

# Commune de Miserey-Salines (25480)

Région de Bourgogne Franche-Comté

Département du Doubs

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil municipal  
du \_\_\_\_\_ arrêtant le projet de révision du PLU

(Cachet de la commune et signature du Maire)

## ÉTUDE D'ENTRÉE DE VILLE – Secteur est du village

### Révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU)

En application de l'article L153-34 du code de l'urbanisme.

PLU approuvé par délibération du Conseil municipal en date du 30 janvier 2008.

Maître d'ouvrage : Commune de Miserey-Salines

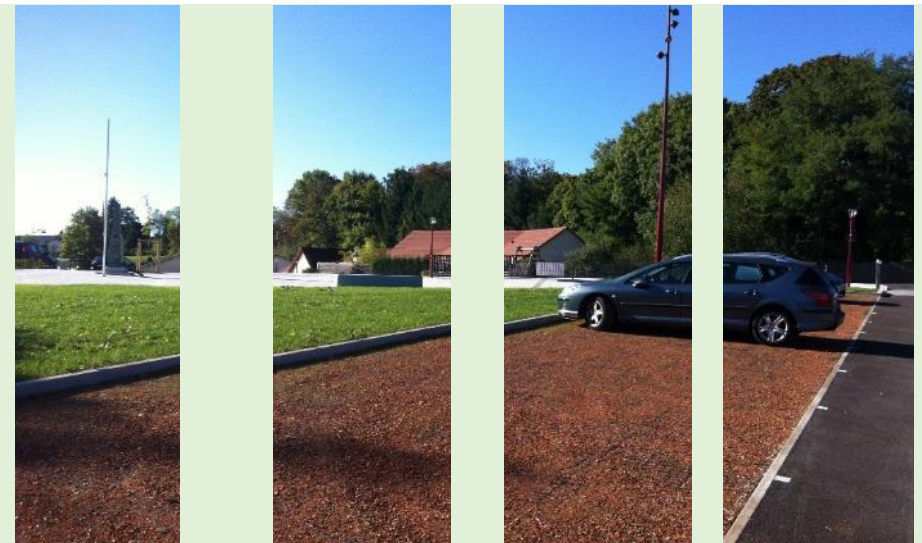
Mairie : 13, rue du 9 septembre (25480)

Tél : 0381587676 - [mairiedemiserey@wanadoo.fr](mailto:mairiedemiserey@wanadoo.fr)

Maître d'œuvre : Bureau d'études en urbanisme Panorama BFC

7, rue du Tunnel (25000)

Tél : 0632354485 - [panorama.bfc@free.fr](mailto:panorama.bfc@free.fr)



## SOMMAIRE

<b>Préambule</b>	<i>Page 3</i>
<b>I. Présentation du site - Éléments de diagnostic</b>	<i>Page 4</i>
I.1. Le site dans son contexte urbain et paysager	<i>Page 4</i>
I.2. L'entrée est du village – Les infrastructures routières concernées	<i>Page 9</i>
<b>II. Les éléments de prise en compte</b>	<i>Page 10</i>
II.1. Nuisances	<i>Page 11</i>
II.2. Sécurité	<i>Page 14</i>
II.3. Qualité architecturale	<i>Page 16</i>
II.4. Qualité paysagère et environnementale	<i>Page 18</i>
II.5. Qualité de l'urbanisme	<i>Page 19</i>
II.6. Résumé schématique de mesures compensatoires proposées	<i>Page 22</i>
II.7. Croquis d'ambiance	<i>Page 23</i>
<b>En annexe</b>	<i>Page 24</i>
- Notice « Déchets ménagers » établie par la CAGB	
- Fiche « Pollution lumineuse » établie par la CPEPESC	

## Préambule

Par délibération en date du 28 septembre 2016, le conseil municipal a décidé de prescrire la révision de son PLU en application de l'article L153-34 du code de l'urbanisme.

L'objectif de cette révision est d'optimiser l'insertion dans son environnement d'un projet d'aménagement à réaliser dans la zone 1AUy située au lieudit « La Lye », au sud du village de Miserey-Salines.

