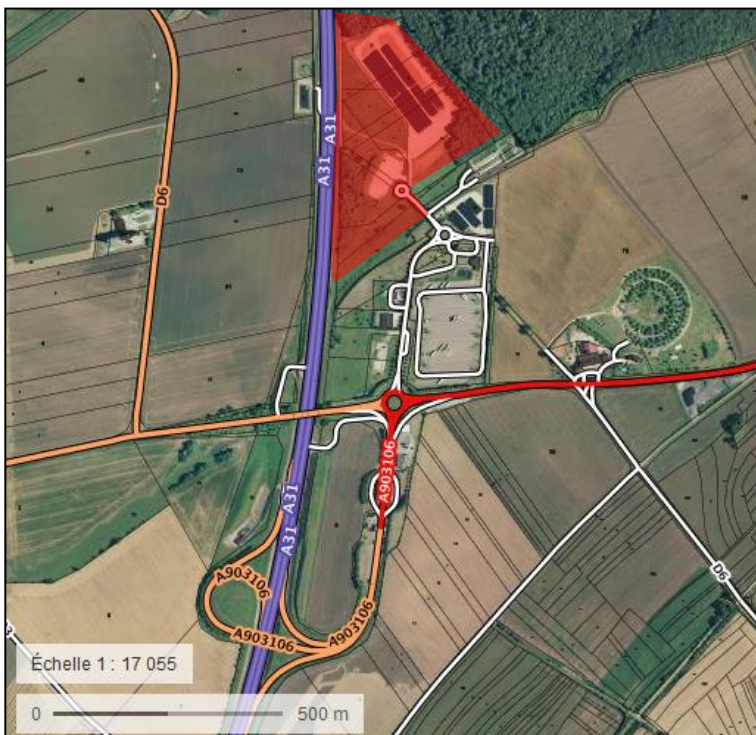
Une bande inconstructible de 100 mètres de part et d'autre de l'axe de l'autoroute s'applique sur le territoire communal. Cette bande inconstructible influence les capacités d'aménagement de la ZA classée en Ux dans le PLU.

## 2.3 Descriptif du site actuel

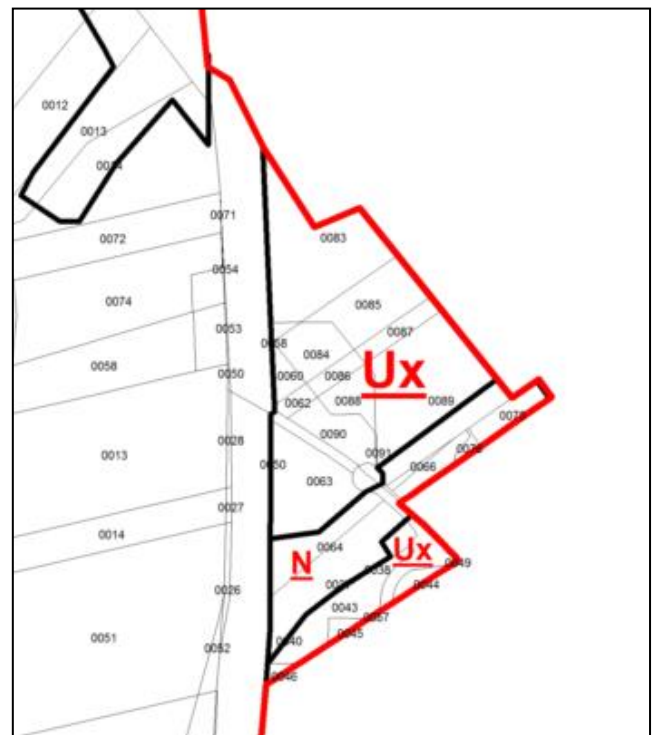
La ZAC de Langres Sud est située en bordure Est de l'autoroute A31 et de la route départementale n°428 en direction de Langres. Les parcelles concernées par la ZA située sur la partie de PERROGNEY-LES-FONTAINES et classées en Ux au sein du PLU se développent entre le tracé de l'autoroute et l'aire de parking poids-lourds implantée juste au delà du péage de Langres Sud. La ZA se situe sur le sommet du plateau orienté sensiblement Nord-sud s'ouvrant en direction de l'Ouest sur le village de PERROGNEY-LES-FONTAINES.

L'accès automobile au site s'effectue dans un premier temps à partir du carrefour giratoire existant sur la RD428 sur la commune de Flagey puis à l'extrémité Nord de l'aire de parking par un second carrefour giratoire moins important permettant de franchir un espace naturel (classé en N dans le PLU) et d'arriver sur le territoire communal de PERROGNEY-LES-FONTAINES. Le site se situe en partie en bordure de l'autoroute A31 et rejoint en direction du Sud l'aire de parking. L'emprise du site est actuellement en partie occupée par le dépôt de canalisations pour la construction du gazoduc. La parcelle s'ouvre en direction du Nord-est, sur le bois du Prachey. Vers le Sud-ouest, la perspective est largement ouverte au delà du tracé de l'autoroute sur un paysage composé de champs. Les premières constructions (or ZA) sont éloignées du site à plus de 400 mètres à vol d'oiseau (un camping et une ferme). Les aires d'autoroute sont situées à environ 1 km alors que les premières habitations sont à plus de 1,6 km (plus de 2 km pour les villages de PERROGNEY-LES-FONTAINES et Flagey).

Le profil de la voie de desserte est en légère pente montante vers le Nord-ouest. L'assiette du terrain concerné s'ouvre en direction de l'Ouest, au premier plan sur l'autoroute. Au Nord, le bois ferme rapidement les vues et empêche les perspectives lointaines. En direction du Sud, la vue est barrée par les terrains voisins en friches et en surplomb par rapport à l'emprise du projet.



Les conditions de desserte de la ZA sur le territoire communal (en rouge) (source : [www.geoportail.gouv.fr](http://www.geoportail.gouv.fr))



La zone Ux concernant la ZA sur le territoire de PERROGNEY-LES-FONTAINES (source : PLU de PERROGNEY-LES-FONTAINES)

Le terrain exposé sensiblement Sud-est/ Nord-ouest se raccorde après terrassement de la plate forme au même niveau par rapport à la voie de desserte. Il est en légère pente descendante en direction du Nord-est. Une noue de rétention borde la parcelle dans l'angle Nord-est, en bordure du bois. L'emprise du site est actuellement partiellement occupée par la plateforme de stockage GDF. Cette emprise constitue une friche sans arbre avec une couverture de broussaille.

Les constructions existantes, en bordure du terrain à construire, sont rares et éloignées. Il n'y a pas de construction de l'importance du projet dans un périmètre rapproché.

A noter que la ZA est concernée que ce soit sur Flagey ou sur PERROGNEY-LES-FONTAINES par l'extrémité Sud du périmètre de la ZNIEFF de « la vallée de la Mouche ». Sur PERROGNEY-LES-FONTAINES, la ZA est également scindée en deux par un espace naturel ayant fait l'objet d'un arrêté préfectoral de protection de biotope (les pelouses de la Combe Saint-Père, le boisement en fond de vallon et la bande de friche qui relie la pelouse au bois).

Au-delà de cet espace naturel protégé au sein du PLU, le reste de la zone, bien que classé au sein d'une ZNIEFF ne comporte pas d'enjeu important en matière environnemental (friches, plate-forme de stockage, espaces terrassés).



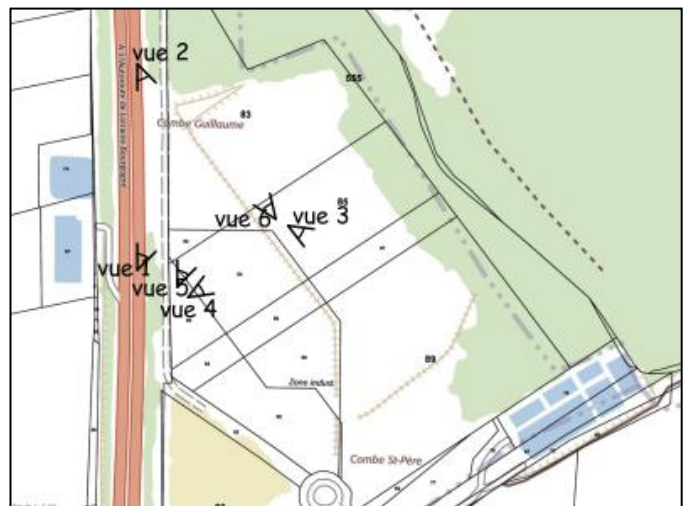
Vue n°1 du site (photo : Jacques Tilly, architecte DPLG)



Vue n°2 du site (photo : Jacques Tilly, architecte DPLG)



Vues n°3 et n°4 du site (photos : Jacques Tilly, architecte DPLG)



Vue n°5 du site et plan de localisation des vues (photo et illustration : Jacques Tilly, architecte DPLG)



Vue n°6 du site (photo : Jacques Tilly, architecte DPLG)



## 2.4 Le positionnement économique

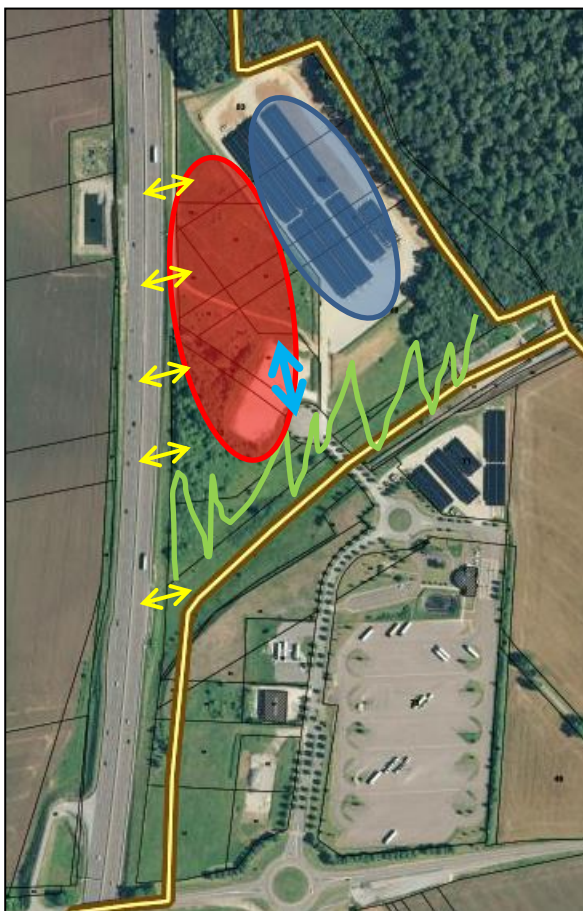
L'intercommunalité dispose de la compétence en matière de développement économique. Elle gère à ce titre le développement de la ZA Langres Sud située à cheval sur les territoires communaux de PERROGNEY-LES-FONTAINES et de Flagey. L'usage de cette zone est à la fois industriel, artisanal et logistique. Elle est amenée à se densifier sur la partie située sur Flagey et à se développer sur la partie située sur PERROGNEY-LES-FONTAINES dans un périmètre connu et arrêté depuis plus de 10 ans.






Cette ZA dispose d'une visibilité importante du fait de la présence sur son flanc de l'autoroute et son accès est facilité depuis cette autoroute par l'échangeur situé à proximité et par la RD 428.

Le village de PERROGNEY-LES-FONTAINES est quant à lui caractérisé par une offre d'emplois développée liée notamment à la présence de deux axes d'autoroute. Ainsi, ce ne sont pas moins de 94 emplois qui sont présents sur le territoire pour une population active estimée à 76 personnes (*source : données INSEE 2014*).

Actuellement la partie de la zone d'activité qui est située sur la commune accueille un parking sécurisé pour poids lourds avec un café, une station AS 24 pour poids lourds et un local utilisé pour une activité de menuiserie. La réflexion d'aménagement sur le secteur d'études s'inscrit dans une perspective à court et moyen terme de développement de la ZA Langres Sud.

## 2.5 Les enjeux du site



-  Secteur à développer suite à la fonction de stockage
-  Secteur à développer à court terme
-  Bande inconstructible à réduire depuis l'axe de l'A31
-  Connexion à la voirie existante
-  Espace naturel à protéger



## 3. LES CRITERES DE REFERENCES

### 3.1 Prise en compte des nuisances

#### *Le bruit*

Les nuisances sonores induites par l'autoroute conduiront à instaurer un ensemble de mesures visant la protection des usagers de la ZA (clients et travailleurs). L'analyse du terrain fait apparaître que le secteur d'étude ne fait aujourd'hui l'objet d'aucune mesure de protection contre le bruit.

Compte tenu de l'urbanisation prévue dans la bande des 100 mètres de l'axe de l'autoroute et de la problématique liée au bruit généré par le trafic de l'autoroute, des mesures de réduction des nuisances sonores doivent être envisagées lors de la conception des bâtiments et des installations.

Néanmoins, du fait que ce ne soit pas un secteur voué au développement de l'habitat, le respect de la réglementation sur le bruit apparaît suffisant pour offrir un niveau sonore acceptable à l'intérieur des constructions, permettant aux usagers de ne pas souffrir des nuisances de la circulation sur l'autoroute.

Pour ce qui est du bruit engendré par la circulation interne de la zone, l'effet cul-de-sac du site ne permet pas d'envisager une circulation à vitesse élevée et génératrice de nuisance importante.

#### *La salubrité*

Lorsque cela est nécessaire, l'alimentation en eau potable se fera par branchement au réseau public de distribution. Les eaux usées (eaux ménagères ou effluents non traités) ne pourront être rejetés vers les fossés, cours d'eau et égouts pluviaux.

Les eaux usées industrielles ne devront pas être raccordées au réseau public d'assainissement. Le traitement et l'évacuation de ces eaux, qui présentent des caractéristiques variables d'une entreprise à une autre, devront être gérés par le constructeur (traitement spécifique à la parcelle ou évacuation / traitement en dehors du parc), et figurer dans le dossier de demande de permis de construire.

Par ailleurs, les aménagements réalisés ne devront pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales. Les dispositifs de gestion des eaux pluviales seront obligatoires et pourront consister en :

- l'infiltration dans le sol, sous réserve de compatibilité avec les dispositions des périmètres de protection des captages d'eau potable,
- la récupération et la rétention dans des citernes privées,
- la limitation de l'imperméabilisation,
- l'utilisation des espaces extérieurs, légèrement en contrebas de la voirie qui dessert la parcelle, pouvant supporter sans préjudice une lame d'eau de faible hauteur, le temps d'un orage (jardins, allées, bassins, noues, places de stationnement, place de retournement...),
- la végétalisation des toitures.





### 3.2 Prise en compte de la sécurité

Bien évidemment, aucun accès par l'intermédiaire d'une nouvelle bretelle ne sera créé sur l'autoroute. Les accès au site se feront depuis la voirie existante en attente d'un prolongement.



*Accès au site depuis la voie existante en attente de prolongement (cerclée en rouge) (source : [www.geoportail.gouv.fr](http://www.geoportail.gouv.fr))*

L'accès principal permettra de sécuriser les liaisons des véhicules et assurera une pré-régulation du trafic sortant depuis le site. A l'intérieur du site, les voies en prolongement devront avoir des caractéristiques adaptées à l'approche du matériel de lutte contre l'incendie, aux usages qu'elles supportent et aux opérations qu'elles doivent desservir. L'organisation des voies internes sera à la libre appréciation des porteurs de projet en fonction des besoins. Les accès ne devront pas présenter un risque pour la sécurité des usagers et être suffisamment dimensionnés.



Au regard de l'isolement du site par rapport aux zones bâties, aucun cheminement doux n'est à prévoir.

Au niveau des futurs bâtiments, le respect des normes lors du dépôt du permis de construire pour la sécurité incendie et l'accessibilité des personnes à mobilité réduite est jugé suffisant.

Au niveau des risques liés à la proche présence de l'autoroute, les hauteurs sont encadrés (cf. dispositions liées à l'urbanisme).

### **3.3 Prise en compte de la qualité architecturale**

Aucune orientation d'aménagement et de programmation n'est prévue pour le moment au sein du PLU. Pour rappel, la partie de la ZA située sur PERROGNEY-LES-FONTAINES est classée totalement en zone urbaine (Ux).

Une attention particulière des bâtiments sera portée à la vue du bâtiment depuis l'autoroute. Les matériaux et les formes qui seront utilisés démontreront la volonté du maître d'ouvrage de créer un bâtiment cherchant à s'intégrer le plus possible au contexte environnant.

Le projet pourra être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

Dans tous les cas, l'emploi à nu des matériaux destinés à être recouverts sera interdit et les éléments techniques seront intégrés, masqués ou non visibles depuis l'espace public ou depuis l'autoroute.

D'une manière générale, l'aspect et le choix de matériaux ne devront pas créer de risques de nuisances visuelles (éblouissements) ou de problème de sécurité vis-à-vis des usagers (matériaux brillants ou attirants exagérément l'attention des automobilistes).

La signalétique comme l'architecture projette l'image extérieure d'une entreprise. Une attention particulière devra y être également apportée. Ainsi, sur l'ensemble du site, cette signalétique devra présenter une certaine homogénéité. Si les couleurs sont propres à chaque société, les dimensions devront toutefois être harmonisées tout comme l'emplacement des enseignes. Les éléments lumineux seront évités sur les façades latérales et les toitures. Les enseignes devront être conçues de manière sobre, en nombre limité et installées de façon réfléchies afin de renforcer leur message et de limiter l'effet vitrine. Pour intégrer au mieux l'enseigne tout en conservant son rôle d'identification, il est indispensable de la concevoir en relation avec l'architecture et l'implantation des futurs bâtiments.

### **3.4 Prise en compte de la qualité urbaine et paysagère**

Les bâtiments pourront s'implanter le long de l'autoroute afin de profiter des vues existantes depuis cette voie. Ils seront toutefois implantés au-delà d'une bande de 40 mètres par rapport à l'axe de l'autoroute. L'implantation des places de stationnement sera à la libre appréciation des porteurs de projet en fonction des besoins induits par les activités.





La hauteur maximale hors tout des constructions et installations est limitée à la moitié de la distance comptée horizontalement entre tout point du bâtiment et le point le plus proche de la limite du Domaine Public Autoroutier Concédé ( $H < \text{ou} = d/2$ ).

En cas de recul des constructions, une distance de 3 mètres minimum sera imposée à partir des emprises publiques. Pour ce qui est des limites séparatives, toujours en cas de recul, il devra être au moins égal à la moitié de la différence de la hauteur du bâtiment sans pouvoir être inférieur à 3 mètres.

Seuls les talus et déblais partiels seront autorisés.

Les haies seront composées d'essences locales à l'exception des conifères. Tout projet devra prévoir la plantation à base d'arbres fruitiers ou de feuillus à moyenne tige, ou de haies vives, de manière à intégrer le mieux possible les constructions dans l'environnement naturel.

Dans un souci de limiter la consommation des espaces au-delà du périmètre actuel de la ZA classée en Ux, la densité sera favorisée par l'absence d'emprise au sol maximale et par l'absence de recul minimum entre deux bâtiments sur la même propriété.

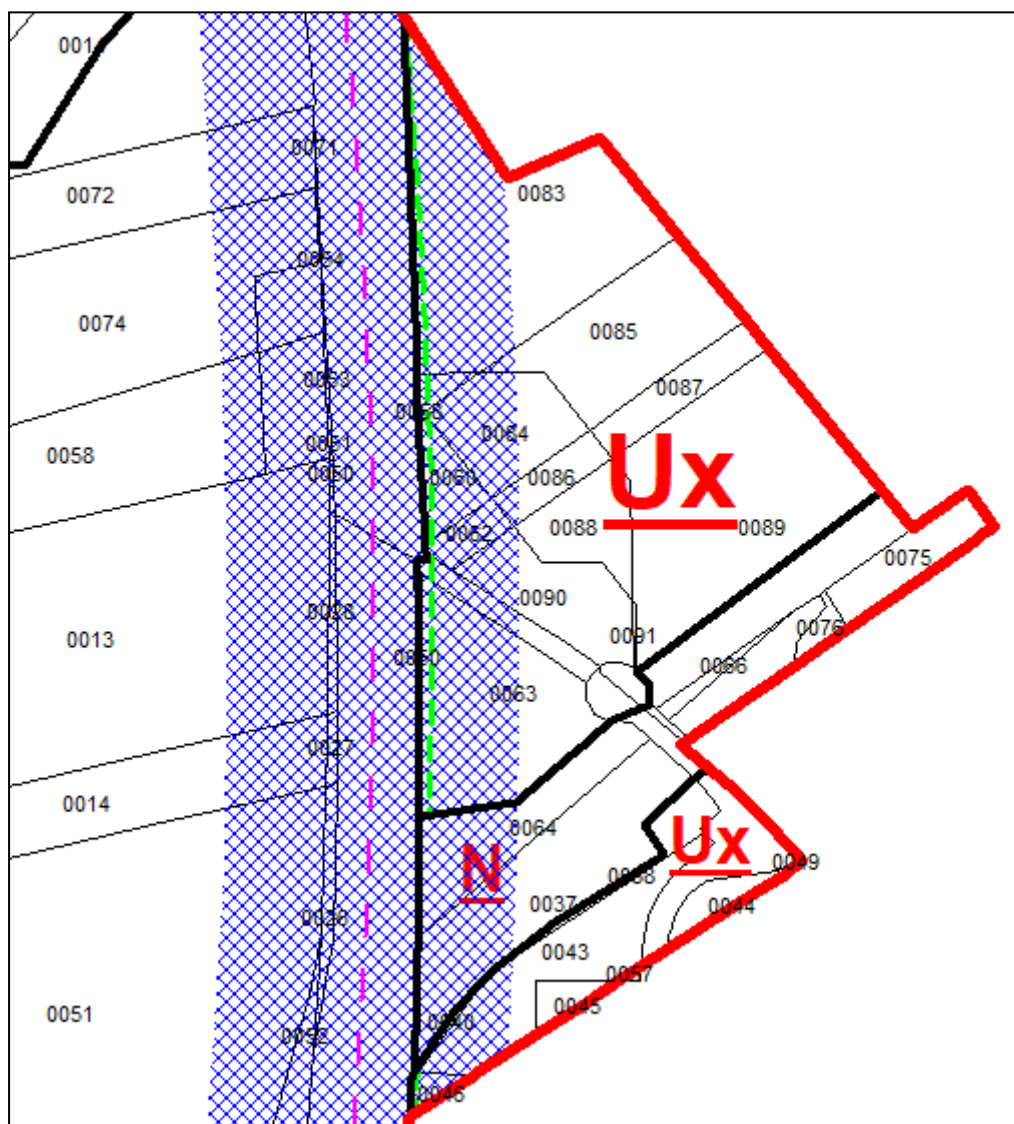


## 4. SYNTHÈSE

L'opportunité économique de densification du site de la ZA classée en zone Ux du PLU de PERROGNEY-LES-FONTAINES serait une occasion permettant à la collectivité de développer l'activité sur son territoire.

Aujourd'hui, le PLU affiche une bande inconstructible de 100 mètres depuis l'axe de l'autoroute (article L111-6 du code de l'urbanisme) grevant une partie de la zone et de l'espace nécessaire pour accueillir des projets.

La bande d'inconstructibilité est réduite par le biais de cette étude à 40 mètres. Elle sera annexée entièrement au PLU et le règlement écrit fera mention du recul nouvellement établi dans le cadre d'une procédure de mise en compatibilité par déclaration de projet. Le plan de zonage fera utilement apparaître le nouveau recul le long de l'autoroute au niveau de la ZA.



Ancienne et nouvelle situation de l'application de la marge de recul au niveau de la zone Ux (source : TOPOS)

La marge de recul des 100 mètres de part et d'autre de l'axe de la voie de l'autoroute est visible avec le figuré en croisillons bleus sur l'illustration précédente. Au niveau de la zone Ux, elle est dorénavant réduite à 40 mètres et matérialisée par la trait vert.





**SAISINE DE L'AUTORITE  
ENVIRONNEMENTALE**

*PROCEDURE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS*



cohésion sociale  
territoriale &  
environnementale





## Sommaire

<b>Introduction .....</b>	<b>5</b>
<b>Description des caractéristiques principales du document.....</b>	<b>6</b>
1. Renseignements généraux .....	6
2. Renseignements sur le territoire concerné.....	7
<b>Description des caractéristiques principales, de la valeur et de la vulnérabilité de la zone susceptible d’être touchée par la mise en œuvre du document.....</b>	<b>9</b>
1. Caractéristiques principales de la zone.....	9
2. Le projet lié à la déclaration de projet .....	10
3. Le porteur de projet.....	13
4. Valeur et vulnérabilité de la zone .....	13
<b>Description des principales incidences sur l’environnement et la santé humaine de la mise en œuvre du document .....</b>	<b>18</b>



## Introduction

Monsieur le Président de la Communauté de communes d'Auberive Vingeanne et Montsaigeonnais a indiqué au conseil communautaire sa volonté de procéder à une mise en compatibilité du PLU de la commune de PERROGNEY-LES-FONTAINES par déclaration de projet (article L153-54 du code de l'urbanisme).

Conformément à l'article L153-55 du code de l'urbanisme, Monsieur le Président soumettra à enquête publique le projet de mise en compatibilité. Cette enquête publique portera sur l'utilité publique et l'intérêt général ainsi que sur la mise en compatibilité du PLU qui en est la conséquence (article L153-54 du code de l'urbanisme). Cette enquête interviendra une fois la procédure administrative suivante réalisée :

- Examen conjoint de l'Etat, de l'EPCI compétent et des PPA mentionnées aux articles L.132-7 et L.132-9 du code de l'urbanisme.
  - o *Une réunion sera organisée en intercommunalité fin mai. Le dossier sera diffusé en version numérique. Une position officielle des personnes conviées sera demandée dans un délai d'une semaine après la réunion. Monsieur le Maire de la commune de PERROGNEY-LES-FONTAINES sera invité à participer à cet examen conjoint.*
- Saisine de la CDPENAF.
  - o *Le dossier en version numérique est diffusé aux services de la DDT pour un passage en CDPENAF dans les meilleurs délais.*
- Saisine de la MRAe dans le cadre d'une étude cas par cas.

Les anciens articles R104-1 et suivants du code de l'urbanisme demandaient la mise à jour de l'évaluation environnementale dans le cadre d'une procédure de mise en compatibilité du PLU par déclaration de projet lorsque le territoire est concerné par une zone NATURA 2000. La commune de PERROGNEY-LES-FONTAINES enregistre une zone NATURA 2000 sur son territoire.

Or, son PLU approuvé en 2015 ne comportait pas d'évaluation environnementale profitant du régime dérogatoire de l'époque permettant aux PLU en cours de procédure (et lorsque le PADD avaient été débattu avant le 1<sup>er</sup> février 2013) de s'en soustraire. La mise à jour de l'évaluation environnementale est alors impossible, seule une élaboration complète paraîtrait envisageable mais sur quel périmètre ? Celui de l'étude ? Celui de la commune au risque de remettre en cause les conclusions du PLU de 2015 ?


Comme les articles R104-1 et suivants ont été annulés par le conseil d'Etat le 19 juillet 2017, un flou réglementaire existe. Et au regard de la particularité du dossier (périmètre de l'étude sur un espace réduit, objet de la mise en compatibilité, absence d'évaluation environnementale initiale...), la collectivité, suite à la consultation de différents acteurs (Etat et MRAe notamment), a décidé de soumettre le dossier de déclaration de projet dans un premier temps à une étude cas par cas.

En effet, cette étude cas par cas est réalisée dans le cadre d'une déclaration de projet devant permettre de réduire la bande inconstructible de 100 mètres depuis l'axe de l'A31 grevant une partie de la zone Ux délimitée autour du périmètre de la ZA de Langres Sud.

## Description des caractéristiques principales du document

### 1. Renseignements généraux

#### Personne publique compétente :

La présente étude cas par cas est déposée par la Communauté de communes d'Auberive Vingeanne et Montsaigeonnais à l'initiative de son Président Monsieur Charles Guené. Elle concerne le territoire de la commune de PERROGNEY-LES-FONTAINES. 

#### ▪ Adresse :

17 chemin des Brosses  
Prauthoy  
52190 Le Montsaigeonnais  
Tél : 03.25.87.31.04

#### Personnes techniques référentes :

Les renseignements techniques peuvent être obtenus auprès des personnes suivantes :

Madame Dury Anne-Cécile  
Vice-président en charge de l'urbanisme  
17 chemin des Brosses  
Prauthoy  
52190 Le Montsaigeonnais  
Tél : 03.25.87.31.04

Monsieur Gauthier MOSBACH, directeur d'études de la déclaration de projet du PLU de PERROGNEY-LES-FONTAINES  
HOLEA, 4 rue des artisans  
67210 BERNARDSWILLER  
E-mail : g.mosbach@toposweb.com

#### Document concerné :

Plan local d'urbanisme (PLU) de PERROGNEY-LES-FONTAINES.

#### Procédure concernée :

Mise en compatibilité du PLU par déclaration de projet.

#### Objectifs :

L'objectif in fine de la déclaration de projet est de permettre l'installation d'une plateforme logistique « Cross-docking » (cf. définition par ailleurs) et d'un atelier/station service sur le territoire de la commune de PERROGNEY-LES-FONTAINES sur l'espace concerné par la ZA Langres Sud.

Les effectifs liés au projet sont estimés à 20 personnes pour un fonctionnement 24h/24h et 6j/7j.

Ce site ne recevra pas de public et sera soumis à la réglementation du Code du Travail et des installations classées (rubriques 1510 Entrepôts et 1435 Station service) soumises à déclaration avec contrôle périodique.

La déclaration de projet doit permettre de réduire, via une étude L111-8, la bande d'inconstructibilité de 100 mètres depuis l'axe de l'autoroute A31 à 40 mètres sur l'ensemble de la zone Ux définie dans le PLU actuellement opposable. Aucune réduction de zone agricole ou naturelle n'est envisagée.

Qu'est-ce qu'un « cross-docking » ? (source : [www.glossaire-international.com](http://www.glossaire-international.com))

Le cross-docking est l'une des méthodes les plus répandues en matière de gestion des approvisionnements. Il s'agit d'une technique logistique utilisée notamment dans les industries de transport et les industries de produits périssables. Concrètement il s'agit de faire passer des marchandises des quais d'arrivée aux quais de départs, sans passer par le stock.

Le cross-docking est une opération qui permet de consolider les colis par commande à partir d'une plate-forme de tri. Cette technique permet d'effectuer une préparation de commande sans pour autant s'appuyer sur un entrepôt. Il n'est donc pas nécessaire de stocker les marchandises pour effectuer le picking des articles commandés (un colis arrivant sur une plate-forme de cross-docking y reste moins de 24 heures).

Cette technique est donc intéressante en terme de réactivité et en termes de coûts mais elle suppose une grande technicité tant au niveau du regroupement des colis qu'au niveau de l'approche transport sur la plate-forme. En effet, le transport amont doit être parfaitement maîtrisé afin que les flux physiques convergent vers la plate-forme dans un espace-temps très court. Le cross-docking est souvent associé à l'enlèvement fournisseur pour livraison directe.

#### **Documents de planification exécutoires :**

Le territoire de PERROGNEY-LES-FONTAINES est couvert par :

- Un Plan Local d'Urbanisme approuvé en 2015
- Le Plan de Gestion des Risques Inondation (PGRI) Seine Normandie
- Le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Seine et les cours d'eau côtiers normands
- Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) de l'ancienne région Champagne-Ardenne
- Le Plan Climat Air Energie Régional (PCAER) de l'ancienne région Champagne-Ardenne

#### **Evaluation environnementale :**

Le document d'urbanisme en vigueur (PLU) sur la commune de PERROGNEY-LES-FONTAINES n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale à ce jour. Cependant, l'ouverture à l'urbanisation de la zone d'activité a fait l'objet d'une étude d'impact en 2009 avec mesures compensatoires à la clef.

## **2. Renseignements sur le territoire concerné**

#### **Nombre de communes :**

Une seule commune est concernée : PERROGNEY-LES-FONTAINES (52160 – Haute-Marne).

#### **Nombre d'habitants :**

La population atteint 123 habitants en 2014. (Dernières données INSEE disponibles)

#### **Superficie du territoire :**

La superficie du territoire est de 14,79 km<sup>2</sup>.

### Présentation de la commune :

La commune de PERROGNEY-LES-FONTAINES dans le département de la Haute-Marne est située au Sud-ouest de Langres à 465 mètres d'altitude (cœur du village) et comptabilise 123 habitants (données INSEE 2014). Le village est distant de 50 kilomètres de Chaumont (préfecture du département de la Haute-Marne), de 17 kilomètres de Langres (chef-lieu d'arrondissement), de 15 kilomètres de Villegusien-le-Lac (chef-lieu de canton) et de 296 kilomètres de Strasbourg (préfecture de région). Niché au cœur d'un paysage de plateau marqué par l'agriculture, le village est groupé, complété par un hameau et tourné vers des espaces boisés (forêt domaniale d'Auberive). Il accueille sur son territoire les aires d'autoroute de « Langes-Perrogney » et de « Langres-Noidant » le long de l'A31 qui traverse le ban communal à l'extrémité Est.

L'activité économique de PERROGNEY-LES-FONTAINES est très importante pour la taille de la commune du fait de la présence des aires d'autoroute et d'une zone d'activités partagée avec le territoire de Flagey, on recense 94 emplois sur le territoire pour un indicateur de concentration d'emplois de 157,2 (données INSEE 2014).

La commune de PERROGNEY-LES-FONTAINES appartient à la communauté de communes de d'Auberive Vingeanne et Montsaugeois composée de 51 communes pour environ 8500 habitants.

La communauté de communes a été créée le 1<sup>er</sup> janvier 2011 suite à la fusion des communautés de communes des quatre vallées, de la communauté de communes de la Vingeanne, de la communauté de communes de Prauthoy-en-Mantsaugeonnais et des communes de Coublanc, Dommarien et Grandchamps.

L'altitude maximum rencontrée sur le territoire communale est de 516 mètres au Haut du Sec et constitue le point culminant du département. L'altitude la plus basse enregistrée est de 420 mètres au Sud-ouest du territoire dans les bois de Perrogney au sein d'un vallon menant à l'Aujon sur le territoire voisin d'Auberive.

### Communes limitrophes :

- Auberive
- Aprey
- Flagey
- Noidant-le-Rocheux
- Courcelles-en-Montagne



Les communes voisines (source : [www.geoportail.gouv.fr](http://www.geoportail.gouv.fr))

## Description des caractéristiques principales, de la valeur et de la vulnérabilité de la zone susceptible d'être touchée par la mise en œuvre du document

### 1. Caractéristiques principales de la zone

La ZAC de LANGRES SUD est située en bordure Est de l'autoroute A31 et de la route départementale n°428 en direction de Langres. Les parcelles concernées se développent entre le tracé de l'autoroute et l'aire de parking des camions implantée juste au-delà du péage de Langres Sud. La ZA se situe sur le sommet du plateau orienté sensiblement Nord-sud s'ouvrant en direction de l'Ouest sur le village de PERROGNEY-LES-FONTAINES.

L'accès automobile à la parcelle s'effectue à partir du carrefour giratoire existant situé à l'extrémité Nord de l'aire de parking. La parcelle se situe en partie en bordure de l'autoroute A31 et rejoint en direction du Sud l'aire de parking. L'emprise des parcelles est actuellement en partie occupée par le dépôt de canalisations pour la construction du gazoduc. La parcelle s'ouvre en direction du Nord-est, sur le bois du Prachey. Vers le Sud-ouest, la perspective est largement ouverte au-delà du tracé de l'autoroute sur un paysage composé de champs.

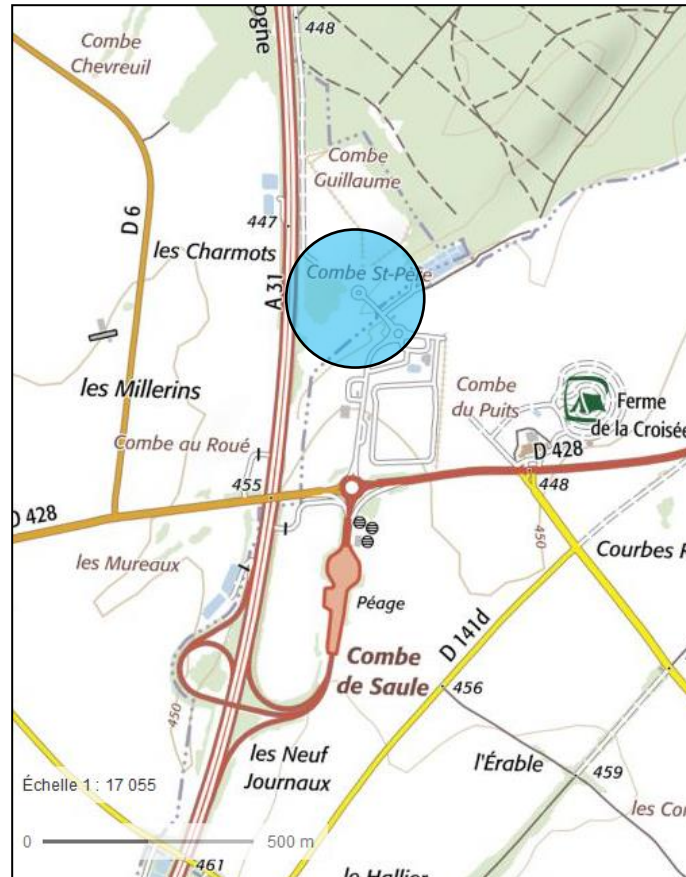
Le profil de la voie de desserte est en légère pente montante vers le Nord-ouest. L'assiette du terrain concerné s'ouvre en direction de l'Ouest, au premier plan sur l'autoroute. Au Nord, le bois ferme rapidement les vues et empêche les perspectives lointaines. En direction du Sud, la vue est barrée par les terrains voisins en friches et en surplomb par rapport à l'emprise du projet.

Le terrain exposé sensiblement Sud-est/ Nord-ouest se raccorde après terrassement de la plateforme au même niveau par rapport à la voie de desserte. Il est en légère pente descendante en direction du Nord-est. Une noue de rétention borde la parcelle dans l'angle Nord-est, en bordure du bois. L'emprise du projet est actuellement occupée par la plateforme de stockage GDF. Cette emprise constitue une friche sans arbre avec une couverture de broussaille.

Les constructions existantes, en bordure du terrain à construire, sont rares et éloignées. Il n'y a pas de construction de l'importance du projet dans un périmètre rapproché.



Localisation (cercle rouge) du projet sur le territoire de PERROGNEY-LES-FONTAINES au Sud-ouest de Langres (source : [www.geoportail.gouv.fr](http://www.geoportail.gouv.fr))



Localisation par rapport à la ZA (cercle bleu) du projet (source : [www.geoportail.gouv.fr](http://www.geoportail.gouv.fr))

## 2. Le projet lié à la déclaration de projet

### Les besoins :

- un entrepôt de 3000 m<sup>2</sup> en RDC, hauteur 9 mètres
- un bâtiment administratif accolé R+1 (hauteur du plancher < 8 mètres)
- un atelier de lavage avec station services à l'entrée du site

### Le projet en tant que tel :

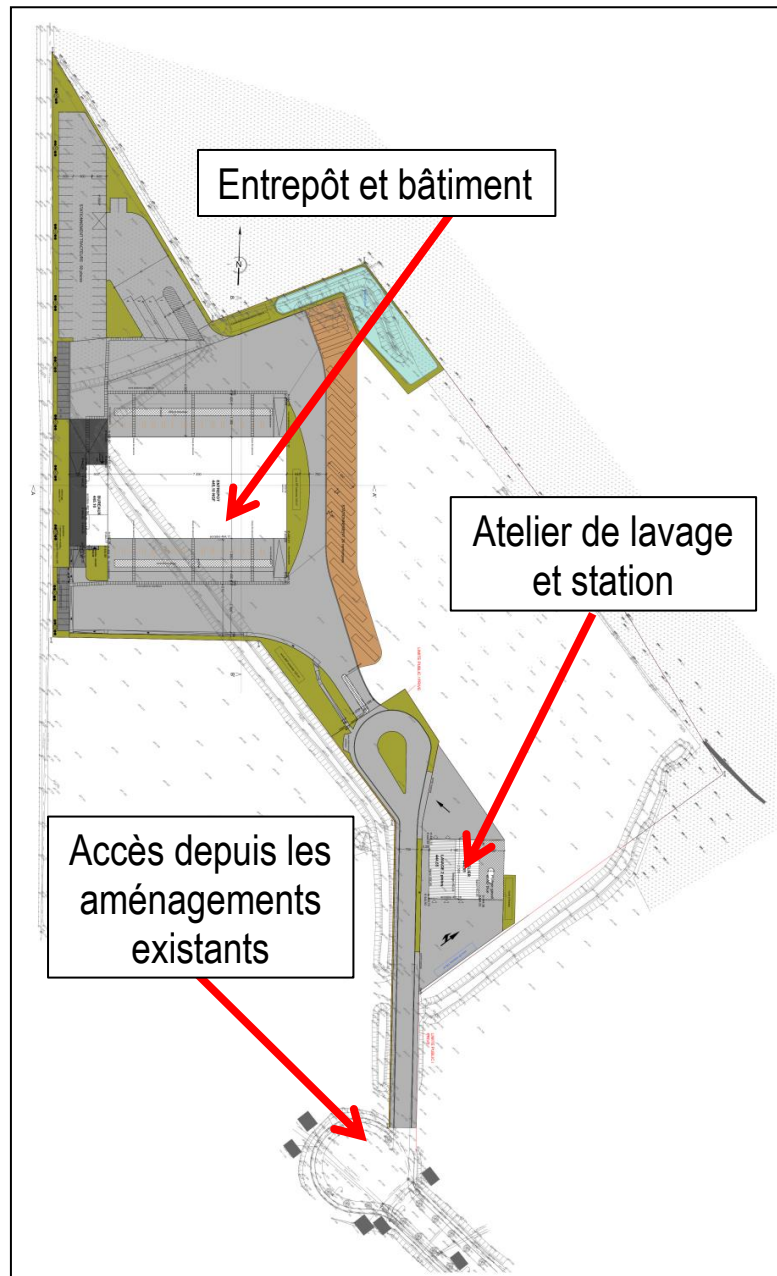
Le cross docking est implanté au centre de la parcelle et perpendiculairement au tracé de l'autoroute, avec un recul de plus de 20 mètres par rapport à la clôture bordant l'autoroute. L'atelier et la station services sont implantés à l'extrémité Sud de l'emprise du terrain et en retrait de 5 mètres de la voie de desserte. Une aire de stationnement pour les voitures est prévue de part et d'autre des bureaux en limite Ouest de la parcelle. Les circulations et les stationnements sont en enrobés noir.

L'aile administrative à l'extrémité Ouest du « cross docking » est conçue sur deux niveaux. Le rez-de-chaussée est calé au niveau de la plateforme reconstituée et au niveau de l'entrepôt. Des quais permettent la mise à niveau des camions. Un étage se développe au-dessus de l'emprise administrative du rez-de-chaussée. Ce niveau accueille la logistique et le service administratif de l'entreprise.



L'atelier et la station-service sont en rez-de-chaussée, des auvents de part et d'autre du corps central abritent à l'Est les pompes à carburant, à l'Ouest un équipement de lavage de camions. Les façades du bâtiment administratif sont décalées et percées en fonction de la destination des locaux respectifs. Cette volumétrie masque en partie le « cross docking » plus utilitaire.

L'espace libre autour de la construction est modelé et engazonné de façon à se raccorder en harmonie avec le terrain d'accueil. Il est prévu une clôture grillagée d'une hauteur de 1,80 mètre sur la périphérie du site, deux portails donnent accès, l'un à l'atelier et l'autre au « cross docking ».





*Vue projetée de l'entrepôt et du bâtiment administratif depuis l'autoroute (du Nord-ouest vers le Sud-est. Conception : Jacques Tilly, architecte DPLG)*



*Vue projetée de l'entrepôt et du bâtiment administratif depuis l'autoroute (du Sud-ouest vers le Nord-est. Conception : Jacques Tilly, architecte DPLG)*



*Vue projetée de l'atelier et de la station depuis la voirie interne (du Nord-ouest vers le Sud-est. Conception : Jacques Tilly, architecte DPLG)*

### 3. Le porteur de projet

VINGEANNE TRANSPORTS (SARL) est active depuis 20 ans mais son histoire remonte à 1976 lorsque Monsieur Gabriel Plâ créé son activité en tant que prestataire pour la société GEFECO.

Établie à LONGEAU-PERCEY (52250), elle est spécialisée dans le secteur d'activité des transports routiers de fret interurbains. Son effectif est estimé à 120 salariés. Sur l'année 2016 elle a réalisé un chiffre d'affaires de 15 784 800 €.

La société appartient à 100% au groupe SYNERGIE également basé à LONGEAU-PERCEY.

Riche de plus de 40 ans d'expérience dans la région de la Vingeanne, la gamme de services s'est développée au fil des années. Leur savoir-faire permet aujourd'hui d'intervenir dans des secteurs aussi variés que l'industrie, l'alimentaire, le prêt à porter, l'automobile...

### 4. Valeur et vulnérabilité de la zone

#### Valeur paysagère :

Le projet vise à réduire une bande inconstructible le long de l'autoroute A31 pour autoriser des constructions. Cet espace est de fait très visible depuis cet axe de transport. Néanmoins, on notera que sa valeur paysagère actuelle est faible. En effet, on constate sur les photos ci-dessous qu'une partie du site est occupée par un dépôt de tuyaux et que le reste concerne des terres actuellement en friche. Il n'y a par ailleurs aucune véritable transition paysagère réalisée pour faciliter l'intégration des bâtiments en constructions au sein de la zone Ux.

La réduction de la bande inconstructible et l'implantation à terme de nouveaux bâtiments portera atteinte à un paysage dont la valeur actuelle est faible. L'incidence est de fait limitée et pourra encore être réduite par la création de transitions paysagères appropriées autour des futures constructions.



Vue n°1 du site (photo : Jacques Tilly, architecte DPLG)

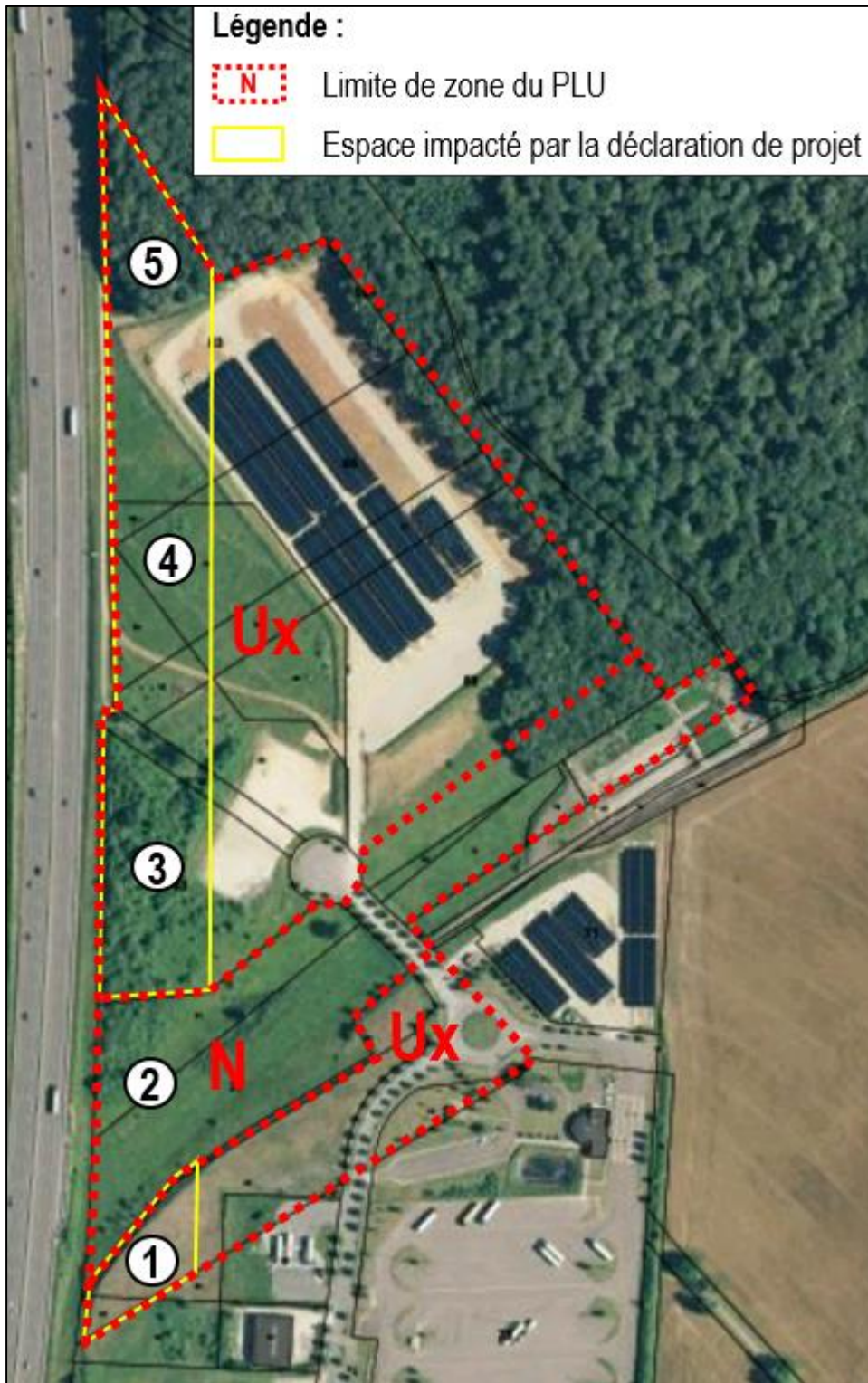


Vue n°2 du site (photo : Jacques Tilly, architecte DPLG)

**Valeur écologique et agricole :**

Les terrains n'ont plus de valeur agricole. Dans le registre parcellaire de 2016, les espaces libres sont considérés comme des espaces « gelés sans production » ou des « surfaces non exploitées ». La valeur écologique de la zone est très inégale selon les espaces concernés.