Il s'agit aussi de soutenir la poursuite du développement de la Zone d'Activité Economique (ZAE) de l'Espace Valentin identifiée au SCoT comme faisant partie de l'armature des zones d'activités d'intérêt régional et départemental, en y permettant l'accueil de nouvelles activités économiques.

Cette étude d'entrée de ville s'insère dans le cadre de cette révision, afin d'écartier l'application stricte de l'article L.111-6 du code de l'urbanisme, lequel stipule qu'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.

Cette étude est réalisée selon les dispositions de l'article L.111-8 du code de l'urbanisme, lequel prévoit que le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Au-delà de ces considérations, la mise en œuvre de l'article L.111-8 est de nature à favoriser la densification de l'espace urbain, ceci dans une démarche de réflexion globale autour des enjeux pointés par les lois Grenelle sur l'environnement.

La présente étude constitue un document de référence, lequel, s'appuyant sur un diagnostic sectoriel et une mise en juxtaposition des différentes thématiques posées par l'article L.111-8, définit des principes d'organisation et d'aménagement du secteur. Ces principes sont ensuite intégrés au PLU sous la forme de dispositions réglementaires ou d'orientations d'aménagement.

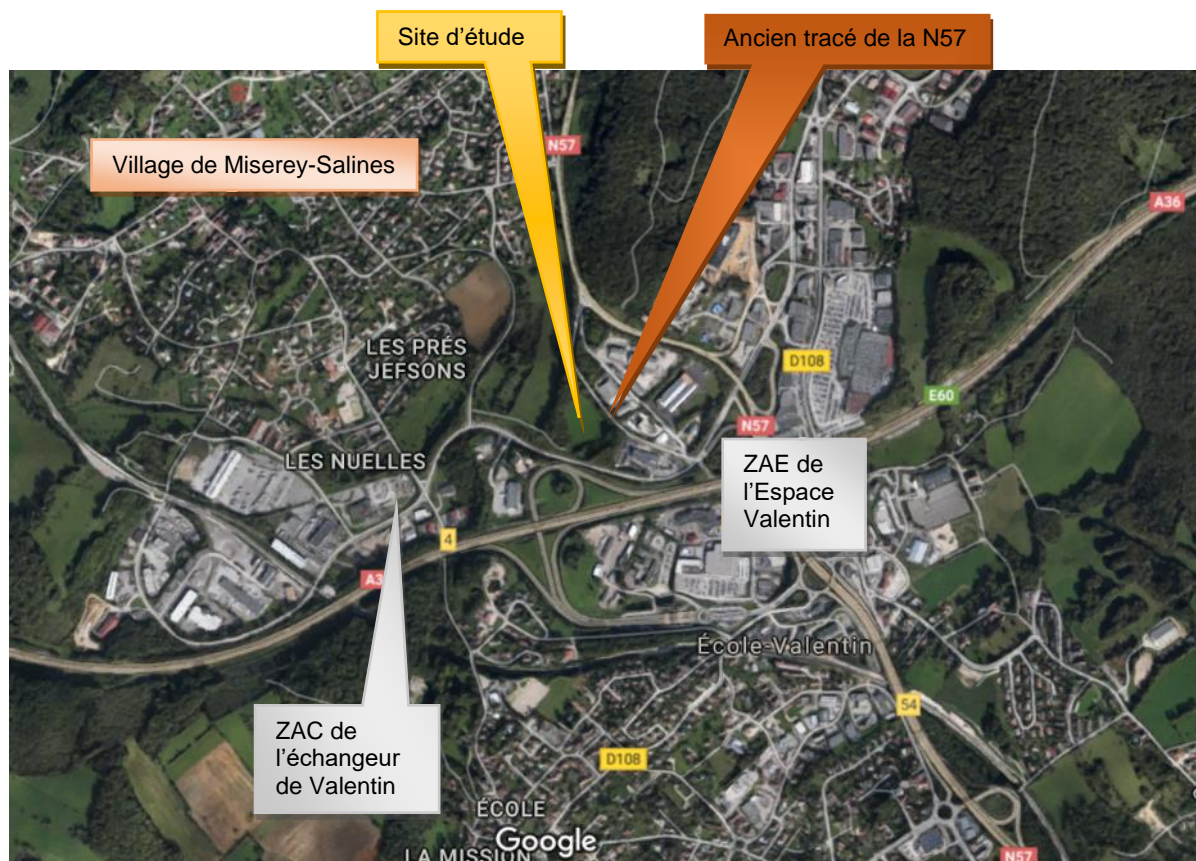
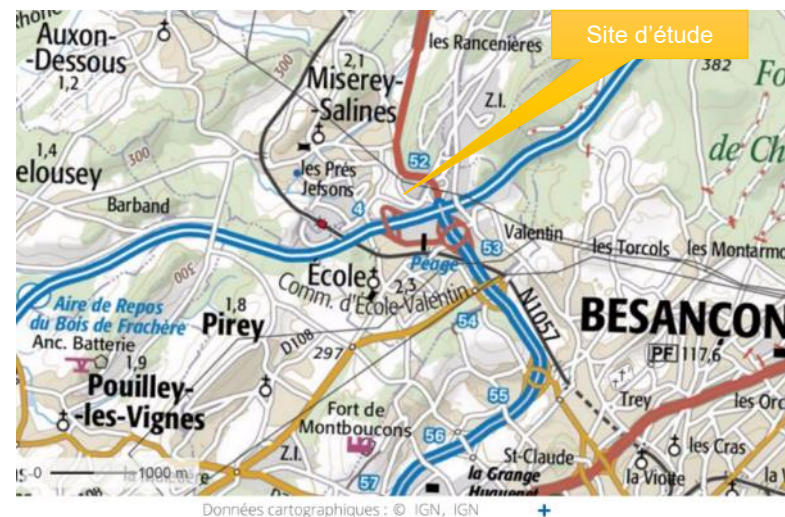
En fonction des besoins actuels, seul le secteur de la future entrée Est du village de Miserey-Salines est étudié, plus précisément le site de la zone 1AUy identifiée au PLU.

# I. Présentation du site - Éléments de diagnostic

## I.1. Le site dans son contexte urbain et paysager

Commune du département du Doubs, Miserey-Salines fait partie du canton de Besançon 3 ; elle se situe à une petite dizaine de kilomètres au nord-ouest de Besançon. Sa superficie est de 622 hectares ; elle est positionnée à une altitude moyenne d'environ 300 mètres.

D'un point de vue géographique, Miserey-Salines est limitrophe avec les communes de Les Auxons, au nord et à l'ouest, Chatillon-Le-Duc, au nord-est et à l'est, Ecole-Valentin, au sud-est, Pirey, au sud et Pouilley-Les-Vignes, au sud-ouest.



Le site d'étude (zone 1AUy) est positionné en limite sud du territoire communal, aux abords de la ZAE de l'Espace Valentin, zone identifiée au SCoT comme faisant partie de l'armature des zones d'activités d'intérêt régional et départemental.

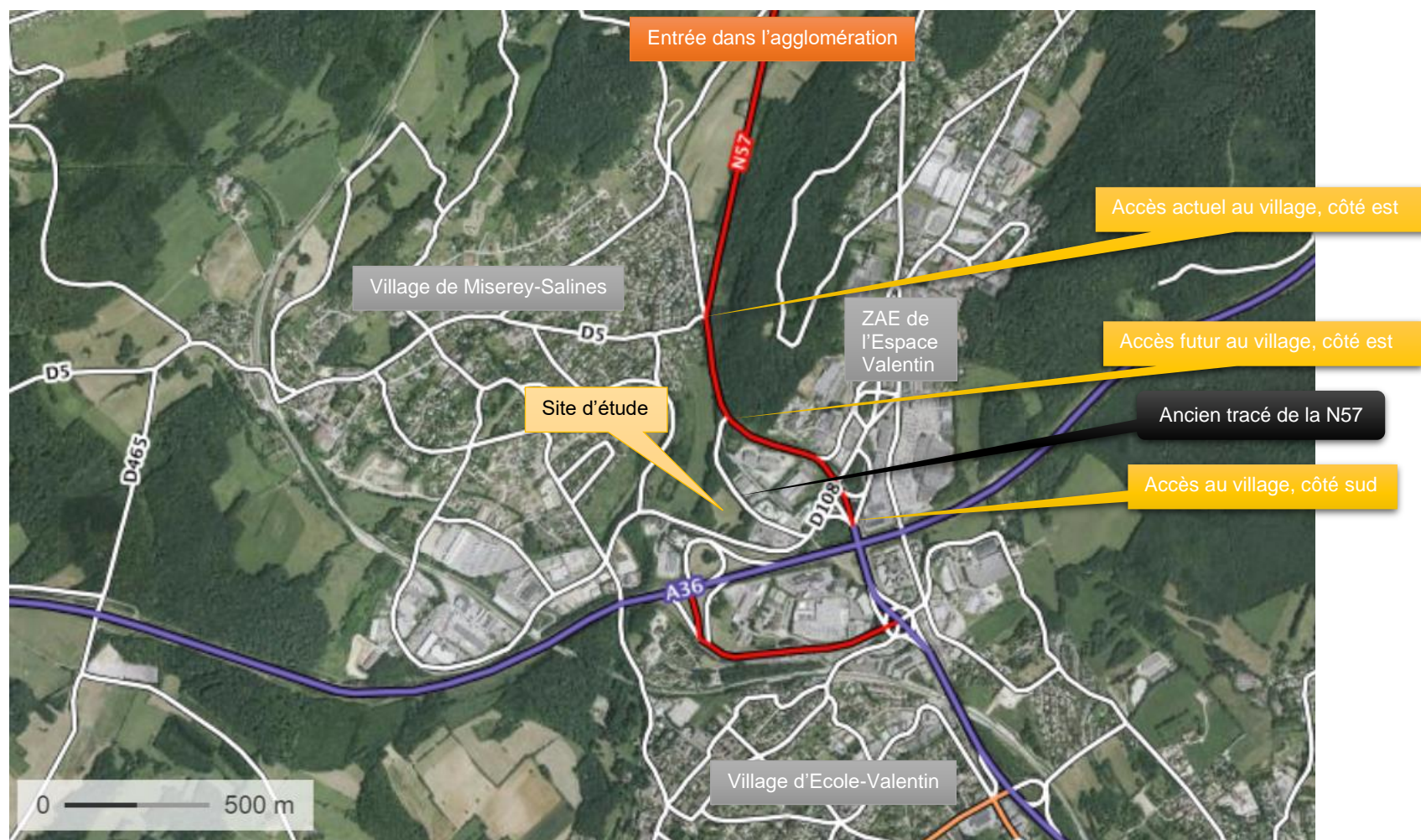
Il se situe en position dominante par rapport au village, en crête du coteau qui verse sur la plaine de Miserey-Salines. Il est bordé par plusieurs voies : un tronçon de l'Ancienne Route Nationale (1), actuellement faisant office de voie de liaison entre la N57 et la D108 (rue Ariane II), la D108, et au-delà de cette dernière, l'A36, notamment une bretelle de raccordement.

La superficie totale de la zone 1AUy est d'environ 3 hectares.

(1) Baptisé, pour simplifier, rue ARN dans la présente étude

Si l'on parle ici d'entrée de ville, appellation générique retenue par le législateur, il est plus que jamais nécessaire de clarifier les situations, d'identifier les polarités, car le site baigne dans un dédale de voies qui s'entremêlent jusqu'à désorienter l'utilisateur inhabituel.