Pour synthétiser, on peut distinguer 5 types de milieux (identifiés sur la carte ci-dessous) :



-1) Il s'agit un petit délaissé à l'arrière de la station-service. Cette zone a été remblayée et ne présente plus le moindre intérêt écologique compte tenu de son caractère totalement artificiel.



*Ci-dessus une photo du site en 2016, en cours de remblaiement*



*Ci-dessus une photo du site en 2017, remblayé*

-2) Il s'agit de la zone N, protégée en raison de son intérêt écologique très fort lié à la présence de pelouses remarquables et concernée par une proposition d'arrêté préfectoral de protection du biotope, ainsi que par des mesures de suivi environnemental. Cette zone est protégée et sera maintenue en l'état car elle n'est pas concernée par le projet.

-3) Il s'agit de taillis de type fruticée calcicole situés entre le chemin longeant l'autoroute et une plateforme en cours d'aménagement. Il s'agit d'un habitat à faible valeur environnementale essentiellement dominé par le cournoillier sanguin et accompagné par le prunellier.



*Ci-dessus une photo de la fruticée calcicole (photo : Jacques Tilly, architecte DPLG)*

-4) Il s'agit de terrains en friche correspondant aux espaces situés sur des sols perturbés qui sont colonisés par de nombreuses plantes pionnières et nitrophiles. Il s'agit d'un habitat à faible valeur environnementale.

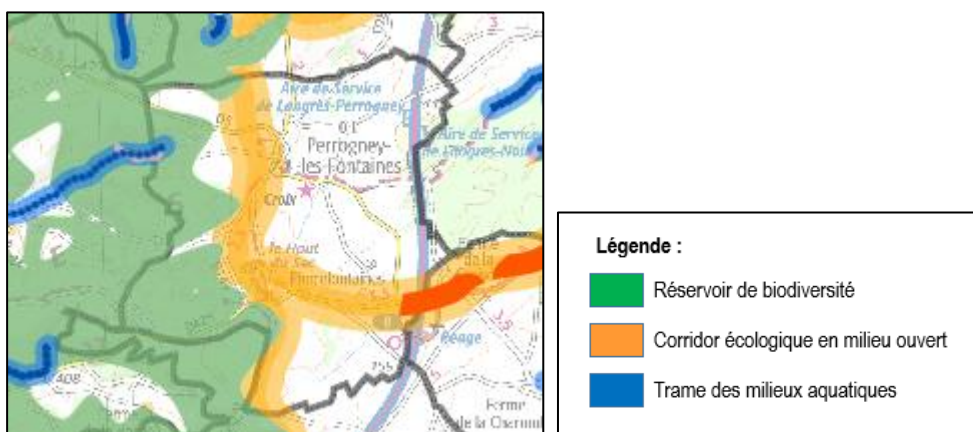


Ci-dessus une photo de la friche avec sur la droite l'espace désormais dédié au stockage de tuyaux (photo : Jacques Tilly, architecte DPLG)

-5) Il s'agit de 40 ares de boisements de type chênaie charmaie mésoxérophile calcicole. Bien qu'étant un habitat d'intérêt communautaire, la zone concernée présente un faciès anthropisé. La strate arborée est un mélange d'essences plantées tels que le Pin sylvestre, le Robinier ou le Sapin pectiné, et d'essences autochtones tels que le Charme, le Chêne pédonculé et le Merisier. La strate arbustive est bien représentée avec la présence des Aubépines monogyne et épineuse, du Troène, du Fusain, du Camerisier... La strate herbacée est très pauvre et est dominée par les Ronce et le Lierre. Dans l'étude d'impact il est mentionné que cet écosystème est dans un état de conservation dégradé. La présence importante d'essences plantées et la pauvreté floristique de la strate herbacée, sont les 2 critères déclassant de cet habitat par ailleurs relativement bien représenté dans l'ex région Champagne-Ardenne.

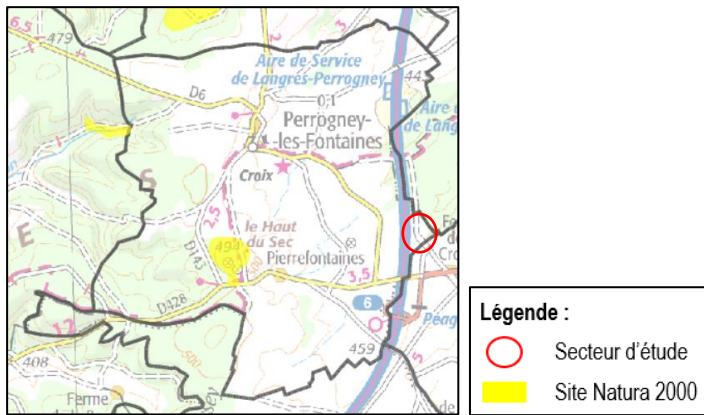
#### Enjeux environnementaux et agricoles spécifiques :

- Absence de zones humides et secteur situé en dehors des zones à dominante humide.
- Hors zone AOC viticole.
- Hors surface agricole déclarée par les exploitants.
- Le secteur est bordé en partie sud par un corridor écologique lié aux milieux ouverts. On notera que le projet de déclaration de projet n'étend pas la zone. Il n'aura donc pas d'impact sur la fragmentation du corridor.



Cartographie du SRCE (source : <http://carmen.developpement-durable.gouv.fr>)

- Absence de site Natura 2000 sur le secteur concerné mais présence de 2 sites sur la commune :  
ZSC - Pelouses submontagnardes du plateau de Langres à environ 2,5km à l'ouest du secteur de la DP.  
ZSC - Marais tufeux du plateau de Langres à environ 3,5km au nord-ouest du secteur de la DP.



Cartographie des sites Natura 2000 (source : <http://carmen.developpement-durable.gouv.fr>)

- Présence de zone naturelle d'intérêt écologique faunistique floristique ZNIEFF sur le secteur concerné par la DP :

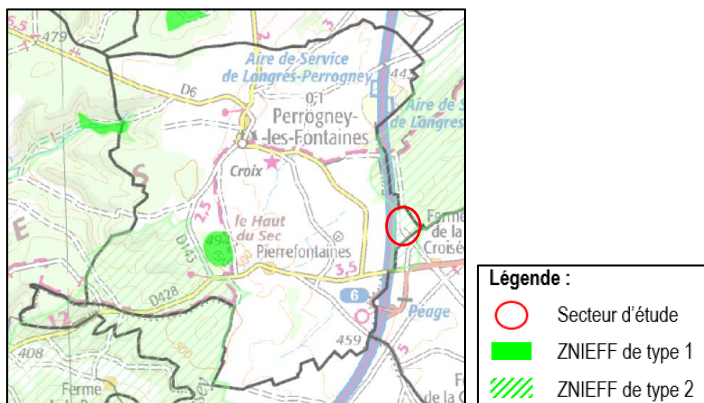
ZNIEFF type 2 - Massif forestier d'auberive est et sud

Par ailleurs, les ZNIEFF suivantes sont présentes sur la commune mais ne touchent pas le site en question :

ZNIEFF type 1 - Pelouse de la butte du haut du sec à Perrigny-les-Fontaines

ZNIEFF type 2 - Haute vallée de l'Aujon de Perrigny à Arc en Barrois

ZNIEFF type 1 - Marais tufeux des creux d'Aujon à Perrigny



Cartographie des ZNIEFF (source : <http://carmen.developpement-durable.gouv.fr>)

### Risque naturels et technologiques :

Le site semble peu vulnérable aux risques à l'exception des nuisances acoustiques et des pollutions de l'air liées à la proximité de l'autoroute A31 :

- Absence de cavité souterraine
- Aléa retrait-gonflement des sols argileux faible à nul
- Pas de risque d'inondation connu
- Sismicité modérée, zone 1 (très faible)
- Absence de sols pollués (basol)
- Pas de présence d'anciens sites industriels (basias)
- Proximité avec des routes bruyantes et à fort trafic (autoroute A31)
- Potentiel Radon de niveau 1 (faible)

## ▮ Description des principales incidences sur l'environnement et la santé humaine de la mise en œuvre du document

Les principales incidences de la déclaration de projet sur l'environnement et la santé humaine sont les suivantes :

Sur la consommation d'espace	Incidences positives	Déblocage de près de 3ha initialement inconstructibles mais inutilisables par l'agriculture et de faible valeur écologique. Plutôt que de la consommation foncière, il s'agit d'une optimisation d'espaces à vocation d'activité classés Ux. Utiliser ces espaces évitera indirectement de les consommer ailleurs sur des espaces agricoles ou à plus forte valeur écologique.
Sur la protection de la biodiversité	Incidences négatives faibles	La réduction du recul par rapport à l'autoroute permettra d'ouvrir à l'urbanisation des espaces considérés comme ayant un faible intérêt écologique. Par ailleurs, la zone N au centre de la zone reste préservée par le présent projet.
Sur la qualité paysagère	Incidences négatives faibles	Réduction du champ visuel depuis l'autoroute, mais la qualité paysagère du site est actuellement faible. Un accompagnement paysager des bâtiments et un traitement qualitatif des façades atténuera l'impact.
Sur les continuités écologiques	Pas d'incidences	Le secteur est bordé en partie sud par un corridor écologique mais puisqu'il n'y a pas d'extension de la zone vers le sud, il n'y aura pas d'incidences sur les continuités écologiques. Par ailleurs, la zone N centrale est maintenue en l'état.
Sur les espaces agricoles protégés	Pas d'incidences	Le site ne comporte plus d'espaces agricoles.
Sur les nuisances sonores	Incidences négatives fortes	Le projet va permettre d'urbaniser jusqu'à 40 mètres de l'axe de l'autoroute A.31, ce qui va de fait exposer les employés des futurs bâtiments à une plus forte nuisance acoustique. La nuisance sera néanmoins réduite par le respect, dans les constructions, de normes d'isolation acoustique.
Sur les risques naturels et technologiques	Incidences négatives modérées	Le projet va permettre d'urbaniser jusqu'à 40 mètres de l'axe de l'autoroute A.31, ce qui va de fait exposer les employés des futurs bâtiments à une plus forte pollution de l'air engendrée par le trafic autoroutier. Le projet n'a pas d'autre incidence en matière de risques.
Sur l'énergie	Pas d'incidences	La création de nouveaux bâtiments respectant les normes de performances énergétiques favorisera les économies d'énergies.
Sur la qualité de l'air et les déplacements	Incidences négatives faibles	Le projet de DP n'aura pas d'effet direct sur la qualité de l'air. On notera que l'absence de gare ne facilite pas l'usage des modes de transport collectif. Néanmoins, l'augmentation de la densité d'emplois sur le site favorisera le développement du covoiturage.
Sur la qualité du cadre de vie	Pas d'incidences	Il s'agit d'une zone d'activité. Elle ne constitue pas à proprement parler un « cadre de vie ».
Sur l'eau et l'assainissement	Pas d'incidences	Le raccordement aux réseaux d'eau potable et d'assainissement des futures constructions est faisable et prévu dans le projet. La capacité des ouvrages est suffisante.
Sur le patrimoine	Pas d'incidences	Le site n'a pas de valeur patrimoniale.
Sur les territoires voisins	Pas d'incidences	La zone d'activité est située à cheval entre PERROGNEY-LES-FONTAINES et FLAGEY mais loin des zones habitées.



**SAISINE DE L'AUTORITE  
ENVIRONNEMENTALE**

*PROCEDURE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS*



cohésion sociale  
territoriale &  
environnementale



## Sommaire

<b>Introduction .....</b>	<b>5</b>
<b>Description des caractéristiques principales du document.....</b>	<b>6</b>
1. Renseignements généraux .....	6
2. Renseignements sur le territoire concerné.....	7
<b>Description des caractéristiques principales, de la valeur et de la vulnérabilité de la zone susceptible d'être touchée par la mise en œuvre du document.....</b>	<b>9</b>
1. Caractéristiques principales de la zone.....	9
2. Le projet lié à la déclaration de projet .....	10
3. Le porteur de projet.....	13
4. Valeur et vulnérabilité de la zone .....	13
<b>Description des principales incidences sur l'environnement et la santé humaine de la mise en œuvre du document .....</b>	<b>18</b>



## Introduction

Monsieur le Président de la Communauté de communes d'Auberive Vingeanne et Montsaigeonnais a indiqué au conseil communautaire sa volonté de procéder à une mise en compatibilité du PLU de la commune de PERROGNEY-LES-FONTAINES par déclaration de projet (article L153-54 du code de l'urbanisme).

Conformément à l'article L153-55 du code de l'urbanisme, Monsieur le Président soumettra à enquête publique le projet de mise en compatibilité. Cette enquête publique portera sur l'utilité publique et l'intérêt général ainsi que sur la mise en compatibilité du PLU qui en est la conséquence (article L153-54 du code de l'urbanisme). Cette enquête interviendra une fois la procédure administrative suivante réalisée :

- Examen conjoint de l'Etat, de l'EPCI compétent et des PPA mentionnées aux articles L.132-7 et L.132-9 du code de l'urbanisme.
  - o *Une réunion sera organisée en intercommunalité fin mai. Le dossier sera diffusé en version numérique. Une position officielle des personnes conviées sera demandée dans un délai d'une semaine après la réunion. Monsieur le Maire de la commune de PERROGNEY-LES-FONTAINES sera invité à participer à cet examen conjoint.*
- Saisine de la CDPENAF.
  - o *Le dossier en version numérique est diffusé aux services de la DDT pour un passage en CDPENAF dans les meilleurs délais.*
- Saisine de la MRAe dans le cadre d'une étude cas par cas.

Les anciens articles R104-1 et suivants du code de l'urbanisme demandaient la mise à jour de l'évaluation environnementale dans le cadre d'une procédure de mise en compatibilité du PLU par déclaration de projet lorsque le territoire est concerné par une zone NATURA 2000. La commune de PERROGNEY-LES-FONTAINES enregistre une zone NATURA 2000 sur son territoire.

Or, son PLU approuvé en 2015 ne comportait pas d'évaluation environnementale profitant du régime dérogatoire de l'époque permettant aux PLU en cours de procédure (et lorsque le PADD avaient été débattu avant le 1<sup>er</sup> février 2013) de s'en soustraire. La mise à jour de l'évaluation environnementale est alors impossible, seule une élaboration complète paraîtrait envisageable mais sur quel périmètre ? Celui de l'étude ? Celui de la commune au risque de remettre en cause les conclusions du PLU de 2015 ?

Comme les articles R104-1 et suivants ont été annulés par le conseil d'Etat le 19 juillet 2017, un flou réglementaire existe. Et au regard de la particularité du dossier (périmètre de l'étude sur un espace réduit, objet de la mise en compatibilité, absence d'évaluation environnementale initiale...), la collectivité, suite à la consultation de différents acteurs (Etat et MRAe notamment), a décidé de soumettre le dossier de déclaration de projet dans un premier temps à une étude cas par cas.

En effet, cette étude cas par cas est réalisée dans le cadre d'une déclaration de projet devant permettre de réduire la bande inconstructible de 100 mètres depuis l'axe de l'A31 grevant une partie de la zone Ux délimitée autour du périmètre de la ZA de Langres Sud.

## 📄 Description des caractéristiques principales du document

### 1. Renseignements généraux

#### Personne publique compétente :

La présente étude cas par cas est déposée par la Communauté de communes d'Auberive Vingeanne et Montsaigeonnais à l'initiative de son Président Monsieur Charles Guené. Elle concerne le territoire de la commune de PERROGNEY-LES-FONTAINES.

#### ▪ Adresse :

17 chemin des Brosses  
Prauthoy  
52190 Le Montsaigeonnais  
Tél : 03.25.87.31.04

#### Personnes techniques référentes :

Les renseignements techniques peuvent être obtenus auprès des personnes suivantes :

Madame Dury Anne-Cécile  
Vice-président en charge de l'urbanisme  
17 chemin des Brosses  
Prauthoy  
52190 Le Montsaigeonnais  
Tél : 03.25.87.31.04

Monsieur Gauthier MOSBACH, directeur d'études de la déclaration de projet du PLU de PERROGNEY-LES-FONTAINES  
HOLEA, 4 rue des artisans  
67210 BERNARDSWILLER  
E-mail : g.mosbach@toposweb.com

#### Document concerné :

Plan local d'urbanisme (PLU) de PERROGNEY-LES-FONTAINES.

#### Procédure concernée :

Mise en compatibilité du PLU par déclaration de projet.

#### Objectifs :

L'objectif in fine de la déclaration de projet est de permettre l'installation d'une plateforme logistique « Cross-docking » (cf. définition par ailleurs) et d'un atelier/station service sur le territoire de la commune de PERROGNEY-LES-FONTAINES sur l'espace concerné par la ZA Langres Sud.

Les effectifs liés au projet sont estimés à 20 personnes pour un fonctionnement 24h/24h et 6j/7j.

Ce site ne recevra pas de public et sera soumis à la réglementation du Code du Travail et des installations classées (rubriques 1510 Entrepôts et 1435 Station service) soumises à déclaration avec contrôle périodique.

La déclaration de projet doit permettre de réduire, via une étude L111-8, la bande d'inconstructibilité de 100 mètres depuis l'axe de l'autoroute A31 à 40 mètres sur l'ensemble de la zone Ux définie dans le PLU actuellement opposable. Aucune réduction de zone agricole ou naturelle n'est envisagée.

*Qu'est-ce qu'un « cross-docking » ? (source : [www.glossaire-international.com](http://www.glossaire-international.com))*

Le cross-docking est l'une des méthodes les plus répandues en matière de gestion des approvisionnements. Il s'agit d'une technique logistique utilisée notamment dans les industries de transport et les industries de produits périssables. Concrètement il s'agit de faire passer des marchandises des quais d'arrivée aux quais de départs, sans passer par le stock.

Le cross-docking est une opération qui permet de consolider les colis par commande à partir d'une plate-forme de tri. Cette technique permet d'effectuer une préparation de commande sans pour autant s'appuyer sur un entrepôt. Il n'est donc pas nécessaire de stocker les marchandises pour effectuer le picking des articles commandés (un colis arrivant sur une plate-forme de cross-docking y reste moins de 24 heures).

Cette technique est donc intéressante en terme de réactivité et en termes de coûts mais elle suppose une grande technicité tant au niveau du regroupement des colis qu'au niveau de l'approche transport sur la plate-forme. En effet, le transport amont doit être parfaitement maîtrisé afin que les flux physiques convergent vers la plate-forme dans un espace-temps très court. Le cross-docking est souvent associé à l'enlèvement fournisseur pour livraison directe.

#### **Documents de planification exécutoires :**

Le territoire de PERROGNEY-LES-FONTAINES est couvert par :

- Un Plan Local d'Urbanisme approuvé en 2015
- Le Plan de Gestion des Risques Inondation (PGRI) Seine Normandie
- Le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Seine et les cours d'eau côtiers normands
- Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) de l'ancienne région Champagne-Ardenne
- Le Plan Climat Air Energie Régional (PCAER) de l'ancienne région Champagne-Ardenne

#### **Evaluation environnementale :**

Le document d'urbanisme en vigueur (PLU) sur la commune de PERROGNEY-LES-FONTAINES n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale à ce jour. Cependant, l'ouverture à l'urbanisation de la zone d'activité a fait l'objet d'une étude d'impact en 2009 avec mesures compensatoires à la clef.

## **2. Renseignements sur le territoire concerné**

#### **Nombre de communes :**

Une seule commune est concernée : PERROGNEY-LES-FONTAINES (52160 – Haute-Marne).

#### **Nombre d'habitants :**

La population atteint 123 habitants en 2014. (Dernières données INSEE disponibles)

#### **Superficie du territoire :**

La superficie du territoire est de 14,79 km<sup>2</sup>.

### Présentation de la commune :

La commune de PERROGNEY-LES-FONTAINES dans le département de la Haute-Marne est située au Sud-ouest de Langres à 465 mètres d'altitude (cœur du village) et comptabilise 123 habitants (données INSEE 2014). Le village est distant de 50 kilomètres de Chaumont (préfecture du département de la Haute-Marne), de 17 kilomètres de Langres (chef-lieu d'arrondissement), de 15 kilomètres de Villegusien-le-Lac (chef-lieu de canton) et de 296 kilomètres de Strasbourg (préfecture de région). Niché au cœur d'un paysage de plateau marqué par l'agriculture, le village est groupé, complété par un hameau et tourné vers des espaces boisés (forêt domaniale d'Auberive). Il accueille sur son territoire les aires d'autoroute de « Langes-Perrogney » et de « Langres-Noidant » le long de l'A31 qui traverse le ban communal à l'extrémité Est.

L'activité économique de PERROGNEY-LES-FONTAINES est très importante pour la taille de la commune du fait de la présence des aires d'autoroute et d'une zone d'activités partagée avec le territoire de Flagey, on recense 94 emplois sur le territoire pour un indicateur de concentration d'emplois de 157,2 (données INSEE 2014).

La commune de PERROGNEY-LES-FONTAINES appartient à la communauté de communes de d'Auberive Vingeanne et Montsaugeois composée de 51 communes pour environ 8500 habitants.

La communauté de communes a été créée le 1<sup>er</sup> janvier 2011 suite à la fusion des communautés de communes des quatre vallées, de la communauté de communes de la Vingeanne, de la communauté de communes de Prauthoy-en-Mantsaugeonnais et des communes de Coublanc, Dommarien et Grandchamps.

L'altitude maximum rencontrée sur le territoire communale est de 516 mètres au Haut du Sec et constitue le point culminant du département. L'altitude la plus basse enregistrée est de 420 mètres au Sud-ouest du territoire dans les bois de Perrogney au sein d'un vallon menant à l'Aujon sur le territoire voisin d'Auberive.

### Communes limitrophes :

- Auberive
- Aprey
- Flagey
- Noidant-le-Rocheux
- Courcelles-en-Montagne



Les communes voisines (source : [www.geoportail.gouv.fr](http://www.geoportail.gouv.fr))



## Description des caractéristiques principales, de la valeur et de la vulnérabilité de la zone susceptible d'être touchée par la mise en œuvre du document

### 1. Caractéristiques principales de la zone

La ZAC de LANGRES SUD est située en bordure Est de l'autoroute A31 et de la route départementale n°428 en direction de Langres. Les parcelles concernées se développent entre le tracé de l'autoroute et l'aire de parking des camions implantée juste au-delà du péage de Langres Sud. La ZA se situe sur le sommet du plateau orienté sensiblement Nord-sud s'ouvrant en direction de l'Ouest sur le village de PERROGNEY-LES-FONTAINES.

L'accès automobile à la parcelle s'effectue à partir du carrefour giratoire existant situé à l'extrémité Nord de l'aire de parking. La parcelle se situe en partie en bordure de l'autoroute A31 et rejoint en direction du Sud l'aire de parking. L'emprise des parcelles est actuellement en partie occupée par le dépôt de canalisations pour la construction du gazoduc. La parcelle s'ouvre en direction du Nord-est, sur le bois du Prachey. Vers le Sud-ouest, la perspective est largement ouverte au-delà du tracé de l'autoroute sur un paysage composé de champs.