Cette analyse prend en compte le projet de mise à 2x2 voies de la N57, laquelle prendra alors le statut de « route express », la Région considérant l'axe Vesoul – Besançon comme un axe régional structurant, dont il faut améliorer la performance, notamment dans l'optique d'améliorer la desserte de Besançon et de desservir la future gare TGV. L'accès au village de Miserey-Salines, côté est, se trouvera alors déplacé, et le tronçon de l'ancien tracé de la N57, voie de desserte du site d'étude, participera à l'entrée dans le village de Miserey-Salines.



Données cartographiques : © IGN +



### Trois vues de l'ancienne N57

Si ce tronçon de l'ancienne N57 appartient toujours au domaine de l'Etat, ses caractéristiques rappellent plus celles d'une Départementale, voire d'une voie communale. Un rideau boisé l'encadre sur les deux tiers de son parcours, alors qu'au sud, l'urbanisation a fait son apparition, marquée par du bâti de type industriel, dans certains cas, sans recherche d'intégration paysagère ou fonctionnelle, notamment en matière de stationnement. Une centrale à béton est installée en face de la zone 1AUy.



### **Une entrée de ville en devenir**

L'environnement alentour du site d'étude est dominé par le naturel, formé de boisements qui accompagnent les nombreuses voies de circulation routière. Un embryon d'urbanisation s'est installé aux abords de la rue Ariane II, exclusivement de l'activité économique d'orientation clientèle spécialisée, ce qui explique la quasi absence d'équipements pour la mobilité douce et de mobilier urbain. Ce secteur est à « construire », il ne faut pas le gâcher !



Vue depuis le carrefour de l'ancienne N57 avec la rue Ariane II  
Ce secteur est éloigné du cœur de la ZAE ; au loin, les 1<sup>ers</sup> bâtis de la ZAE.

Vue de la rue Ariane II  
Encadrant la rue Ariane II, des boisements naturels cloisonnent les espaces. Cette rue sépare le site d'étude de l'A36.



Vue intérieure du site d'étude : Au centre, une prairie de fauche entourée de boisements, sous forme de cordon ou de type bosquet.



Vue extérieure depuis le site d'étude

Depuis l'orée du bois, côté nord, on découvre la plaine agricole qui plonge vers le village de Miserey-Salines.

Cet espace boisé préserve la vue depuis le village, permettant de le laisser dans son écrin végétal.



## Vues extérieures sur le site d'étude depuis l'A36



Le cordon boisé qui accompagne la rue Ariane II ferme la fenêtre visuelle sur le site d'étude.



Le bâti existant de la concession automobile riveraine au site d'étude s'offre aux usagers de l'A36.



Un important mur de soutènement et des boisements séparent la bretelle de raccordement à l'A36, de la rue Ariane II.



## I.2. L'entrée est du village – Les infrastructures routières concernées

Etant donné les travaux de mise à 2x2 voies de la N57 et de son devenir de route express, deux analyses sont effectuées ci-après.

La première correspond à la situation actuelle, la seconde à la situation future.

Précisons qu'avec le classement route express de la N57, l'ancien tronçon de la RN deviendra bretelle d'échange avec une route express et de ce fait, le recul applicable aux constructions qui lui feraient front serait au minimum de 100 mètres. (1)