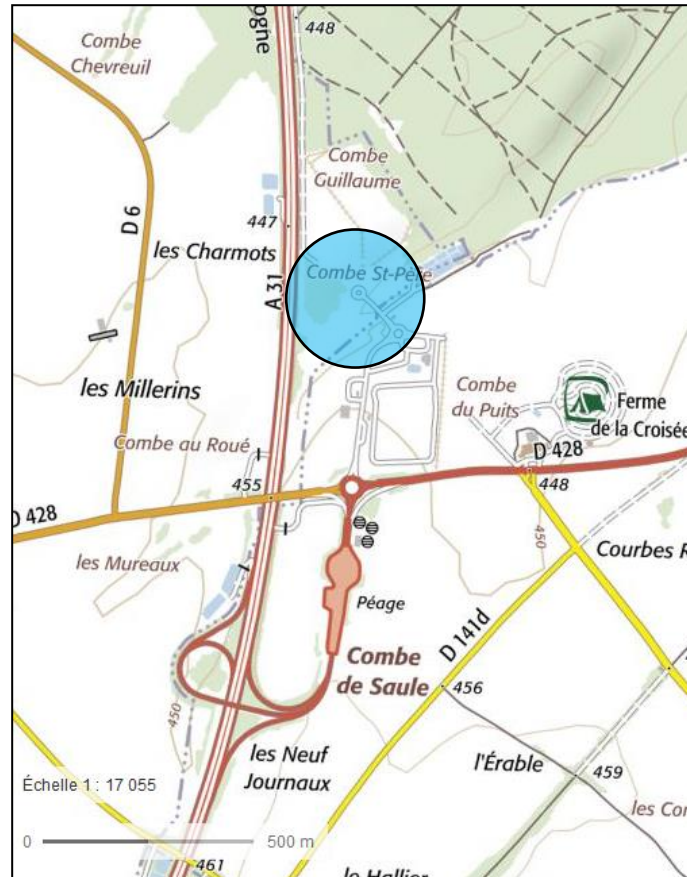
Le profil de la voie de desserte est en légère pente montante vers le Nord-ouest. L'assiette du terrain concerné s'ouvre en direction de l'Ouest, au premier plan sur l'autoroute. Au Nord, le bois ferme rapidement les vues et empêche les perspectives lointaines. En direction du Sud, la vue est barrée par les terrains voisins en friches et en surplomb par rapport à l'emprise du projet.

Le terrain exposé sensiblement Sud-est/ Nord-ouest se raccorde après terrassement de la plateforme au même niveau par rapport à la voie de desserte. Il est en légère pente descendante en direction du Nord-est. Une noue de rétention borde la parcelle dans l'angle Nord-est, en bordure du bois. L'emprise du projet est actuellement occupée par la plateforme de stockage GDF. Cette emprise constitue une friche sans arbre avec une couverture de broussaille.

Les constructions existantes, en bordure du terrain à construire, sont rares et éloignées. Il n'y a pas de construction de l'importance du projet dans un périmètre rapproché.



Localisation (cercle rouge) du projet sur le territoire de PERROGNEY-LES-FONTAINES au Sud-ouest de Langres (source : [www.geoportail.gouv.fr](http://www.geoportail.gouv.fr))



Localisation par rapport à la ZA (cercle bleu) du projet (source : [www.geoportail.gouv.fr](http://www.geoportail.gouv.fr))

## 2. Le projet lié à la déclaration de projet

### Les besoins :

- un entrepôt de 3000 m<sup>2</sup> en RDC, hauteur 9 mètres
- un bâtiment administratif accolé R+1 (hauteur du plancher < 8 mètres)
- un atelier de lavage avec station services à l'entrée du site

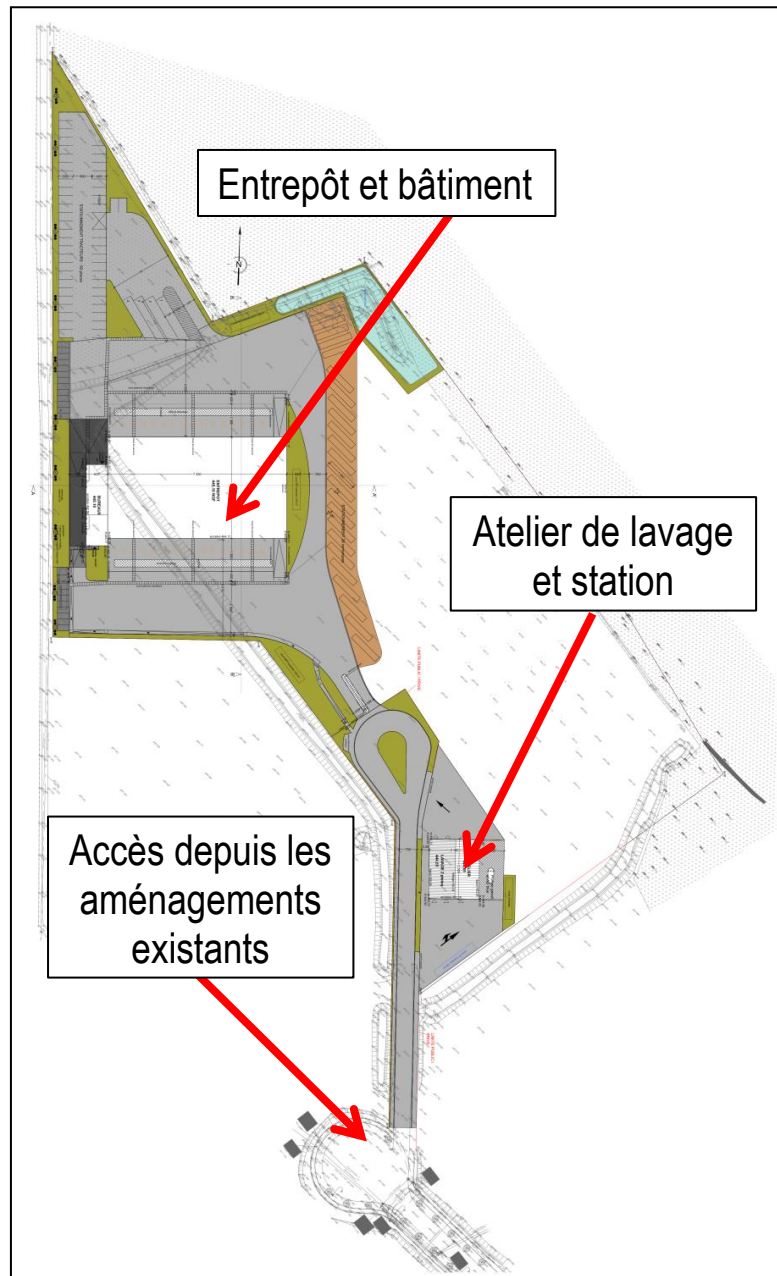
### Le projet en tant que tel :

Le cross docking est implanté au centre de la parcelle et perpendiculairement au tracé de l'autoroute, avec un recul de plus de 20 mètres par rapport à la clôture bordant l'autoroute. L'atelier et la station services sont implantés à l'extrémité Sud de l'emprise du terrain et en retrait de 5 mètres de la voie de desserte. Une aire de stationnement pour les voitures est prévue de part et d'autre des bureaux en limite Ouest de la parcelle. Les circulations et les stationnements sont en enrobés noir.

L'aile administrative à l'extrémité Ouest du « cross docking » est conçue sur deux niveaux. Le rez-de-chaussée est calé au niveau de la plateforme reconstituée et au niveau de l'entrepôt. Des quais permettent la mise à niveau des camions. Un étage se développe au-dessus de l'emprise administrative du rez-de-chaussée. Ce niveau accueille la logistique et le service administratif de l'entreprise.

L'atelier et la station-service sont en rez-de-chaussée, des auvents de part et d'autre du corps central abritent à l'Est les pompes à carburant, à l'Ouest un équipement de lavage de camions. Les façades du bâtiment administratif sont décalées et percées en fonction de la destination des locaux respectifs. Cette volumétrie masque en partie le « cross docking » plus utilitaire.

L'espace libre autour de la construction est modelé et engazonné de façon à se raccorder en harmonie avec le terrain d'accueil. Il est prévu une clôture grillagée d'une hauteur de 1,80 mètre sur la périphérie du site, deux portails donnent accès, l'un à l'atelier et l'autre au « cross docking ».





*Vue projetée de l'entrepôt et du bâtiment administratif depuis l'autoroute (du Nord-ouest vers le Sud-est. Conception : Jacques Tilly, architecte DPLG)*



*Vue projetée de l'entrepôt et du bâtiment administratif depuis l'autoroute (du Sud-ouest vers le Nord-est. Conception : Jacques Tilly, architecte DPLG)*



*Vue projetée de l'atelier et de la station depuis la voirie interne (du Nord-ouest vers le Sud-est. Conception : Jacques Tilly, architecte DPLG)*

### 3. Le porteur de projet

VINGEANNE TRANSPORTS (SARL) est active depuis 20 ans mais son histoire remonte à 1976 lorsque Monsieur Gabriel Plâ créé son activité en tant que prestataire pour la société GEFECO.

Établie à LONGEAU-PERCEY (52250), elle est spécialisée dans le secteur d'activité des transports routiers de fret interurbains. Son effectif est estimé à 120 salariés. Sur l'année 2016 elle a réalisé un chiffre d'affaires de 15 784 800 €.

La société appartient à 100% au groupe SYNERGIE également basé à LONGEAU-PERCEY.

Riche de plus de 40 ans d'expérience dans la région de la Vingeanne, la gamme de services s'est développée au fil des années. Leur savoir-faire permet aujourd'hui d'intervenir dans des secteurs aussi variés que l'industrie, l'alimentaire, le prêt à porter, l'automobile...

### 4. Valeur et vulnérabilité de la zone

#### Valeur paysagère :

Le projet vise à réduire une bande inconstructible le long de l'autoroute A31 pour autoriser des constructions. Cet espace est de fait très visible depuis cet axe de transport. Néanmoins, on notera que sa valeur paysagère actuelle est faible. En effet, on constate sur les photos ci-dessous qu'une partie du site est occupée par un dépôt de tuyaux et que le reste concerne des terres actuellement en friche. Il n'y a par ailleurs aucune véritable transition paysagère réalisée pour faciliter l'intégration des bâtiments en constructions au sein de la zone Ux.

La réduction de la bande inconstructible et l'implantation à terme de nouveaux bâtiments portera atteinte à un paysage dont la valeur actuelle est faible. L'incidence est de fait limitée et pourra encore être réduite par la création de transitions paysagères appropriées autour des futures constructions.



*Vue n°1 du site (photo : Jacques Tilly, architecte DPLG)*

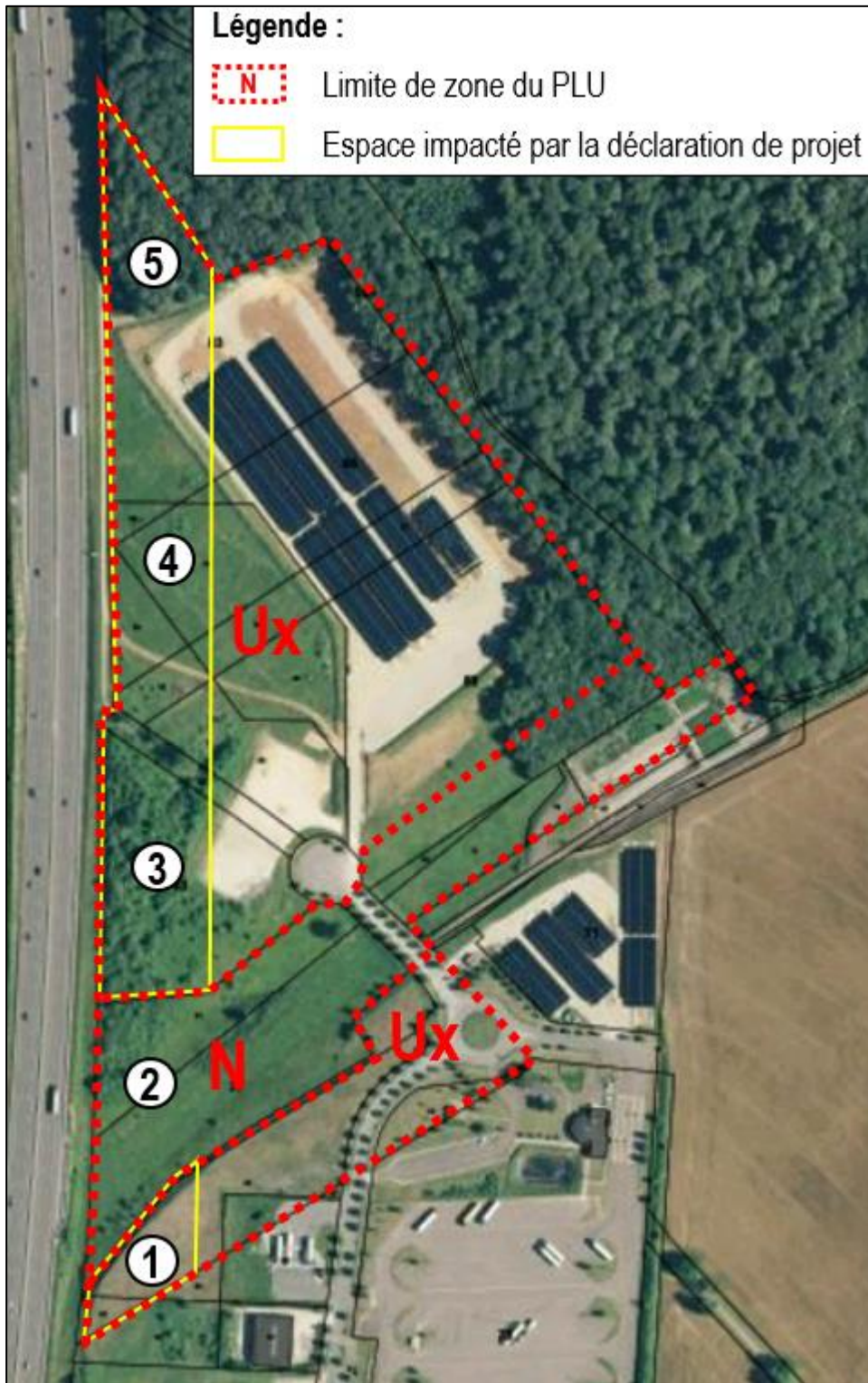


*Vue n°2 du site (photo : Jacques Tilly, architecte DPLG)*

**Valeur écologique et agricole :**

Les terrains n'ont plus de valeur agricole. Dans le registre parcellaire de 2016, les espaces libres sont considérés comme des espaces « gelés sans production » ou des « surfaces non exploitées ». La valeur écologique de la zone est très inégale selon les espaces concernés.

Pour synthétiser, on peut distinguer 5 types de milieux (identifiés sur la carte ci-dessous) :



-1) Il s'agit un petit délaissé à l'arrière de la station-service. Cette zone a été remblayée et ne présente plus le moindre intérêt écologique compte tenu de son caractère totalement artificiel.



*Ci-dessus une photo du site en 2016, en cours de remblaiement*



*Ci-dessus une photo du site en 2017, remblayé*

-2) Il s'agit de la zone N, protégée en raison de son intérêt écologique très fort lié à la présence de pelouses remarquables et concernée par une proposition d'arrêté préfectoral de protection du biotope, ainsi que par des mesures de suivi environnemental. Cette zone est protégée et sera maintenue en l'état car elle n'est pas concernée par le projet.

-3) Il s'agit de taillis de type fruticée calcicole situés entre le chemin longeant l'autoroute et une plateforme en cours d'aménagement. Il s'agit d'un habitat à faible valeur environnementale essentiellement dominé par le cournoillier sanguin et accompagné par le prunellier.



*Ci-dessus une photo de la fruticée calcicole (photo : Jacques Tilly, architecte DPLG)*

-4) Il s'agit de terrains en friche correspondant aux espaces situés sur des sols perturbés qui sont colonisés par de nombreuses plantes pionnières et nitrophiles. Il s'agit d'un habitat à faible valeur environnementale.

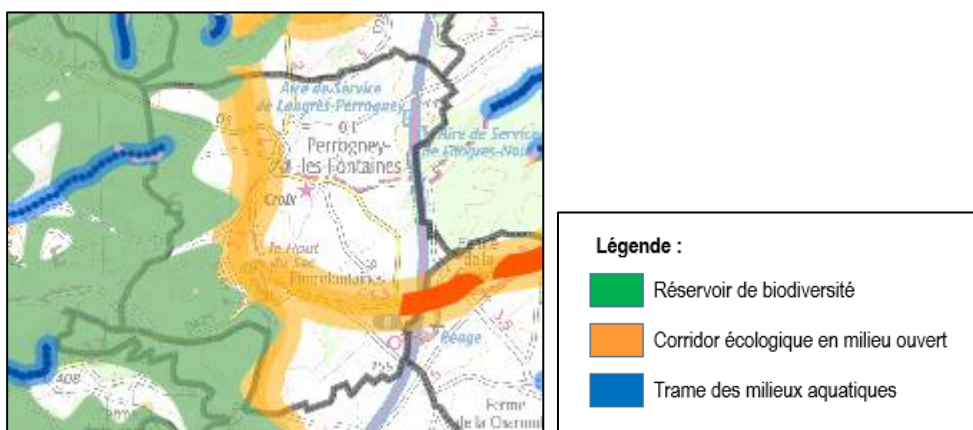


Ci-dessus une photo de la friche avec sur la droite l'espace désormais dédié au stockage de tuyaux (photo : Jacques Tilly, architecte DPLG)

-5) Il s'agit de 40 ares de boisements de type chênaie charmaie mésoxérophile calcicole. Bien qu'étant un habitat d'intérêt communautaire, la zone concernée présente un faciès anthropisé. La strate arborée est un mélange d'essences plantées tels que le Pin sylvestre, le Robinier ou le Sapin pectiné, et d'essences autochtones tels que le Charme, le Chêne pédonculé et le Merisier. La strate arbustive est bien représentée avec la présence des Aubépines monogyne et épineuse, du Troène, du Fusain, du Camerisier... La strate herbacée est très pauvre et est dominée par les Ronce et le Lierre. Dans l'étude d'impact il est mentionné que cet écosystème est dans un état de conservation dégradé. La présence importante d'essences plantées et la pauvreté floristique de la strate herbacée, sont les 2 critères déclassant de cet habitat par ailleurs relativement bien représenté dans l'ex région Champagne-Ardenne.

#### Enjeux environnementaux et agricoles spécifiques :

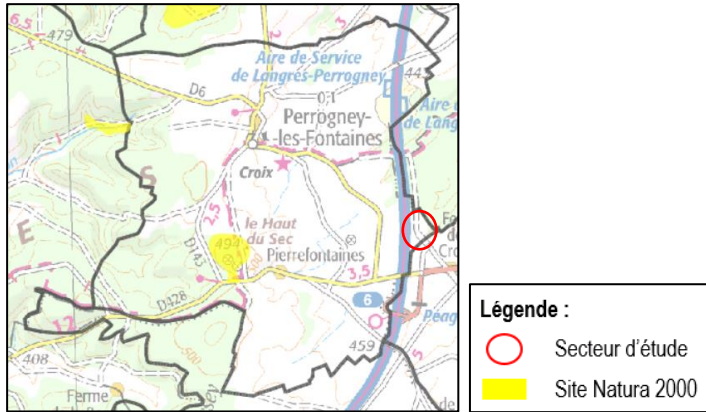
- Absence de zones humides et secteur situé en dehors des zones à dominante humide.
- Hors zone AOC viticole.
- Hors surface agricole déclarée par les exploitants.
- Le secteur est bordé en partie sud par un corridor écologique lié aux milieux ouverts. On notera que le projet de déclaration de projet n'étend pas la zone. Il n'aura donc pas d'impact sur la fragmentation du corridor.



Cartographie du SRCE (source : <http://carmen.developpement-durable.gouv.fr>)

- Absence de site Natura 2000 sur le secteur concerné mais présence de 2 sites sur la commune :  
ZSC - Pelouses submontagnardes du plateau de Langres à environ 2,5km à l'ouest du secteur de la DP.  
ZSC - Marais tufeux du plateau de Langres à environ 3,5km au nord-ouest du secteur de la DP.





Cartographie des sites Natura 2000 (source : <http://carmen.developpement-durable.gouv.fr>)

- Présence de zone naturelle d'intérêt écologique faunistique floristique ZNIEFF sur le secteur concerné par la DP :

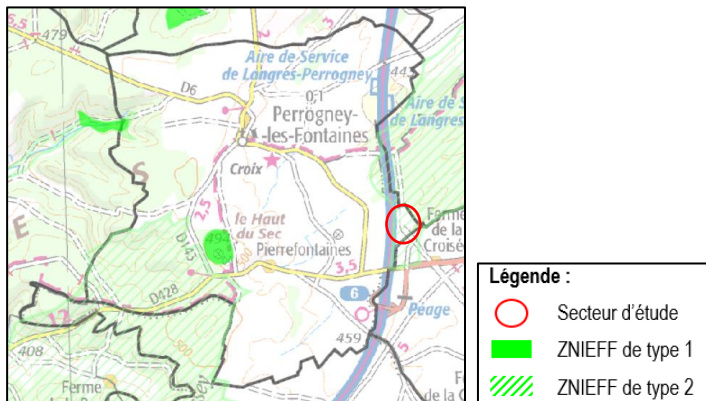
ZNIEFF type 2 - Massif forestier d'auberive est et sud

Par ailleurs, les ZNIEFF suivantes sont présentes sur la commune mais ne touchent pas le site en question :

ZNIEFF type 1 - Pelouse de la butte du haut du sec à Perrigny-les-Fontaines

ZNIEFF type 2 - Haute vallée de l'Aujon de Perrigny à Arc en Barrois

ZNIEFF type 1 - Marais tufeux des creux d'Aujon à Perrigny



Cartographie des ZNIEFF (source : <http://carmen.developpement-durable.gouv.fr>)

### Risque naturels et technologiques :

Le site semble peu vulnérable aux risques à l'exception des nuisances acoustiques et des pollutions de l'air liées à la proximité de l'autoroute A31 :

- Absence de cavité souterraine
- Aléa retrait-gonflement des sols argileux faible à nul
- Pas de risque d'inondation connu
- Sismicité modérée, zone 1 (très faible)
- Absence de sols pollués (basol)
- Pas de présence d'anciens sites industriels (basias)
- Proximité avec des routes bruyantes et à fort trafic (autoroute A31)
- Potentiel Radon de niveau 1 (faible)

## ▮ Description des principales incidences sur l'environnement et la santé humaine de la mise en œuvre du document

Les principales incidences de la déclaration de projet sur l'environnement et la santé humaine sont les suivantes :

Sur la consommation d'espace	Incidences positives	Déblocage de près de 3ha initialement inconstructibles mais inutilisables par l'agriculture et de faible valeur écologique. Plutôt que de la consommation foncière, il s'agit d'une optimisation d'espaces à vocation d'activité classés Ux. Utiliser ces espaces évitera indirectement de les consommer ailleurs sur des espaces agricoles ou à plus forte valeur écologique.
Sur la protection de la biodiversité	Incidences négatives faibles	La réduction du recul par rapport à l'autoroute permettra d'ouvrir à l'urbanisation des espaces considérés comme ayant un faible intérêt écologique. Par ailleurs, la zone N au centre de la zone reste préservée par le présent projet.
Sur la qualité paysagère	Incidences négatives faibles	Réduction du champ visuel depuis l'autoroute, mais la qualité paysagère du site est actuellement faible. Un accompagnement paysager des bâtiments et un traitement qualitatif des façades atténuera l'impact.
Sur les continuités écologiques	Pas d'incidences	Le secteur est bordé en partie sud par un corridor écologique mais puisqu'il n'y a pas d'extension de la zone vers le sud, il n'y aura pas d'incidences sur les continuités écologiques. Par ailleurs, la zone N centrale est maintenue en l'état.
Sur les espaces agricoles protégés	Pas d'incidences	Le site ne comporte plus d'espaces agricoles.
Sur les nuisances sonores	Incidences négatives fortes	Le projet va permettre d'urbaniser jusqu'à 40 mètres de l'axe de l'autoroute A.31, ce qui va de fait exposer les employés des futurs bâtiments à une plus forte nuisance acoustique. La nuisance sera néanmoins réduite par le respect, dans les constructions, de normes d'isolation acoustique.
Sur les risques naturels et technologiques	Incidences négatives modérées	Le projet va permettre d'urbaniser jusqu'à 40 mètres de l'axe de l'autoroute A.31, ce qui va de fait exposer les employés des futurs bâtiments à une plus forte pollution de l'air engendrée par le trafic autoroutier. Le projet n'a pas d'autre incidence en matière de risques.
Sur l'énergie	Pas d'incidences	La création de nouveaux bâtiments respectant les normes de performances énergétiques favorisera les économies d'énergies.
Sur la qualité de l'air et les déplacements	Incidences négatives faibles	Le projet de DP n'aura pas d'effet direct sur la qualité de l'air. On notera que l'absence de gare ne facilite pas l'usage des modes de transport collectif. Néanmoins, l'augmentation de la densité d'emplois sur le site favorisera le développement du covoiturage.
Sur la qualité du cadre de vie	Pas d'incidences	Il s'agit d'une zone d'activité. Elle ne constitue pas à proprement parler un « cadre de vie ».
Sur l'eau et l'assainissement	Pas d'incidences	Le raccordement aux réseaux d'eau potable et d'assainissement des futures constructions est faisable et prévu dans le projet. La capacité des ouvrages est suffisante.
Sur le patrimoine	Pas d'incidences	Le site n'a pas de valeur patrimoniale.
Sur les territoires voisins	Pas d'incidences	La zone d'activité est située à cheval entre PERROGNEY-LES-FONTAINES et FLAGEY mais loin des zones habitées.

### Etat de la procédure et suite à donner :

Monsieur le Président a indiqué au conseil communautaire sa volonté de procéder à une mise en compatibilité du PLU de la commune de PERROGNEY-LES-FONTAINES par déclaration de projet (article L153-54 du code de l'urbanisme).

Conformément à l'article L153-55 du code de l'urbanisme, Monsieur le Président soumettra par la suite à enquête publique le projet de mise en compatibilité. Cette enquête publique portera sur l'utilité publique et l'intérêt général ainsi que sur la mise en compatibilité du PLU qui en est la conséquence (article L153-54 du code de l'urbanisme). Cette enquête interviendra une fois la procédure administrative suivante réalisée :

- Examen conjoint de l'Etat, de l'EPCI compétent et des PPA mentionnées aux articles L.132-7 et L.132-9 du code de l'urbanisme\*.
  - o *Une réunion sera organisée en intercommunalité fin mai. Le dossier sera diffusé en version numérique. Une position officielle des personnes conviées sera demandée dans un délai d'une semaine après la réunion. Monsieur le Maire de la commune de PERROGNEY-LES-FONTAINES sera invité à participer à cet examen conjoint.*
- Saisine de la CDPENAF.
  - o *Le dossier en version numérique est diffusé aux services de la DDT ce jour (30/04/2018) pour un passage en CDPENAF dans les meilleurs délais.*
- Saisine de la MRAe.
  - o *Les anciens articles R104-1 et suivants du code de l'urbanisme demandaient la mise à jour de l'évaluation environnementale dans le cadre d'une procédure de mise en compatibilité du PLU par déclaration de projet lorsque le territoire est concerné par une zone NATURA 2000. La commune de PERROGNEY-LES-FONTAINES enregistre une zone NATURA 2000 sur son territoire. Or, son PLU approuvé en 2015 ne comportait pas d'évaluation environnementale profitant du régime dérogatoire de l'époque permettant aux PLU en cours de procédure lorsque le PADD avaient été débattu avant le 1<sup>er</sup> février 2013 de s'en soustraire. La mise à jour est alors impossible, seule une élaboration complète paraîtrait envisageable mais sur quel périmètre ? Celui de l'étude ? Celui de la commune au risque de remettre en cause les conclusions du PLU de 2015 ? Comme ces articles ont été annulés par le conseil d'Etat le 19 juillet 2017, un flou réglementaire existe. Et au regard de la particularité du dossier (périmètre de l'étude sur un espace réduit, objet de la mise en compatibilité, absence d'évaluation environnementale initiale...), la collectivité, suite à la consultation de différents acteurs, a décidé de soumettre le dossier de déclaration de projet dans un premier temps à une étude cas par cas.*
  - o *L'étude cas par cas sera finalisée le 6 mai 2018 au plus tard pour une diffusion dématérialisée le lendemain (lundi 7 mai 2018) selon les modalités suivantes :*
    - *A qui adresser la saisine ?*  
*L'autorité publique compétente saisit pour avis ou pour examen au cas par cas l'Autorité environnementale (Ae) de façon explicite et formalisée. Les demandes de cas par cas doivent respecter les indications et informations demandées dans l'article R 104-30 du code de l'urbanisme.*

Cette saisine doit se faire :

- par courriel envoyé à l'adresse suivante : *mrae-saisine.dreal-grand-est@developpement-durable.gouv.fr* avec en pièce jointe la lettre de saisine et le dossier numérique. L'envoi de dossiers volumineux peut se faire via l'application Melanissimo du Ministère.
  - et/ou
  - par courrier avec un dossier papier et un dossier numérique (CD-rom ou clé USB) à :  
Président de la MRAe  
DREAL Grand Est - Service évaluation environnementale  
14 rue du Bataillon de Marche n°24  
BP 81005/F  
67070 STRASBOURG Cedex
- La date de réception par l'Ae détermine le départ du délai de 3 mois dont dispose l'Ae pour élaborer l'avis et de 2 mois pour une décision de soumettre ou non le projet de plan à évaluation environnementale. Un accusé de réception sera transmis à la collectivité.

Une fois l'enquête publique réalisée, le conseil communautaire pourra décider de la mise en compatibilité du PLU après la prise en compte éventuelle des observations du public et du rapport du commissaire enquêteur sur la déclaration de projet.

En l'absence de SCOT opposable sur le territoire, la décision de mise en compatibilité deviendra exécutoire un mois après délibération du conseil communautaire.

---

\*Voici la liste des personnes publiques associées et autres organismes ou collectivités à consulter dans le cadre de la procédure. Le courrier mentionnera cette consultation et l'invitation à la réunion en intercommunalité.

De manière systématique :

- L'Etat (la préfecture)
- Le conseil régional
- Le conseil départemental
- L'autorité organisatrice des transports (qui organise éventuellement les services réguliers de transport public de personnes et/ou à la demande)
- EPCI compétente en matière de Plan Local de l'Habitat
- PNR
- Parc national
- Chambre d'agriculture
- Chambre de commerces et d'industries
- Chambre des métiers de l'artisanat
- Section régional de la conchyliculture
- Syndicat d'agglomération nouvelle
- Etablissement public chargé de l'élaboration ou de la gestion du SCOT

- Etablissements publics chargés de l'élaboration ou de la gestion des SCOT limitrophes lorsque la commune n'est pas concernée par un SCOT
  - EPCI voisins compétents en matière d'élaboration de document d'urbanisme
  - Le représentant des organismes d'HLM sur le territoire (ou EPCI compétent en la matière)
  - Les représentants des professions et des usagers des voies et modes de transport ainsi que les associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite lorsque le plan local d'urbanisme tient lieu de plan de déplacements urbains
- 

Voici un peu de lecture. Il s'agit des articles du code l'urbanisme dans leur rédaction complète reprenant la liste ci-dessus.

*Article L132-7 du code de l'urbanisme*

L'Etat, les régions, les départements, les autorités organisatrices prévues à l'article L. 1231-1 du code des transports, les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de programme local de l'habitat et les organismes de gestion des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux sont associés à l'élaboration des schémas de cohérence territoriale et des plans locaux d'urbanisme dans les conditions définies aux titres IV et V.

Il en est de même des chambres de commerce et d'industrie territoriales, des chambres de métiers, des chambres d'agriculture et, dans les communes littorales au sens de l'article L. 321-2 du code de l'environnement, des sections régionales de la conchyliculture. Ces organismes assurent les liaisons avec les organisations professionnelles intéressées.

*Article L1231-1 du code des transports*

Dans leur ressort territorial, les communes, leurs groupements, la métropole de Lyon et les syndicats mixtes de transport sont les autorités compétentes pour organiser la mobilité.

Ces autorités sont des autorités organisatrices de transport au sens de l'article L. 1221-1. A ce titre, dans les conditions générales énoncées au présent chapitre, elles organisent des services réguliers de transport public de personnes et peuvent organiser des services de transport à la demande.

Elles concourent au développement des modes de déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur.

Afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et nuisances affectant l'environnement, elles peuvent, en outre, en cas d'inadaptation de l'offre privée à cette fin, organiser des services publics de transport de marchandises et de logistique urbaine.

*Article L132-9 du code de l'urbanisme*

Pour l'élaboration des plans locaux d'urbanisme sont également associés, dans les mêmes conditions :

1° Les syndicats d'agglomération nouvelle ;

2° L'établissement public chargé de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation du schéma de cohérence territoriale lorsque le territoire objet du plan est situé dans le périmètre de ce schéma ;

3° Les établissements publics chargés de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation des schémas de cohérence territoriale limitrophes du territoire objet du plan lorsque ce territoire n'est pas couvert par un schéma de cohérence territoriale.

---

Courrier de consultation et d'invitation à destination des PPA :

Objet : consultation dans le cadre d'une mise en compatibilité d'un PLU par déclaration de projet.

Madame, Monsieur,

Sur l'initiative de Monsieur le Président de la communauté de communes, le PLU de la commune de PERROGNEY-LES-FONTAINES fait l'objet d'une mise en compatibilité par déclaration de projet. Les réflexions sont suffisamment avancées pour vous solliciter par examen conjoint dans le cadre de l'article L153-54 du code de l'urbanisme. Nous souhaiterions obtenir une position écrite de votre part pour le jeudi 31 mai au plus tard.

Conscients des délais relativement courts, nous organisons une réunion de consultation dans les locaux de l'intercommunalité pour vous présenter le projet de manière détaillée et ainsi vous aider à percevoir les tenants et les aboutissants de cette procédure complexe. Cette réunion se déroulera le mercredi 23 mai 2018 à 14h00 dans les locaux de l'intercommunalité.

Veuillez agréer Madame, Monsieur, mes salutations les plus distinguées.

---



# PLAN LOCAL D'URBANISME

## PERROGNEY LES FONTAINES

### *Liste des pièces*

Pièce n°1 : Rapport de présentation.

Pièce n°2 : Projet d'Aménagement et de Développement Durable.

Pièce n°3 : Orientations d'aménagement et de programmation.

Pièce n°4 : Plans de zonage :

- a : Echelle 1.5500, ban communal,
- b : Echelle 1.1000, village,
- c : Echelle 1.2000, ZA Langres Sud.

Pièce n°5 : Règlement écrit.

Pièce n°6 : Liste des emplacements réservés.

Pièce n°7 : Annexes :

- Servitudes d'utilité publique (tableau des servitudes, plan et fiches correspondantes),
- Décision d'agrément de la réserve naturelle volontaire au lieu-dit « Le Haut du Sec »,
- Plan du réseau AEP,
- Arrêtés préfectoraux de protection des captages d'eau,
- PDIPR,
- Etude L111-8 du code de l'urbanisme.

**CDPENAF**

Perrogney-Les-Fontaines



## Préambule.

L'objectif in fine de cette déclaration de projet est de permettre l'installation d'une plateforme logistique « Cross-docking » et d'un atelier/station service sur le territoire de la commune de PERROGNEY-LES-FONTAINES sur l'espace concerné par la ZA Langres Sud.

Les effectifs liés au projet sont estimés à 20 personnes pour un fonctionnement 24h/24h et 6j/7j.

Ce site ne recevra pas de public et sera soumis à la réglementation du Code du Travail et des installations classées (rubriques 1510 Entrepôts et 1435 Station service) soumises à déclaration avec contrôle périodique.

### *Le porteur de projet*

VINGEANNE TRANSPORTS (SARL) est active depuis 20 ans mais son histoire remonte à 1976 lorsque Monsieur Gabriel Plâ créé son activité en tant que prestataire pour la société GEFECO.

Établie à Longeau-Percey (52250), elle est spécialisée dans le secteur d'activité des transports routiers de fret interurbains. Son effectif est estimé à 120 salariés. Sur l'année 2016 elle a réalisé un chiffre d'affaires de 15 784 800 €.

La société appartient à 100% au groupe SYNERGIE également basé à Longeau-Percey.

Riche de plus de 40 ans d'expérience dans la région de la Vingeanne, la gamme de services s'est développée au fil des années. Leur savoir-faire permet aujourd'hui d'intervenir dans des secteurs aussi variés que l'industrie, l'alimentaire, le prêt à porter, l'automobile...

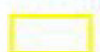


*Localisation de la commune et du projet dans leur environnement immédiat*

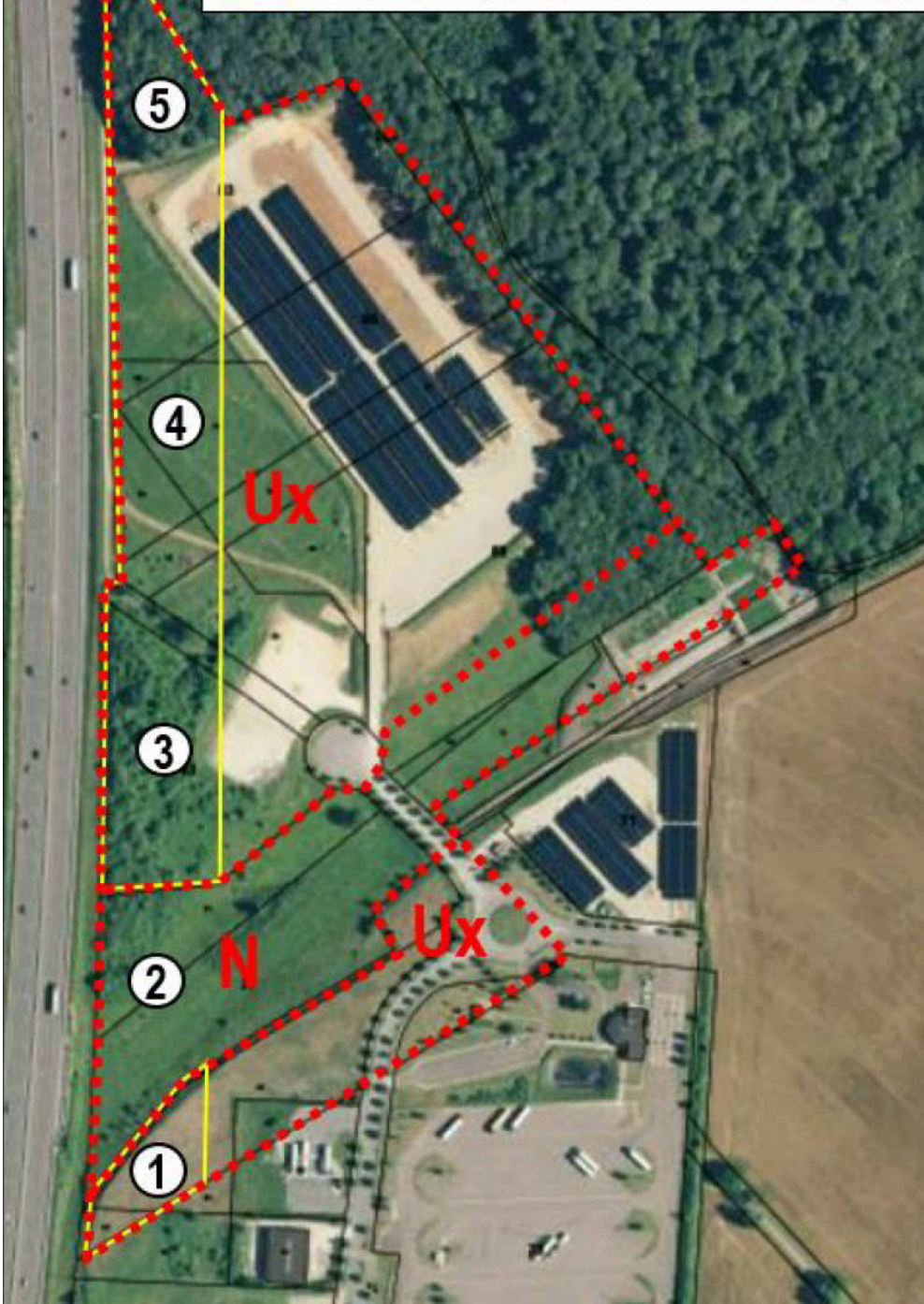
**Légende :**



Limite de zone du PLU



Espace impacté par la déclaration de projet



## Surface supplémentaire pouvant être consommée dans la zone Ux par le biais de la déclaration de projet.



-1) Il s'agit un petit délaissé à l'arrière de la station-service. Cette zone a été remblayée et ne présente plus le moindre intérêt écologique compte tenu de son caractère totalement artificiel.

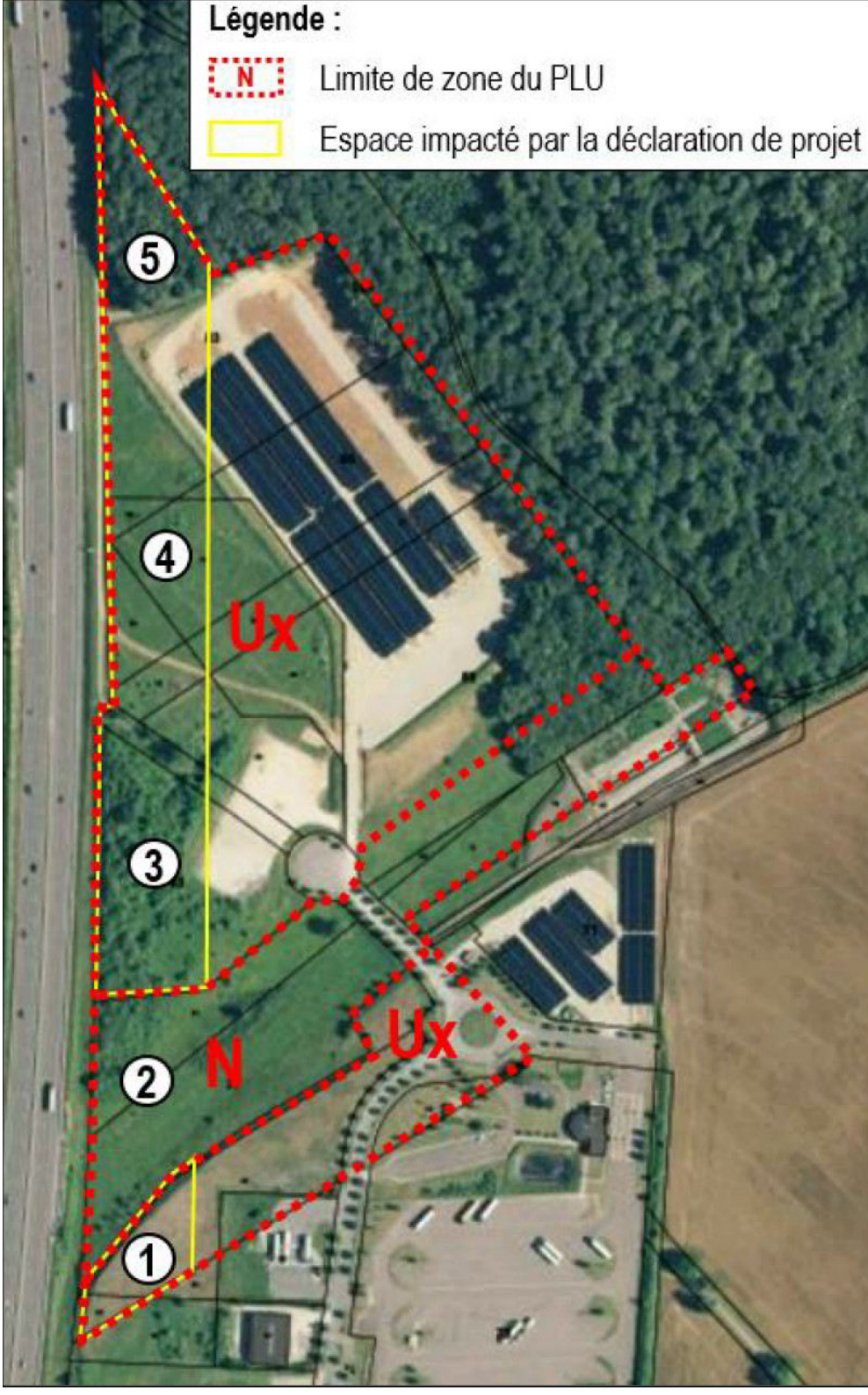
-2) Il s'agit de la zone N, protégée en raison de son intérêt écologique très fort lié à la présence de pelouses remarquables et concernée par une proposition d'arrêté préfectoral de protection du biotope, ainsi que par des mesures de suivi environnemental. Cette zone est protégée et sera maintenue en l'état car elle n'est pas concernée par le projet.

-3) Il s'agit de taillis de type fructicée calcicole situés entre le chemin longeant l'autoroute et une plateforme en cours d'aménagement. Il s'agit d'un habitat à faible valeur environnementale essentiellement dominé par le cornoiller sanguin et accompagné par le prunellier.

-4) Il s'agit de terrains en friche correspondant aux espaces situés sur des sols perturbés qui sont colonisés par de nombreuses plantes pionnières et nitrophiles. Il s'agit d'un habitat à faible valeur environnementale.

**Légende :**

-  Limite de zone du PLU
-  Espace impacté par la déclaration de projet



## Surface supplémentaire pouvant être consommée dans la zone Ux par le biais de la déclaration de projet.

-5) Il s'agit de 40 ares de boisements de type chênaie charmaie mésoxérophile calcicole. Bien qu'étant un habitat d'intérêt communautaire, la zone concernée présente un faciès anthropisé. La strate arborée est un mélange d'essences plantées tels que le Pin sylvestre, le Robinier ou le Sapin pectiné, et d'essences autochtones tels que le Charme, le Chêne pédonculé et le Merisier. La strate arbustive est bien représentée avec la présence des Aubépines monogyne et épineuse, du Troène, du Fusain, du Camerisier... La strate herbacée est très pauvre et est dominée par les Ronces et le Lierre. Dans l'étude d'impact il est mentionné que cet écosystème est dans un état de conservation dégradé. La présence importante d'essences plantées et la pauvreté floristique de la strate herbacée, sont les 2 critères déclassant de cet habitat par ailleurs relativement bien représenté dans l'ex région Champagne-Ardenne.

Surface concernée par l'étude : 4,48 ha

Surface consommée :  $2,93 + 0,33 = 3,26$  ha

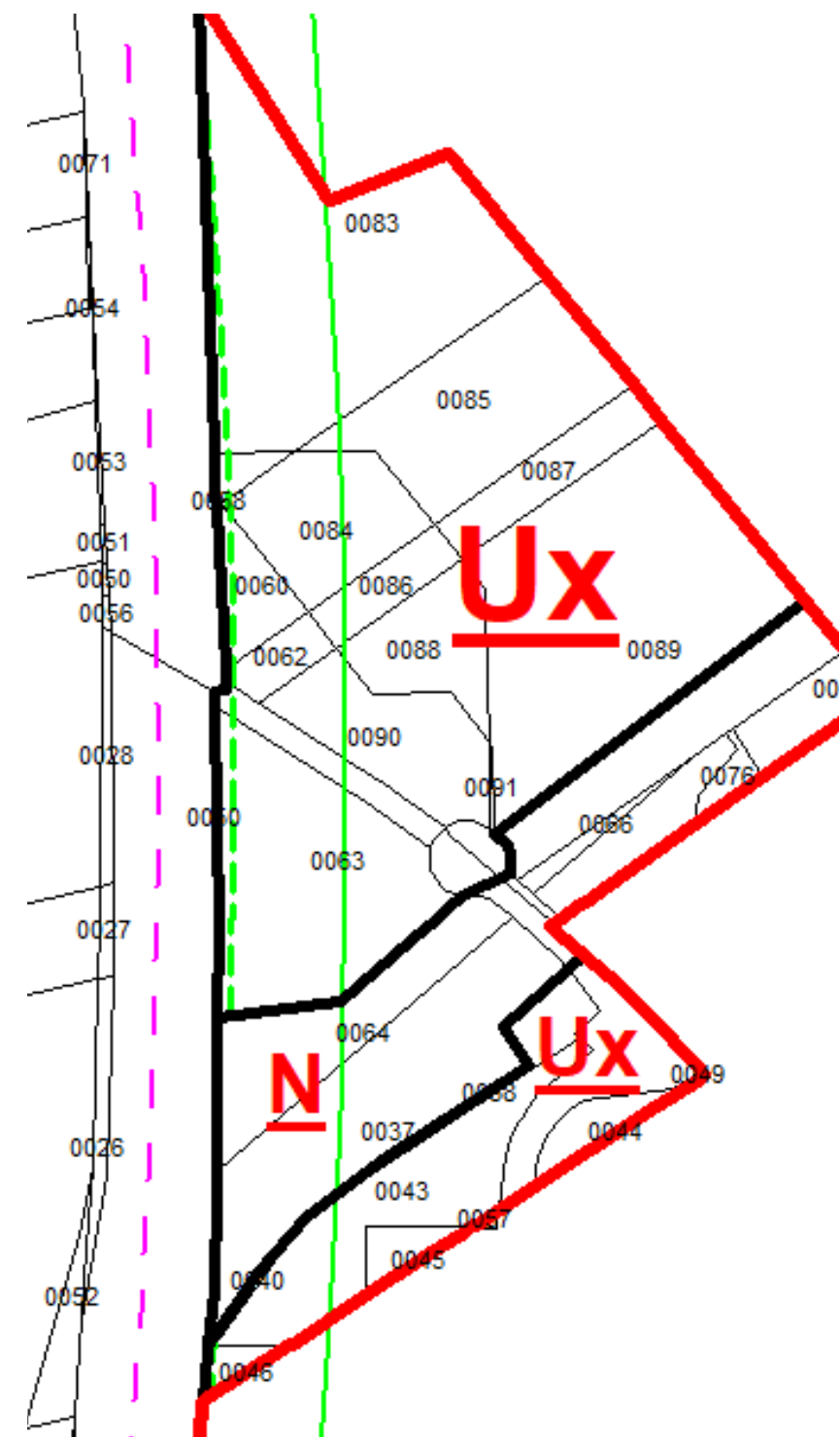
## Surface supplémentaire pouvant être consommée dans la zone Ux par le biais de la déclaration de projet.

La surface totale comprise entre la limite Ouest de la zone Ux (en noir) et la bande de 100 m (trait vert) de l'axe de l'autoroute (trait discontinu violet) = 4,48 ha. Il s'agit de la zone concernée par l'étude.

Réduction de la bande d'inconstructibilité à 40 mètres (trait discontinu vert) dans le cadre de la déclaration de projet.

La surface réellement consommée = 3,26 ha. Cette surface correspond à la surface de la zone Ux située entre le trait vert continu et le trait vert discontinu (hors zone N).

Réalité consommée : une bande de 60 mètres de largeur le long de l'autoroute au sein d'une zone déjà classée en zone U et vouée à être aménagée.





*Vue n°1 du site (photo : Jacques Tilly, architecte DPLG)*



*Vue n°2 du site (photo : Jacques Tilly, architecte DPLG)*



*Ci-dessus une photo du site en 2016, en cours de remblaiement*

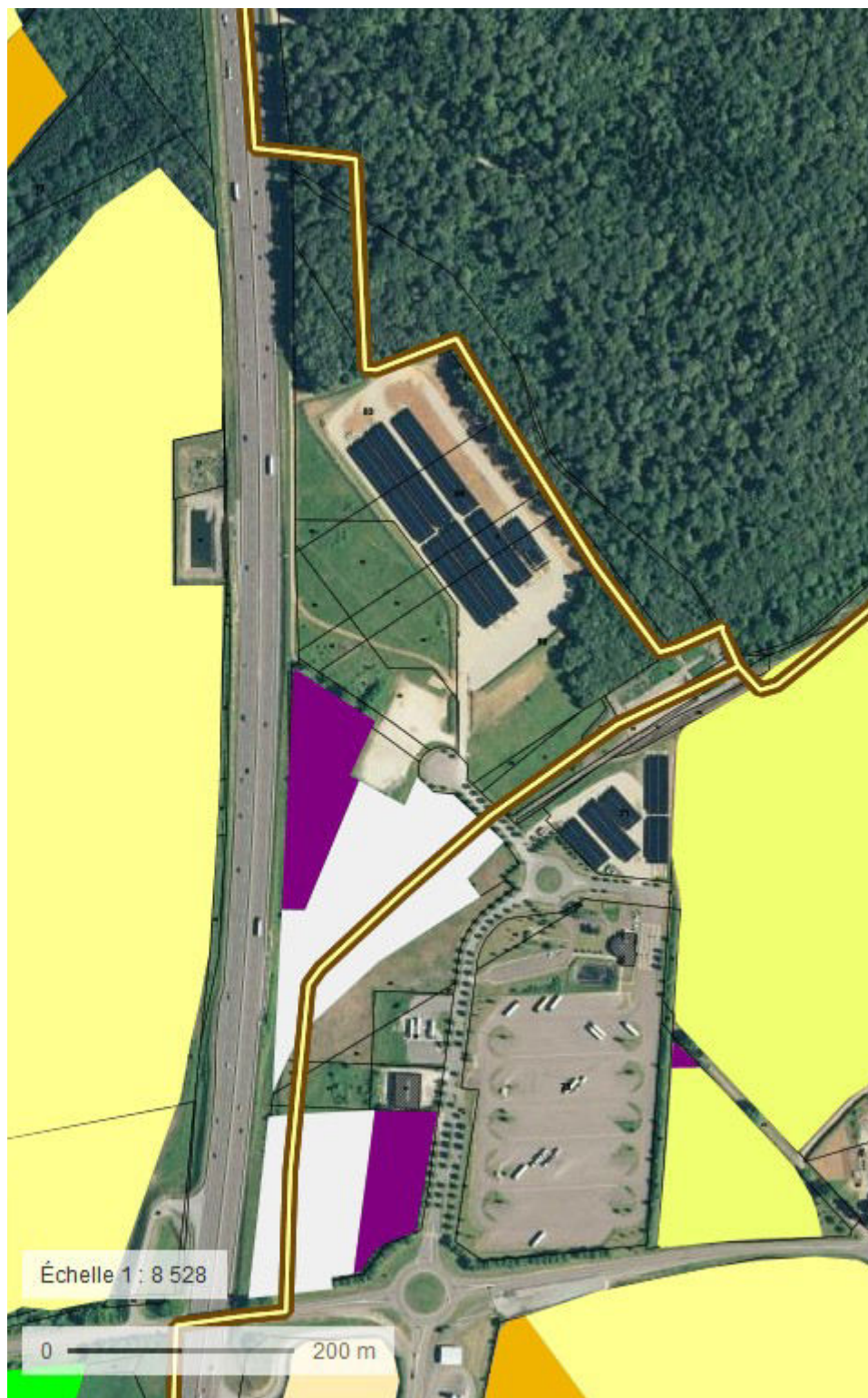


*Ci-dessus une photo du site en 2017, remblayé*

## Registre parcellaire graphique de 2016.

La partie en violet représente une surface agricole temporairement non exploitée.

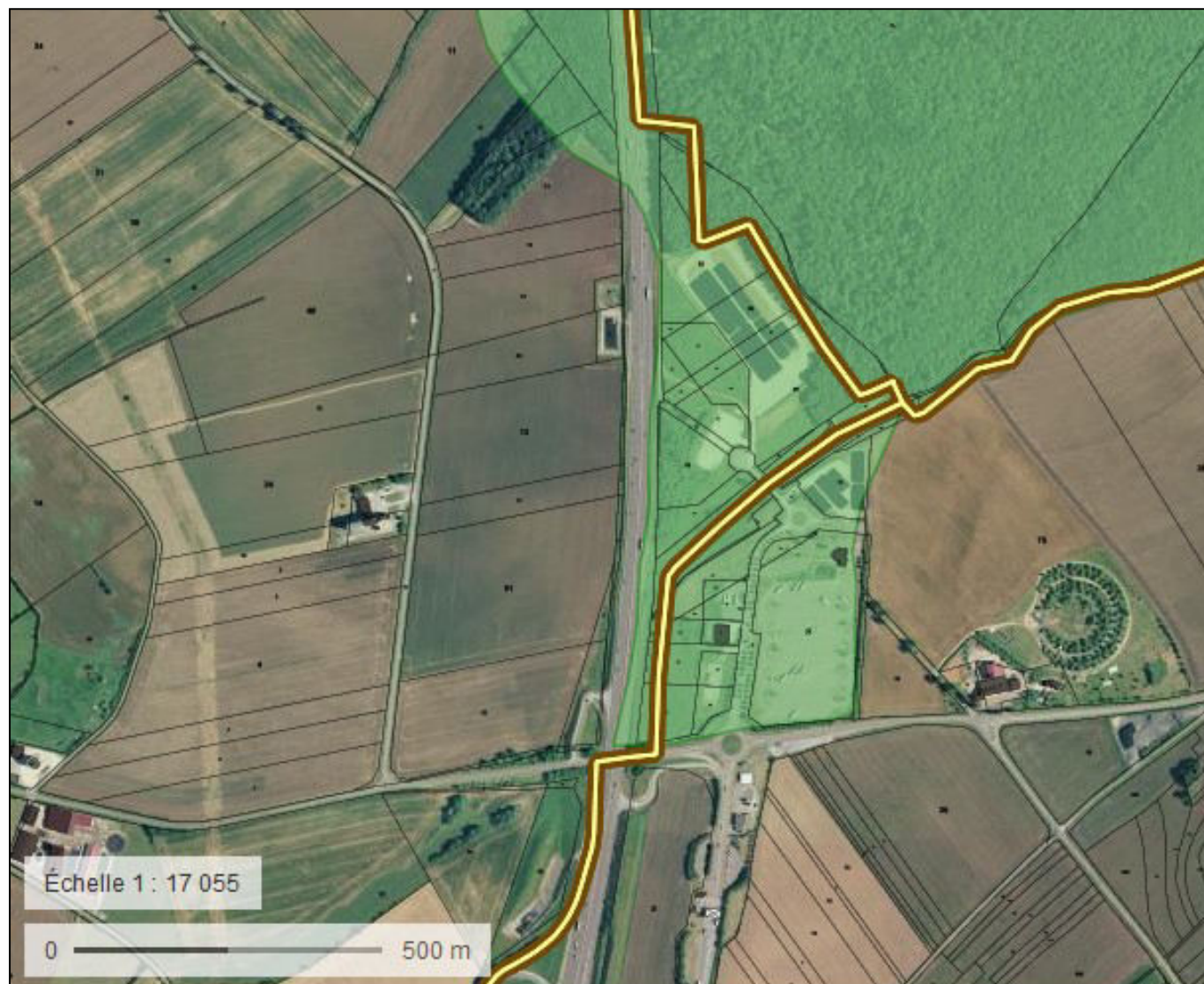
Celle en gris représente une jachère de 5 ans ou moins.





# ZNIEFF.

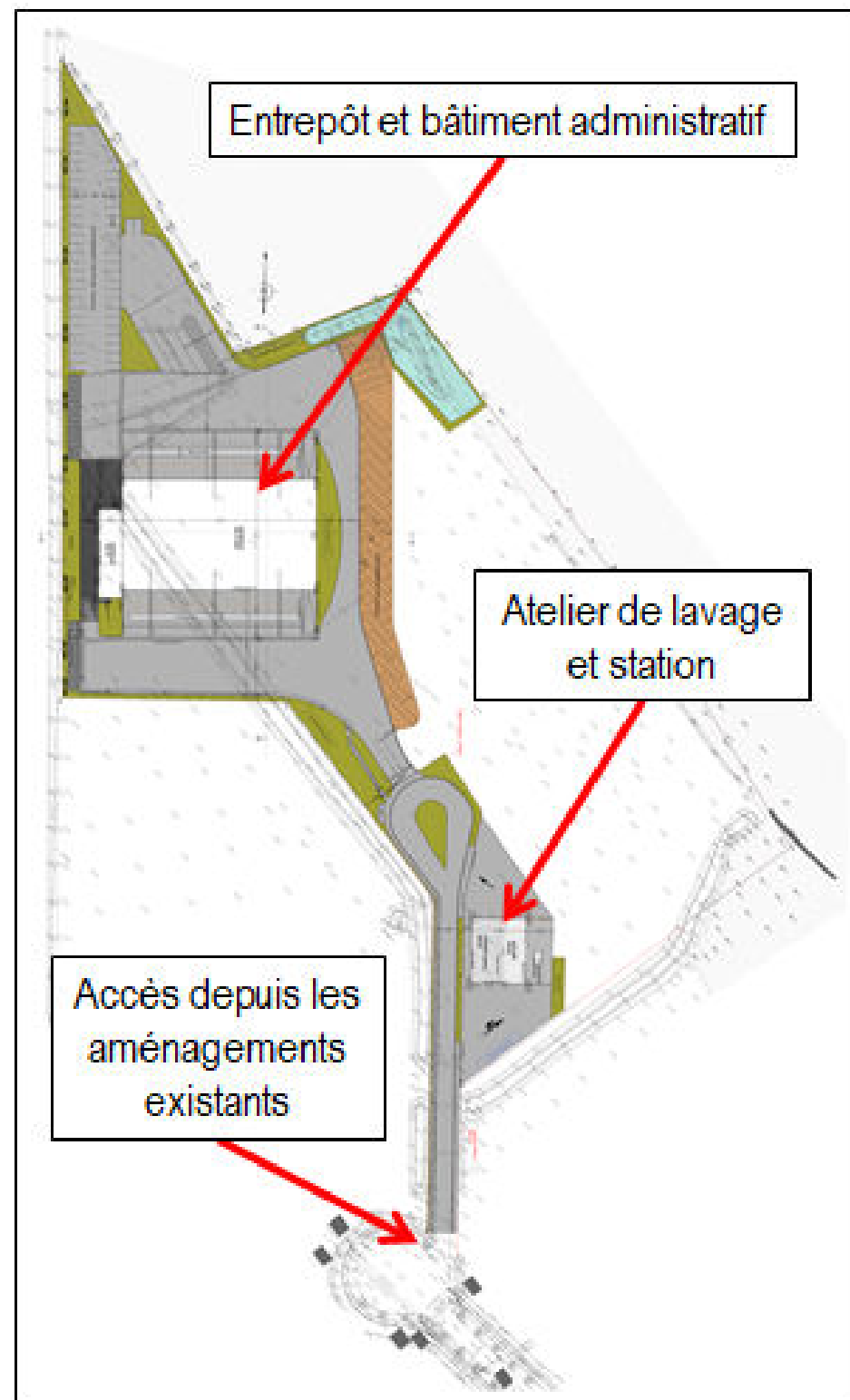
La totalité de la zone Ux sur Perrogney-les-Fontaines est concernée par la ZNIEFF de type 2 : « La vallée de la mouche »



# Le projet.

## Les besoins :

- un entrepôt de 3000 m<sup>2</sup> en RDC, hauteur 9 mètres
- un bâtiment administratif accolé R+1 (hauteur du plancher < 8 mètres)
- un atelier de lavage avec station services à l'entrée du site





*Vue projetée de l'entrepôt et du bâtiment administratif depuis l'autoroute (du Nord-ouest vers le Sud-est. Conception : Jacques Tilly, architecte DPLG)*



*Vue projetée de l'entrepôt et du bâtiment administratif depuis l'autoroute (du Sud-ouest vers le Nord-est. Conception : Jacques Tilly, architecte DPLG)*



*Vue projetée de l'atelier et de la station depuis la voirie interne (du Nord-ouest vers le Sud-est. Conception : Jacques Tilly, architecte DPLG)*

# PERROGNEY-LES-FONTAINES

*Plan Local d'Urbanisme*

## RÈGLEMENT

*Pièces n°5 –*

Document approuvé par délibération du conseil municipal le :

Document mis en compatibilité par déclaration de projet par délibération du conseil communautaire le :



## SOMMAIRE

TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES .....	2
TITRE II : DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE URBAINE.....	6
TITRE III : DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE A URBANISER .....	14
TITRE IV : DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE AGRICOLE.....	21
TITRE V : DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE NATURELLE .....	27



## TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

### **Article 1 : Champ d'application territorial du règlement**

Le présent règlement s'applique au territoire de la commune de PERROGNEY-LES-FONTAINES

### **Article 2 : Division du territoire en zones**

Le territoire couvert par le présent plan local d'urbanisme est entièrement divisé en zones urbaines, zones à urbaniser, zones agricoles et zones naturelles.

#### Les zones urbaines :

Les zones urbaines sont repérées sur les documents écrits et graphiques du règlement par un sigle commençant par la lettre U.

#### Les zones à urbaniser :

Les zones à urbaniser sont repérées sur les documents écrits et graphiques du règlement par un sigle contenant les lettres AU.

#### Les zones agricoles :

Les zones agricoles sont repérées sur les documents écrits et graphiques du règlement par un sigle contenant les lettres A.

#### Les zones naturelles

Les zones naturelles sont repérées sur les documents écrits et graphiques du règlement par un sigle commençant par la lettre N.

#### Les emplacements réservés

Les emplacements réservés sont repérés aux documents graphiques et répertoriés dans une liste figurant dans le dossier de PLU.

**Les installations nécessaires au bon fonctionnement du service public ou d'intérêt collectif ne sont pas concernées par les dispositions réglementaires des zones.**

**Article 3 : Champ d'application des articles 1 à 16 du titre II**

Les articles 1 à 16 du Titre II du présent règlement s'appliquent,

- aux occupations et utilisations du sol soumises à autorisation ou déclaration au titre du Code de l'urbanisme dans les limites du champ d'application de ces régimes définies par ledit code ;
- à des occupations et utilisation du sol non soumises à autorisation ou déclaration au titre du Code de l'urbanisme ; dans ces cas, elles sont explicitement énumérées aux articles 1 et 2.

**Article 4 : Adaptations mineures**

L'article L.123-1 du code de l'urbanisme les définit comme suit : « Les règles et servitudes définies par le présent plan local d'urbanisme ne peuvent faire l'objet d'aucune dérogation à l'exception des adaptations mineures rendues nécessaires par la nature du sol, la configuration des parcelles ou le caractère des constructions avoisinantes. »

**Rappels :**

L'édification des clôtures, à l'exception des clôtures à usage agricole et des clôtures liées à l'activité autoroutière, est soumise à déclaration, conformément aux dispositions prévues par le code de l'urbanisme.

Le permis de démolir est instauré sur l'ensemble du ban communal, en dehors des emprises du domaine public autoroutier concédé, conformément aux dispositions prévues par le code de l'urbanisme.

## Glossaire

### Annexe :

Est considéré comme un bâtiment annexe une construction qui répond aux conditions cumulatives ci-après :

- une construction, non affectée à l'habitation ou à l'activité, à usage de garage, abri de jardin, remise à bois, etc. ;
- une construction non contiguë à une construction principale ;
- une construction inférieure à 40 m<sup>2</sup> d'emprise au sol.

### Terrain naturel :

Etat du sol avant tous travaux d'aménagement ;

### Unité foncière :

Ensemble de parcelles contiguës appartenant à un même propriétaire ou une même indivision et formant une unité foncière indépendante ;

### Mesure des distances par rapport aux emprises publiques :

Les distances, par rapport aux voies existantes, publiques ou privées, à modifier ou à créer sont mesurées à partir du point de la construction le plus proche (saillies non comprises) de la dite voie.

Les distances sont applicables de la même manière en cas de permis groupé.

Les distances, par rapport aux berges des cours d'eau et des fossés sont mesurées à partir du point de la construction le plus proche (saillies non comprises) des berges des cours d'eau et des fossés.

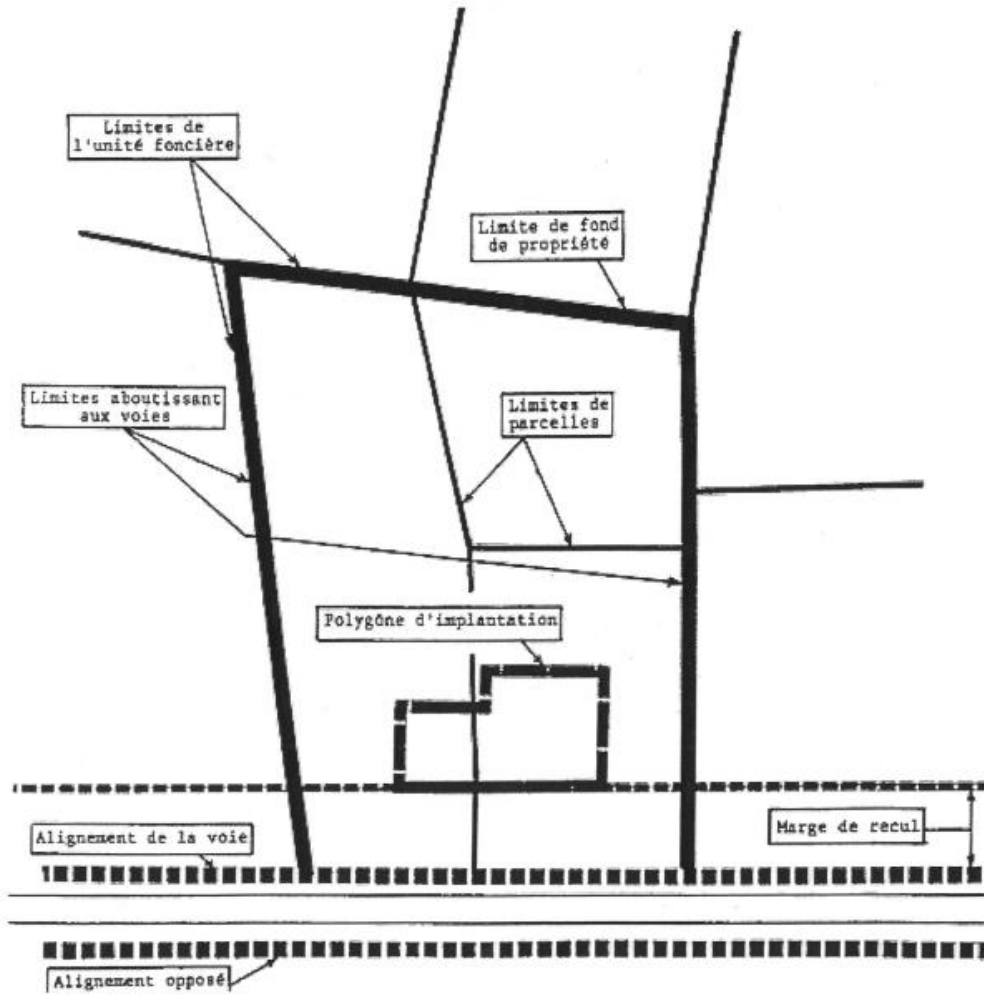
### Services publics ou d'intérêt collectif :

Les services publics ou d'intérêt collectif correspondent à un réel besoin des populations, étroitement lié aux circonstances locales. L'autoroute A31 et les installations liées à son fonctionnement relèvent de ces services publics ou d'intérêt collectif.

### Limites de propriété :

Les limites séparatives peuvent être de 2 sortes : les limites de fond de propriété et les limites aboutissant aux voies. Ici, seront considérées comme limites séparatives les seules limites aboutissant aux voies. Elles sont définies comme étant celles qui ont un contact avec une voie publique ou privée ou une emprise publique.

Elles sont définies sur le schéma ci-après :



## TITRE II : DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE URBAINE

### Caractères de la zone U

La zone U est une zone correspondant à des secteurs déjà urbanisés et à des secteurs où les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter.

### Définition des différents secteurs et sous-secteurs de la zone U :

**Ue** : il correspond aux sites dédiés aux équipements.

**Ux** : il correspond aux sites dédiés à l'activité économique.

**Ur** : aire d'autoroute.

## **SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL**

### **Article 1 – U : occupations et utilisations du sol interdites**

#### **Dispositions générales :**

- Les activités, constructions et installations de nature à entraîner des nuisances incompatibles avec le voisinage des zones d'habitation.
- Les travaux d'aménagement, l'agrandissement ou la transformation des établissements de toute nature s'il en résulte une atteinte à la sécurité des habitations voisines ou à la salubrité de l'environnement urbain.
- Les modes particuliers d'utilisation du sol suivants :
  - o les parcs d'attraction,
  - o le stationnement de plus de 3 mois de caravanes isolées,
  - o les dépôts de ferrailles, de matériaux, de gravats, de déchets et de véhicules hors d'usage, excepté ceux liés à l'activité autoroutière,
  - o les dépôts de véhicules neufs ou d'occasion.
- Les affouillements et exhaussements du sol à l'exception de ceux nécessaires à la réalisation d'une occupation du sol autorisée.
- L'ouverture et l'exploitation de carrières.
- Les dépôts et le stockage de matières dangereux ou toxiques, à l'exception de ceux liés aux activités admises.

#### **Dispositions particulières au secteur Ux :**

- Les logements non liés à la destination de la zone.

#### **Dispositions particulières au secteur Ur :**

Sont interdites toutes les constructions et installations nouvelles non liées à l'activité autoroutière.

### **Article 2 – U : occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières**

#### **Disposition générale :**

Les occupations et utilisations du sol figurant en emplacement réservé.

- Les entrepôts ne devront pas entraîner des nuisances incompatibles avec le voisinage en terme architectural, olfactif ou une atteinte à la salubrité et à la sécurité publique.
- Les constructions à usage d'hébergement hôtelier à conditions que la capacité des réseaux soit suffisante,
- Les annexes dans la limite de 40 m<sup>2</sup> d'emprise au sol,
- Les équipements publics autres que ceux liés à l'activité autoroutière sont autorisés sous réserve de ne pas être incompatibles avec celle-ci.
- En dehors des secteurs UE et UX, les constructions à usage de commerce et d'artisanat ne devront pas entraîner des nuisances incompatibles avec le voisinage des zones d'habitation.

**Dispositions particulières au secteur Ux :**

- Les logements devront être intégrés dans le bâtiment et sont limités à 80 m<sup>2</sup> de surface de plancher.
- D'une manière générale les occupations du sol qui sont potentiellement nuisances telles que celles générant poussières, fumées, les ICPE, les établissements classés SEVESO... et dont l'implantation à proximité de l'A31 pourrait représenter une gêne pour les usagers doivent faire l'objet d'aménagements particuliers afin de garantir la sécurité des usagers de l'autoroute.

**Disposition particulière au secteur Ur :**

Les constructions, installations, et occupations du sol liées à l'activité autoroutière et aux besoins des usagers de l'autoroute sont admises dont notamment :

- Les constructions et équipements,
- Les commerces et services, les affouillements, exhaussements de sols, installations et ouvrages,
- Les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration et à autorisation,
- L'hébergement du personnel dont la présence permanente est nécessaire pour la sécurité et le fonctionnement de l'infrastructure routière.

Toutefois, les équipements publics non liés à l'activité autoroutière sont autorisés sous réserve de ne pas être incompatibles avec celle-ci.

**SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL****Article 3 – U : accès et voiries****Dispositions générales :**

Les voies publiques ou privées doivent avoir des caractéristiques adaptées à l'approche du matériel de lutte contre l'incendie, aux usages qu'elles supportent et aux opérations qu'elles doivent desservir.

L'autorisation administrative peut être refusée si les accès présentent un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Les voies publiques et privées devront favoriser les voies circulantes lorsque cela est possible et limiter les impasses.

**Article 4 – U : desserte par les réseaux****Dispositions générales :****Eau potable :**

Toute construction ou installation qui requiert d'être alimentée en eau potable, doit l'être par branchement au réseau public de distribution.

Eaux usées :

Chaque branchement neuf devra se raccorder obligatoirement au réseau collectif existant sauf disposition contraire prévue par le schéma directeur d'assainissement en vigueur.

Toute évacuation des eaux ménagères ou des effluents non traités vers les fossés, cours d'eau et égouts pluviaux est interdite.

Eaux pluviales :

Les aménagements réalisés sur un terrain ne doivent pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales.

Les dispositifs de gestion des eaux pluviales issues du domaine public et du domaine privé sont obligatoires, quelle que soit la surface à urbaniser.

Ils peuvent consister en :

- l'infiltration dans le sol, sous réserve de compatibilité avec les dispositions des périmètres de protection des captages d'eau potable,
- la récupération et la rétention dans des citernes privatives,
- la limitation de l'imperméabilisation,
- l'utilisation des espaces extérieurs, légèrement en contrebas de la voirie qui dessert la parcelle, pouvant supporter sans préjudice une lame d'eau de faible hauteur, le temps d'un orage (jardins, allées, bassins, noues, places de stationnement, place de retournement, ...),
- la végétalisation des toitures.

Si aucune de ces solutions ne peut être appliquée, les eaux pluviales pourront être évacuées directement vers un émissaire naturel à écoulement superficiel (cours d'eau, fossé, ...). Dans ce cas, l'autorisation du gestionnaire du milieu de rejet est à solliciter.

Les eaux usées industrielles et de process (résultant d'un processus industriel de type lavage, rinçage, refroidissement, ...) ne devront pas être raccordées au réseau public d'assainissement. Le traitement et l'évacuation de ces eaux, qui présentent des caractéristiques variables d'une entreprise à une autre, devront donc être gérés par le constructeur (traitement spécifique à la parcelle ou évacuation / traitement en dehors du parc), et figurer dans le dossier de demande de permis de construire.

Réseau d'électricité, de téléphone et de télédistribution :

Les branchements privés à créer doivent être enterrés sauf contrainte technique. Dans le cas de réseaux aériens, les réservations devront être prévues.

**Article 5 – U : caractéristiques des terrains.**

Non réglementé.



## **Article 6 – U : implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques**

Les distances, par rapport aux emprises publiques et aux voies existantes, à modifier ou à créer, sont mesurées entre la façade avant de la construction et la limite d'emprise de la voie ou de l'emprise publique.

Les distances, par rapport aux berges des cours d'eau et des fossés sont mesurées à partir du point de la façade la plus proche des berges des cours d'eau et des fossés.

Tout point de la façade des constructions et installations la plus proche du cours d'eau doivent être implantées à une distance minimale de 5 mètres par rapport aux berges des cours d'eau et 5 mètres par rapport aux fossés existants ou à modifier.

Ces règles ne s'appliquent pas pour les ouvrages à caractère technique, nécessaires au fonctionnement de la voirie et des réseaux, et qui devront être implantés en limite ou au-delà de 0,50 mètre des limites d'emprises publiques.

La façade avant de la construction doit être située à une distance comprise entre 0 et 10 mètres par rapport à l'emprise publique.

Dans l'ensemble des secteurs de la zone U et en dehors du secteur Ur, les règles d'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ci-dessous ne s'appliquent pas dans les cas suivants :

- aux constructions à édifier en arrière d'une construction existante. Dans ce cas, l'implantation des constructions doit se faire au-delà de 10 mètres des voies et emprises publiques.
- en cas de rénovation, reconstruction après sinistre ou transformation d'une construction ou installation, l'implantation peut se faire sur l'emprise existante avant les travaux.

### **Dispositions particulières aux secteurs Ux et Ue :**

La façade avant de la construction doit être située soit sur limite soit à une distance supérieure à 3 mètres.

### **Disposition particulière au secteur Ux :**

Une bande inconstructible de 40 mètres s'applique depuis l'axe de l'autoroute. Cette bande inconstructible est matérialisée sur les plans de zonage.

### **Disposition particulière au secteur Ur :**

Le point le plus proche de toute construction nouvelle ou installation autorisée par le présent règlement doit être situé à une distance minimum de 3 mètres de l'alignement de la voie de desserte de la construction. Une implantation dans une bande de 0 à 3 mètres est toutefois admise pour des contraintes techniques.

## **Article 7 – U : implantation des constructions par rapport aux limites séparatives**

### **Dispositions générales :**

Les distances sont mesurées par rapport aux limites séparatives.

Les règles d'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ne s'appliquent pas en cas de rénovation dans le volume, reconstruction après sinistre. Dans ce cas, l'implantation peut se faire sur l'emprise existante avant les travaux.

Ces règles ne s'appliquent pas pour les ouvrages à caractère technique, nécessaires au fonctionnement de la voirie et des réseaux, et qui devront être implantés en limite ou au-delà de 0,50 mètre des limites séparatives ou en limite.

La façade des constructions et installations la plus proche du cours d'eau doit s'implanter à une distance minimale de 5 mètres des berges des cours d'eau et à une distance de 5 mètres des fossés. Seuls les équipements d'intérêts généraux et collectifs sont exemptés de cette règle.

Les constructions et installations doivent s'implanter :

- soit sur limite séparative,
- soit au-delà de 3 mètres,
- soit « à cheval » sur une ou plusieurs limites séparatives à l'intérieur d'une même unité foncière.

### **Disposition particulière aux secteurs Ur :**

Seules s'appliquent les dispositions particulières au secteur Ur au sein de celui-ci.

Le point le plus proche de toute construction nouvelle ou installation autorisée par le présent règlement doit être situé à une distance minimum de 3 mètres par rapport aux limites séparatives. Une implantation dans une bande de 0 à 3 mètres est toutefois admise pour des contraintes techniques.

## **Article 8 – U : implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété**

Non réglementé.

## **Article 9 – U : emprise au sol**

Non réglementé.

## **Article 10 – U : hauteur des constructions**

La hauteur maximale des constructions annexes s'élève à 5 mètres, hors tout.

**Disposition particulière au secteur Ur :**

La hauteur des constructions annexes est mesurée à l'égout de toiture.

La hauteur maximale est fixée à 10 mètres. Cette limite peut ne pas être appliquée à des dépassements ponctuels dus à des exigences fonctionnelles ou techniques. Les dépassements pour des ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services d'intérêt collectif feront l'objet d'accords particuliers.

**Disposition particulière au secteur Ux :**

La hauteur maximale est fixée à 12 mètres hors tout.

**Article 11 - U : aspect extérieur**

Le présent article ne s'applique pas aux bâtiments et équipements publics.

**Dispositions générales :**

L'autorisation sera refusée ou ne pourra être accordée que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, ainsi qu'aux paysages naturels ou urbains.

Seuls les talus et déblais partiels, rétablissant la pente naturelle ou répondant à des contraintes techniques liées aux réseaux sont autorisés.

L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit.

Les éléments techniques seront intégrés, masqués ou non visibles depuis l'espace public.

D'une manière générale, pour les constructions sises aux abords de l'autoroute, l'aspect et le choix de matériaux ne doivent pas créer de risques de nuisances (ex : éblouissements) ou de problème de sécurité vis-à-vis des usagers (matériaux brillants ou attirant exagérément l'attention de l'automobiliste).

**Article 12 – U : stationnement**

Pour les opérations à destination d'habitat ou de bureau engendrant la création de plus de 15 places de stationnement il est exigé la création d'un emplacement vélo par tranche de 3 places de stationnement.

**Article 13 – U : espaces libres et plantations – espaces boisés classés****Dispositions générales :**

Les haies seront composées d'essences locales hors conifères.

Tout projet devra prévoir la plantation à base d'arbres fruitiers ou de feuillus à moyenne tige, ou de haies vives, de manière à intégrer le mieux possible les constructions dans l'environnement naturel.

Ces dispositions sont écartées pour les projets liés à l'activité autoroutière.

### **SECTION 3 : POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL**

#### **Article 14 – U : coefficient d'occupation du sol (COS)**

Non réglementé.

#### **Article 15 – U : Performance énergétiques et environnementales**

Non réglementé.

#### **Article 16 – U : Infrastructures et réseaux de communications électroniques**

Les nouveaux logements devront prévoir des réservations pour accueillir les dispositifs de communication électroniques.

## **TITRE III : DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE A URBANISER**

### **Caractères de la zone AU**

Il s'agit d'un secteur naturel à vocation urbaine destinée à l'habitat et aux activités qui en sont le complément direct. Il s'agit d'une zone où les réseaux sont réputés suffisants au droit de la zone et disposant d'accès adaptés. Elle est constructible dans le cadre du respect de l'article 2 du présent règlement.

## **SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL**

### **Article 1 – AU : occupations et utilisations du sol interdites**

#### **Dispositions générales :**

- Les activités, constructions et installations de nature à entraîner des nuisances incompatibles avec le voisinage des zones d'habitation.
- Les travaux d'aménagement, l'agrandissement ou la transformation des établissements de toute nature s'il en résulte une atteinte à la sécurité des habitations voisines ou à la salubrité de l'environnement urbain.
- Les modes particuliers d'utilisation du sol suivants :
  - o les parcs d'attraction,
  - o le stationnement de plus de 3 mois de caravanes isolées,
  - o les dépôts de ferrailles, de gravats, de déchets et de véhicules hors d'usage, excepté ceux liés à l'activité autoroutière,
  - o les dépôts de véhicules neufs ou d'occasion.
- Les affouillements et exhaussements du sol à l'exception de ceux nécessaires à la réalisation d'une occupation du sol autorisée.
- L'ouverture et l'exploitation de carrières.
- Les dépôts et le stockage de matières dangereux ou toxiques, à l'exception de ceux liés aux activités admises.

### **Article 2 – AU : occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières**

Les constructions sont autorisées dans les zones AU au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone prévus par les orientations d'aménagement et de programmation et le règlement.

Les affouillements et exhaussements du sol sont autorisés à condition d'être nécessaires à la réalisation d'une occupation du sol autorisée.

Les équipements publics autres que ceux liés à l'activité autoroutière sont autorisés sous réserve de ne pas être incompatibles avec celle-ci.

Les constructions et les installations à usage artisanal, commercial, d'équipement d'intérêt collectif, hôtelier et de bureaux, sont autorisées à condition d'être compatibles avec le milieu environnant. Les nouvelles installations classées soumises à autorisation, à enregistrement ou à déclaration dès lors qu'elles n'entraînent aucune aggravation des risques et nuisances.

#### **L'ouverture des secteurs à l'urbanisation devra se faire sous réserve que :**

- la réalisation de l'opération soit compatible avec la poursuite d'une urbanisation cohérente de la zone,
- les constructions ou les installations soient compatibles avec l'aménagement de la zone prévu par les orientations particulières d'aménagement,

- la réalisation de l'opération ne provoque pas la formation de terrains enclavés ou de terrains délaissés inconstructibles.

## **SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL**

### **Article 3 – AU : accès et voiries**

#### **Dispositions générales :**

Les voies publiques ou privées doivent avoir des caractéristiques adaptées à l'approche du matériel de lutte contre l'incendie, aux usages qu'elles supportent et aux opérations qu'elles doivent desservir.

L'autorisation administrative peut être refusée si les accès présentent un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Les voies publiques et privées devront favoriser les voies circulantes lorsque cela est possible et limiter les impasses.

### **Article 4 – AU : desserte par les réseaux**

#### **Dispositions générales :**

##### Eau potable :

Toute construction ou installation qui requiert d'être alimentée en eau potable, doit l'être par branchement au réseau public de distribution.

##### Eaux usées :

Chaque branchement neuf devra se raccorder obligatoirement au réseau collectif existant sauf disposition contraire prévue par le schéma directeur d'assainissement en vigueur.

Toute évacuation des eaux ménagères ou des effluents non traités vers les fossés, cours d'eau et égouts pluviaux est interdite.

##### Eaux pluviales :

Les aménagements réalisés sur un terrain ne doivent pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales.

Les dispositifs de gestion des eaux pluviales issues du domaine public et du domaine privé sont obligatoires, quelle que soit la surface à urbaniser.

Ils peuvent consister en :

- l'infiltration dans le sol, sous réserve de compatibilité avec les dispositions des périmètres de protection des captages d'eau potable,
- la récupération et la rétention dans des citernes privées,
- la limitation de l'imperméabilisation,

- l'utilisation des espaces extérieurs, légèrement en contrebas de la voirie qui dessert la parcelle, pouvant supporter sans préjudice une lame d'eau de faible hauteur, le temps d'un orage (jardins, allées, bassins, noues, places de stationnement, place de retournement, ...),
- la végétalisation des toitures.

Si aucune de ces solutions ne peut être appliquée, les eaux pluviales pourront être évacuées directement vers un émissaire naturel à écoulement superficiel (cours d'eau, fossé, ...). Dans ce cas, l'autorisation du gestionnaire du milieu de rejet est à solliciter.

Les eaux usées industrielles et de process (résultant d'un processus industriel de type lavage, rinçage, refroidissement, ...) ne devront pas être raccordées au réseau public d'assainissement. Le traitement et l'évacuation de ces eaux, qui présentent des caractéristiques variables d'une entreprise à une autre, devront donc être gérés par le constructeur (traitement spécifique à la parcelle ou évacuation / traitement en dehors du parc), et figurer dans le dossier de demande de permis de construire.

#### Réseau d'électricité, de téléphone et de télédistribution :

Les branchements privés à créer doivent être enterrés sauf contrainte technique. Dans le cas de réseaux aériens, les réservations devront être prévues.

### **Article 5 – AU : caractéristiques des terrains.**

Non réglementé.

### **Article 6 – AU : implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques**

Les distances, par rapport aux emprises publiques et aux voies existantes, à modifier ou à créer, sont mesurées entre la façade avant de la construction et la limite d'emprise de la voie ou de l'emprise publique.

Les distances, par rapport aux berges des cours d'eau et des fossés sont mesurées à partir du point de la façade la plus proche des berges des cours d'eau et des fossés.

Tout point de la façade des constructions et installations la plus proche du cours d'eau doivent être implantées à une distance minimale de 5 mètres par rapport aux berges des cours d'eau et 5 mètres par rapport aux fossés existants ou à modifier.

Ces règles ne s'appliquent pas pour les ouvrages à caractère technique, nécessaires au fonctionnement de la voirie et des réseaux, et qui devront être implantés en limite ou au-delà de 0,50 mètre des limites d'emprises publiques.

La façade avant de la construction doit être située à une distance comprise entre 0 et 10 mètres par rapport à l'emprise publique.

Dans la zone AU, les règles d'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ci-dessous ne s'appliquent pas dans les cas suivants :

- aux constructions à édifier en arrière d'une construction existante. Dans ce cas, l'implantation des constructions doit se faire au-delà de 10 mètres des voies et emprises publiques.



- en cas de rénovation, reconstruction après sinistre ou transformation d'une construction ou installation, l'implantation peut se faire sur l'emprise existante avant les travaux.

### **Article 7 – AU : implantation des constructions par rapport aux limites séparatives**

#### **Dispositions générales :**

Les distances sont mesurées par rapport aux limites séparatives.

Les règles d'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ne s'appliquent pas en cas de rénovation dans le volume, reconstruction après sinistre. Dans ce cas, l'implantation peut se faire sur l'emprise existante avant les travaux.

Ces règles ne s'appliquent pas pour les ouvrages à caractère technique, nécessaires au fonctionnement de la voirie et des réseaux, et qui devront être implantés en limite ou au-delà de 0,50 mètre des limites séparatives ou en limite.

La façade des constructions et installations la plus proche du cours d'eau doit s'implanter à une distance minimale de 5 mètres des berges des cours d'eau et à une distance de 5 mètres des fossés. Seuls les équipements d'intérêts généraux et collectifs sont exemptés de cette règle.

Les constructions et installations doivent s'implanter :

- soit sur limite séparative,
- soit à une distance comptée horizontalement de tout point de ce bâtiment au point de la limite séparative qui en est le plus rapproché au moins égale à la moitié de la différence de hauteur entre ces deux points sans pouvoir être inférieure à 3 mètres.

### **Article 8 – AU : implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété**

Non réglementé.

### **Article 9 – AU : emprise au sol**

Non réglementé.

### **Article 10 – AU : hauteur des constructions**

Non réglementé.

**Article 11 - AU : aspect extérieur**

Le présent article ne s'applique pas aux bâtiments et équipements publics.

**Dispositions générales :**

L'autorisation sera refusée ou ne pourra être accordée que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, ainsi qu'aux paysages naturels ou urbains.

Seuls les talus et déblais partiels, rétablissant la pente naturelle ou répondant à des contraintes techniques liées aux réseaux sont autorisés.

L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit.

Les éléments techniques seront intégrés, masqués ou non visibles depuis l'espace public.

D'une manière générale, pour les constructions sises aux abords de l'autoroute, l'aspect et le choix de matériaux ne doivent pas créer de risques de nuisances (ex : éblouissements) ou de problème de sécurité vis-à-vis des usagers (matériaux brillants ou attirant exagérément l'attention de l'automobiliste).

**Article 12 – AU : stationnement**

Pour les opérations à destination d'habitat ou de bureau engendrant la création de plus de 15 places de stationnement il est exigé la création d'un emplacement vélo par tranche de 3 places de stationnement.

**Article 13 – AU : espaces libres et plantations – espaces boisés classés****Dispositions générales :**

Les haies seront composées d'essences locales hors conifères.

Tout projet devra prévoir la plantation à base d'arbres fruitiers ou de feuillus à moyenne tige, ou de haies vives, de manière à intégrer le mieux possible les constructions dans l'environnement naturel.

Les travaux sur les éléments de paysage identifiés au titre de l'article L.123-1-5-III-2° du code de l'urbanisme sont soumis à autorisation (article L.442-2 du code de l'urbanisme).

**SECTION 3 : POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL****Article 14 – AU : coefficient d'occupation du sol (COS)**

Non réglementé.

**Article 15 – AU : Performance énergétiques et environnementales**

Non réglementé.

**Article 16 – AU : Infrastructures et réseaux de communications électroniques**

Les nouveaux logements devront prévoir des réservations pour accueillir les dispositifs de communication électroniques.

## TITRE IV : DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE AGRICOLE

### Caractères de la zone A

Les zones agricoles sont dites "zones A". Elles sont réputées non desservies en réseaux. Peuvent être classés en zone agricole les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles.

Elle comprend 1 secteur :

- **Ap** : zone agricole à protéger.

## **SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL**

### **Article 1 – A : occupations et utilisations du sol interdites**

#### **Dispositions générales :**

- Les activités, constructions et installations de nature à entraîner des nuisances incompatibles avec le voisinage des zones d'habitation.
- Les travaux d'aménagement, l'agrandissement ou la transformation des établissements de toute nature s'il en résulte une atteinte à la sécurité des habitations voisines ou à la salubrité de l'environnement urbain.
- Les modes particuliers d'utilisation du sol suivants :
  - o Les parcs d'attraction et les parcs résidentiels de loisirs.
  - o Le stationnement de caravanes isolées.
  - o Les dépôts de ferrailles, de déchets et de véhicules hors d'usage, excepté ceux liés à l'activité autoroutière,
- Les affouillements et exhaussements du sol à l'exception de ceux nécessaires à la réalisation d'une occupation du sol autorisée.
- Les dépôts et le stockage de matières dangereuses ou toxiques, à l'exception de ceux liés aux activités admises.
- L'implantation de constructions ou installations nouvelles liées à l'exploitation forestière.

Sont interdites toutes les occupations et utilisations du sol liées à usage d'habitation, d'hébergement hôtelier, de bureaux, de commerces, d'artisanat, d'industrie et d'entrepôts, à l'exception de celles citées en art.2.

#### **Dispositions particulières au secteur Ap :**

Sont interdites toutes les occupations et utilisations du sol.

### **Article 2 – A : occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières**

Sont admis :

- Les autorisations et constructions nécessaires à l'activité agricole sont autorisées sous réserve de la présence des réseaux nécessaires
- Les constructions et installations nécessaires à l'exercice de l'activité d'une exploitation agricole
- la réalisation des opérations prévues en emplacements réservés au plan de zonage.
- l'édification et la transformation de clôtures nécessaires aux activités admises dans la zone,
- les installations et travaux divers liés aux occupations et utilisations du sol admises en zone agricole,
- les aménagements liés à la mise en place de pistes cyclables et cheminements piétonniers,
- les constructions, installations ou travaux nécessaires à la réalisation, à l'entretien ou à la maintenance d'ouvrages d'intérêt général ou collectif ou liés à un service public,
- Les bâtiments tunnels sont autorisés sous réserve d'une insertion paysagère,
- l'adaptation, la réfection et les extensions mesurées des constructions non liées à l'usage agricole,

- les affouillements et exhaussements du sol nécessaires à la réalisation d'une occupation du sol autorisée, à condition qu'à proximité des clôtures de l'A31 leur hauteur soit limitée à la hauteur de ces mêmes clôtures. De plus, une distance de sécurité entre les deux sera respectée. Ces dispositions ne s'appliquent pas à l'encontre des affouillements et exhaussements liés à l'activité autoroutière,
- les équipements publics autres que ceux liés à l'activité autoroutière sont autorisés sous réserve de ne pas être incompatibles avec celle-ci.

## **SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL**

### **Article 3 – A : accès et voiries**

Non réglementé.

### **Article 4 – A : desserte par les réseaux**

#### **Dispositions générales :**

##### Eau potable :

L'alimentation en eau potable des constructions devra être mise en place dans le respect des réglementations en vigueur et des préconisations de l'Agence Régionale de Santé.

##### Eaux usées :

Chaque branchement neuf devra se raccorder obligatoirement au réseau collectif existant sauf disposition contraire prévue par le zonage d'assainissement en vigueur.

Toute évacuation des eaux ménagères ou des effluents non traités vers les fossés, cours d'eau et égouts pluviaux est interdite.

##### Eaux pluviales :

Les aménagements réalisés sur un terrain ne doivent pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales.

Les dispositifs de gestion des eaux pluviales issues du domaine public et du domaine privé sont obligatoires, quelle que soit la surface à urbaniser.

Ils peuvent consister en :

- l'infiltration dans le sol, sous réserve de compatibilité avec les dispositions des périmètres de protection des captages d'eau potable,
- la récupération et la rétention dans des citernes privatives,
- la limitation de l'imperméabilisation,
- l'utilisation des espaces extérieurs, légèrement en contrebas de la voirie qui dessert la parcelle, pouvant supporter sans préjudice une lame d'eau de faible hauteur, le temps d'un orage (jardins, allées, bassins, noues, places de stationnement, place de retournement, ...),
- la végétalisation des toitures.

Si aucune de ces solutions ne peut être appliquée, les eaux pluviales pourront être évacuées directement vers un émissaire naturel à écoulement superficiel (cours d'eau, fossé, ...). Dans ce cas, l'autorisation du gestionnaire du milieu de rejet est à solliciter.

En cas d'impossibilité de rejet vers un émissaire naturel, le rejet pourra exceptionnellement être dirigé vers le réseau public d'assainissement, conformément au règlement d'assainissement en vigueur

### **Article 5 – A : caractéristiques des terrains**

Non réglementé.

### **Article 6 – A : implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques**

#### **Dispositions générales :**

Pour toutes les constructions (bâtiment, logement de fonction), le recul minimal par rapport aux berges de cours d'eau et l'axe des voies est fixé à 10 mètres.

Les constructions autres que celles liées à l'activité autoroutière doivent respecter un recul minimal de 50 m à partir de l'axe de l'autoroute.

Ces règles ne s'appliquent pas :

- pour les bâtiments existants,
- aux ouvrages à caractère technique nécessaires au fonctionnement de la voirie et des réseaux qui devront être implantés à une distance d'au moins 0,80 m.

### **Article 7 – A : implantation des constructions par rapport aux limites séparatives**

#### **Dispositions générales :**

Tous les points de la construction doivent être implantés à une distance minimale :

- de 10 mètres des berges des cours d'eau,
- de 10 mètres du point le plus proche d'une habitation tiers, pour les installations agricoles n'imposant pas leur périmètre de protection réciproque au titre des réglementations environnementales.

Ces règles ne s'appliquent pas pour les installations, constructions, aménagements et ouvrages liés à l'activité autoroutière.

Ces règles ne s'appliquent pas aux ouvrages à caractère technique nécessaires au fonctionnement des services publics qui devront être implantés à une distance d'au moins 0,80 m.

### **Article 8 – A : implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété**

#### **Disposition générale :**

Une distance de 4 mètres minimum peut être exigée pour des raisons de sécurité.

### **Article 9 – A : emprise au sol**

Non réglementé.

### **Article 10 – A : hauteur des constructions**

#### **Dispositions générales :**

La hauteur des constructions est mesurée au point le plus élevé (faitage, acrotère...), à partir de la moyenne du terrain d'assiette de la construction.

La hauteur maximale des constructions est limitée à 8 mètres pour les bâtiments d'habitation et 15 mètres pour les bâtiments d'exploitation agricole hors tout.

Le gabarit des constructions devra être compatible avec l'environnement bâti immédiat.

### **Article 11 – A : aspect extérieur**

#### **Dispositions générales :**

Le permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

Les bâtiments d'exploitation devront présenter un aspect compatible avec l'environnement naturel afin de limiter au maximum leur impact visuel.

L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit.

D'une manière générale, pour les constructions sises aux abords de l'autoroute, l'aspect et le choix de matériaux ne doivent pas créer de risques de nuisances (ex : éblouissements) ou de problème de sécurité vis-à-vis des usagers (matériaux brillants ou attirant exagérément l'attention de l'automobiliste).



**Article 12 – A : stationnement**

Non réglementé.

**Article 13 – A : espaces libres et plantations**

**Dispositions générales :**

Tout projet de construction doivent s'intégrer dans l'environnement et devra comprendre un projet de plantation à base d'arbres à haute ou moyenne tige, ou de haies vives composées d'essences locales traditionnelles, fruitières ou feuillues, de manière à intégrer le mieux possible les constructions dans l'environnement naturel.

Les abords de ces bâtiments devront présenter un caractère soigné et entretenu.

Ces dispositions sont écartées pour les projets liés à l'activité autoroutière.

**SECTION 3 : POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL**

**Article 14 – A : coefficient d'occupation du sol (COS)**

Non réglementé.

**Article 15 – A : Performance énergétiques et environnementales**

Non réglementé.

**Article 16 – A : Infrastructures et réseaux de communications électroniques**

Non réglementé.

## TITRE V : DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE NATURELLE

### **Caractères de la zone N**

Les zones naturelles et forestières sont dites "zones N". Peuvent être classés en zone naturelle et forestière les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels.

Cette zone comprend un secteur : Np. Le règlement n'y diffère pas.

## **SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL**

### **Article 1 – N : occupations et utilisations du sol interdites**

- Toutes les occupations ou utilisations du sol sont interdites hormis celles citées à l'article 2.

### **Article 2 – N : occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières**

Seules les constructions ou installations répondant à une mission de service public ou d'intérêt collectif sont autorisées.

## **SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL**

### **Article 3 – N : accès et voiries**

Non réglementé.

### **Article 4 – N : desserte par les réseaux**

Non réglementé.

### **Article 5 – N : caractéristiques des terrains**

Non réglementé.

### **Article 6 – N : implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques**

Les constructions doivent être implantées à une distance minimale de 6 mètres des berges des cours d'eau ou des fossés.

La façade avant d'une construction ou d'une installation, la plus proche de la limite d'emprise publique, doit être située soit en limite de la voie, soit à une distance minimale de 5 mètres de l'alignement de la voie existante, à créer ou à modifier.

Les constructions autres que celles liées à l'activité autoroutière doivent respecter un recul minimal de 50 m à partir de l'axe de l'autoroute.

Les constructions et installations liées à l'activité autoroutière sont exemptées des prescriptions du présent article.

#### **Article 7 – N : implantation des constructions par rapport aux limites séparatives**

La façade la plus proche des constructions doivent être implantées à une distance minimale de 6 mètres des berges des cours d'eau et à une distance minimale de 3 mètres des fossés.

Le point d'une construction et d'une installation le plus proche de la limite séparative doit être situé à une distance minimale de 5 mètres au point de la limite séparative qui en est le plus rapproché.

Ces règles ne s'appliquent pas aux ouvrages à caractère technique nécessaires au fonctionnement des services publics qui devront être implantés à une distance d'au moins 0,80 m.

#### **Article 8– N : implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété**

Non réglementé.

#### **Article 9 – N : emprise au sol**

Non réglementé.

#### **Article 10 – N : hauteur des constructions**

Afin d'éviter de créer des nuisances ou des risques de sécurité vis-à-vis des usagers de l'autoroute A31, la hauteur des constructions et installations non liées à l'activité autoroutière est limitée de la façon suivante : la hauteur maximale hors-tout des constructions et installations non liées à l'activité autoroutière est limitée à la moitié de la distance comptée horizontalement entre tout point du bâtiment et le point le plus proche de la limite du Domaine Public Autoroutier Concédé ( $H < \text{ou} = d/2$ ).

#### **Article 11 – N : aspect extérieur**

D'une manière générale, pour les constructions sises aux abords de l'autoroute, l'aspect et le choix de matériaux ne doivent pas créer de risques de nuisances (ex : éblouissements) ou de problème de sécurité vis-à-vis des usagers (matériaux brillants ou attirant exagérément l'attention de l'automobiliste).

**Article 12 – N : stationnement**

Non réglementé.

**Article 13 – N : espaces libres et plantations – espaces boisés classés**

Non réglementé.

**SECTION 3 : POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL**

**Article 14 – N : coefficient d'occupation du sol (COS)**

Non réglementé.

**Article 15 – N : Performance énergétiques et environnementales**

Non réglementé.

**Article 16 – N : Infrastructures et réseaux de communications électroniques**

Non réglementé.

Plaque 4a

Document approuvé par délibération du conseil municipal le :  
Le Maire :

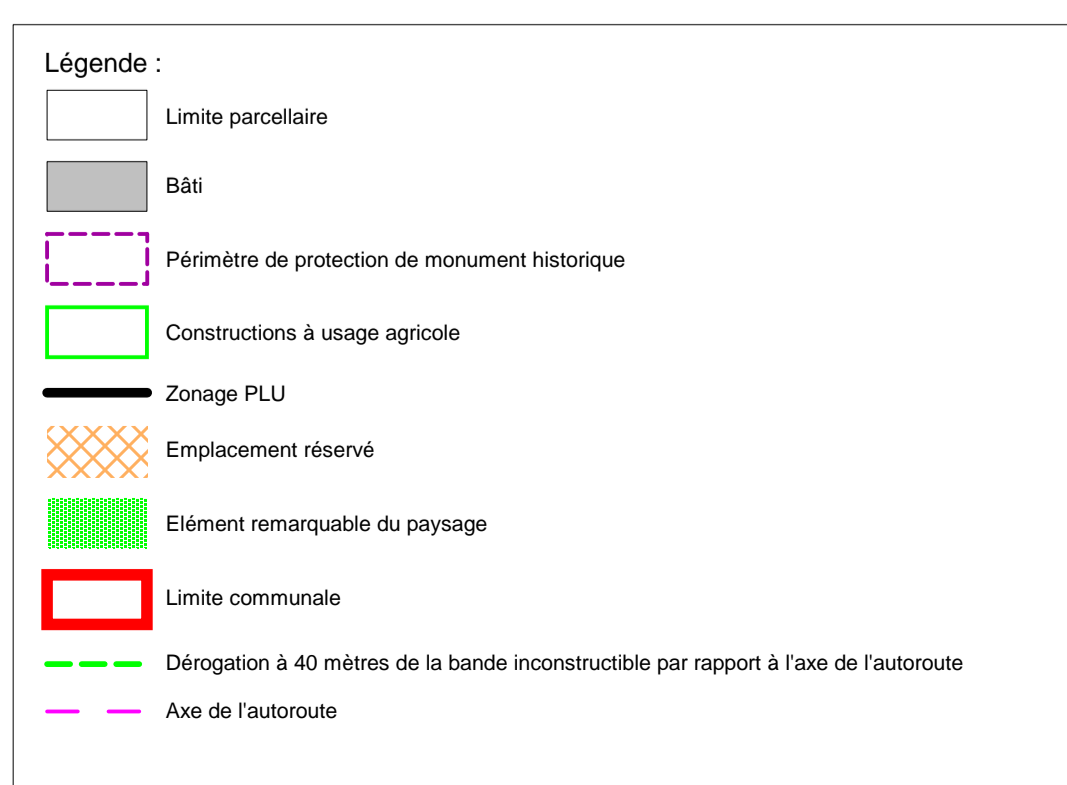
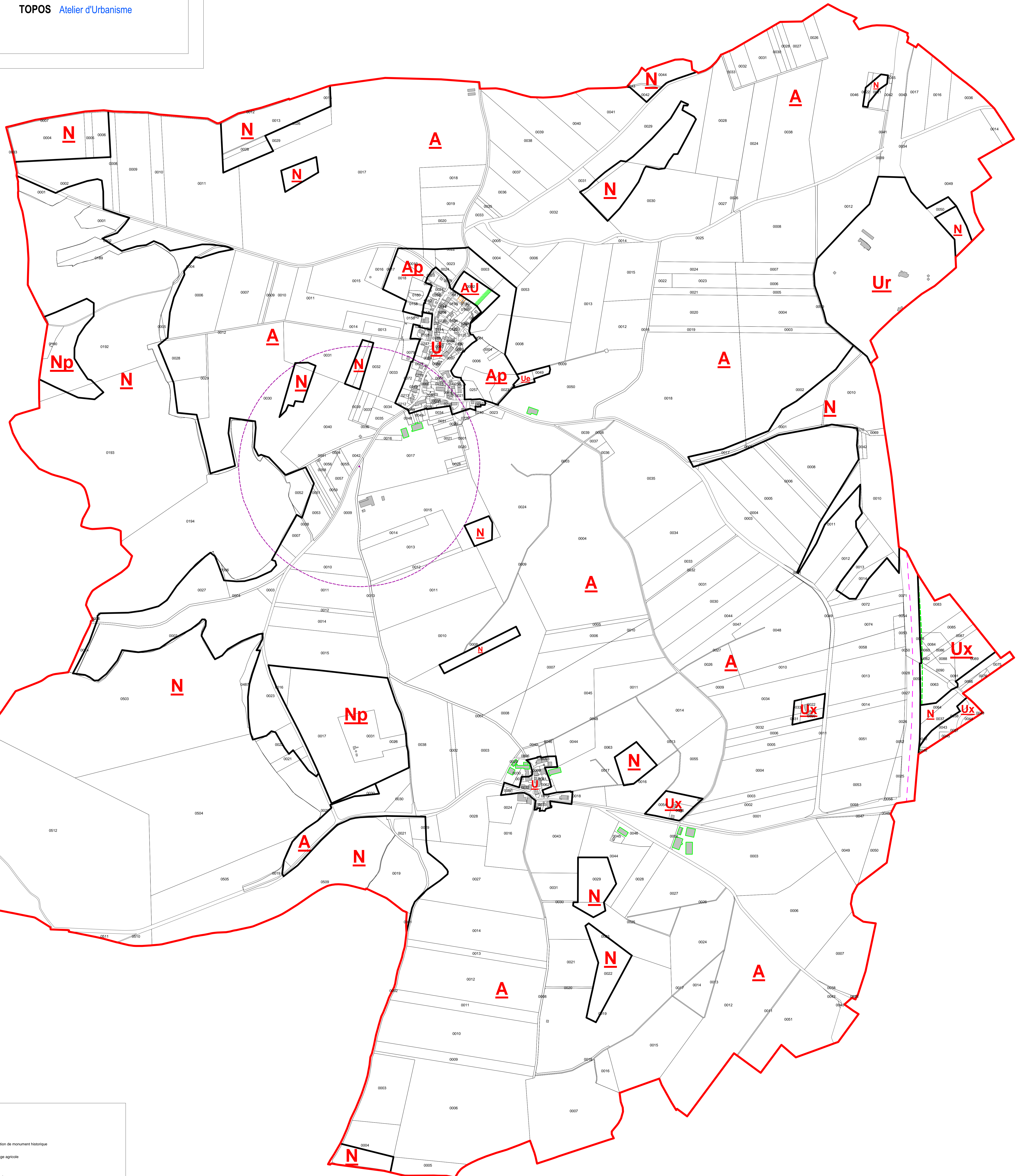
Mise en compatibilité du document par déclaration de projet le :  
Le Président :













Ban communal

Echelle 1/5500

TOPOS Atelier d'Urbanisme



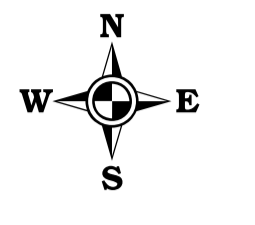
**Légende :**

-  Limite parcellaire
-  Bâti
-  Périmètre de protection de monument historique
-  Constructions à usage agricole
-  Zonage PLU
-  Emplacement réservé
-  Elément remarquable du paysage
-  Limite communale
-  Dérogation à 40 mètres de la bande inconstructible par rapport à l'axe de l'autoroute
-  Axe de l'autoroute

Département de Haute-Marne  
**Commune de PERROGNEY LES FONTAINES**

**Plan Local d'Urbanisme**

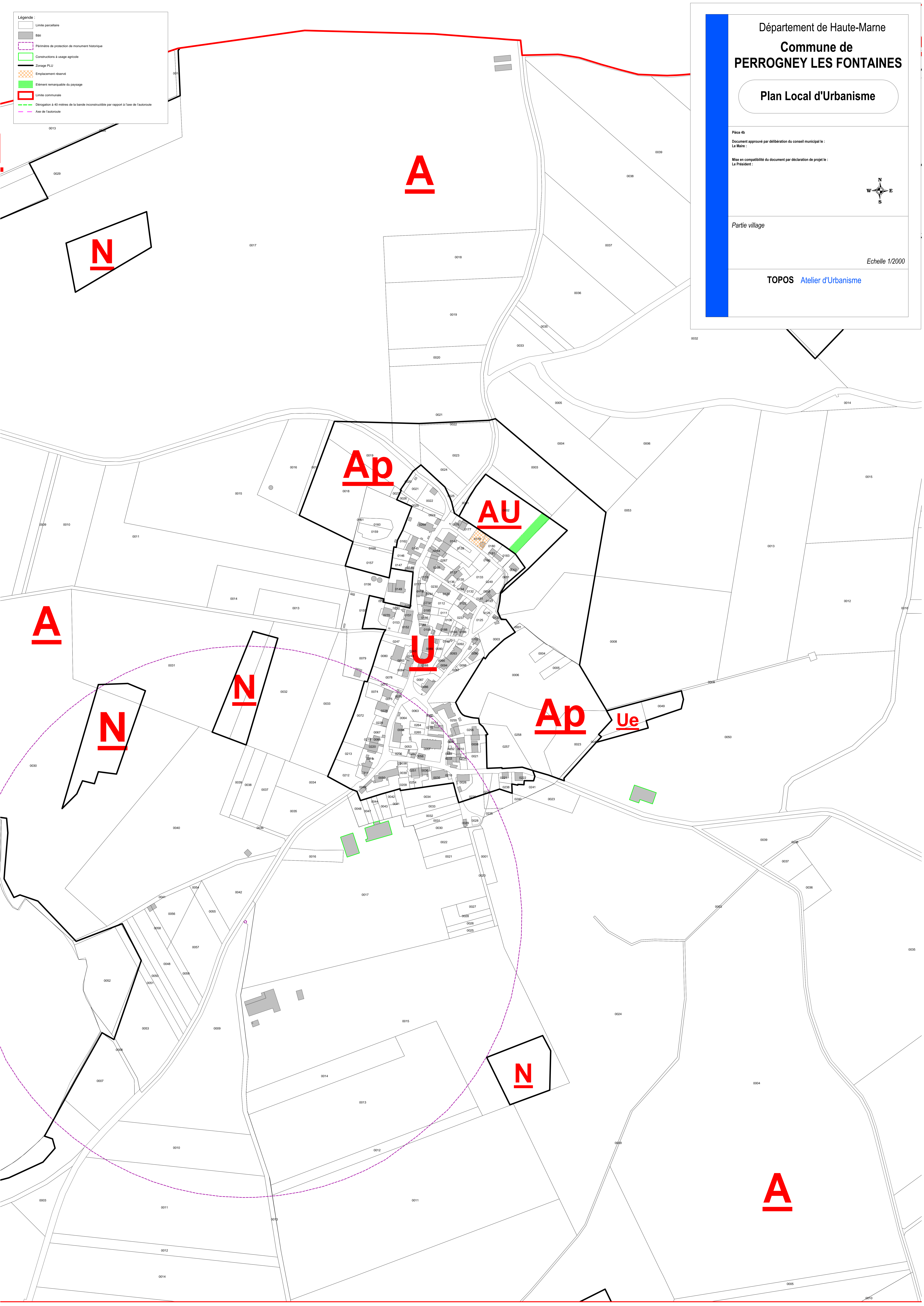
Pièce 4b  
 Document approuvé par délibération du conseil municipal le :  
 Le Maire :  
 Mise en compatibilité du document par déclaration de projet le :  
 Le Président :



Partie village

Echelle 1/2000

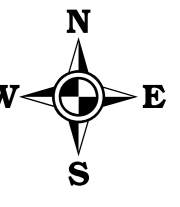
TOPOS [Atelier d'Urbanisme](#)



Pièce 4c

Document approuvé par délibération du conseil municipal le :  
Le Maire :

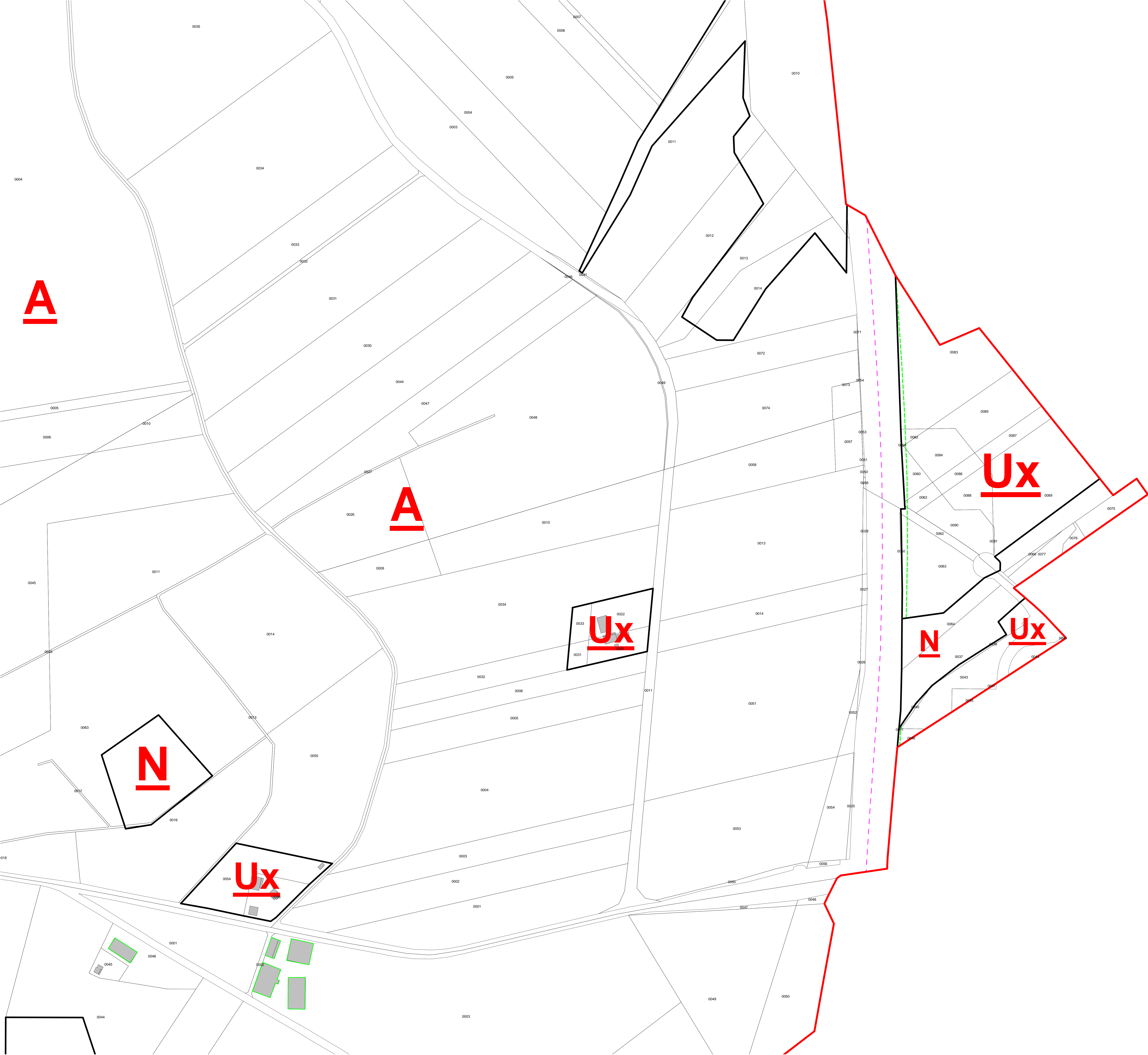
Mise en compatibilité du document par déclaration de projet le :  
Le Président :



Partie est du territoire - ZA Langres Sud

Echelle 1/2000

TOPOS Atelier d'Urbanisme



Légende :	
	Limite parcellaire
	Bâti
	Périmètre de protection de monument historique
	Constructions à usage agricole
	Zonage PLU
	Emplacement réservé
	Élément remarquable du paysage
	Limite communale
	Dérivation à 40 mètres de la bande inconstructible par rapport à l'axe de l'autoroute
	Axe de l'autoroute