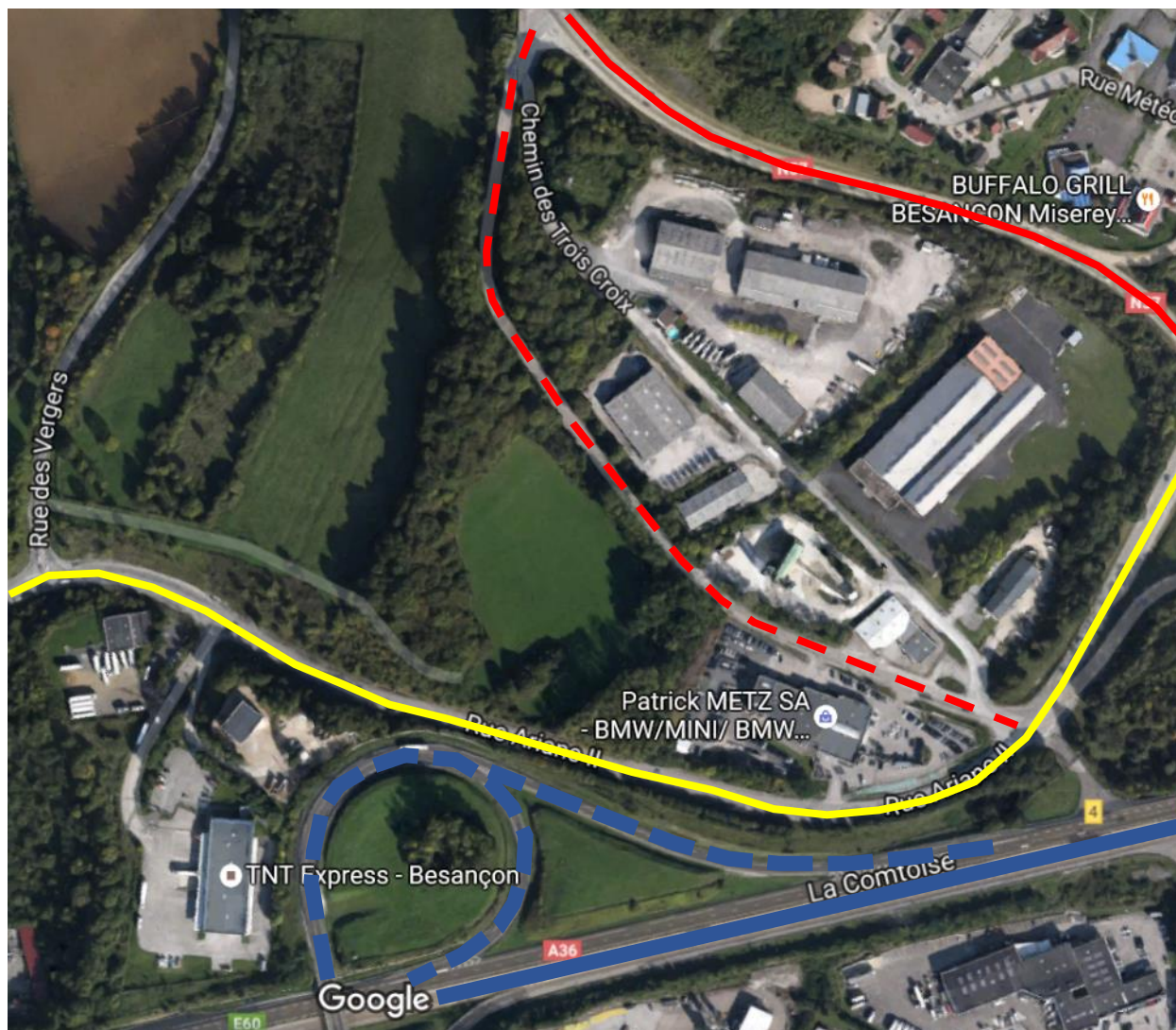
- Dans la situation actuelle, les voies concernées, c'est-à-dire celles qui ont un impact direct sur le site d'étude sont : l'A36 et ses bretelles d'accès, la rue Ariane II (D 108), et l'ancien tronçon de la RN.

Dans ce cas les reculs minimums applicables sont :

- 100 mètres de l'axe de l'A36 et de ses bretelles (1) ;
- 20 mètres de l'axe de la D108 ;
- 5 mètres de l'alignement de l'ancien tronçon de la RN.

- Dans la situation future, les voies concernées seraient les mêmes ; la différence porte sur la distance de recul des constructions vis-à-vis de l'ancien tronçon de la RN, soit 100 mètres minimum de l'axe.

La présente étude porte application de la situation actuelle et par anticipation de la situation future. Cette stipulation s'entend que lorsque la N57 deviendra route express, les dispositions retenues dans le cadre de la présente révision du PLU, ne seront pas remise en cause et continueront de s'appliquer.



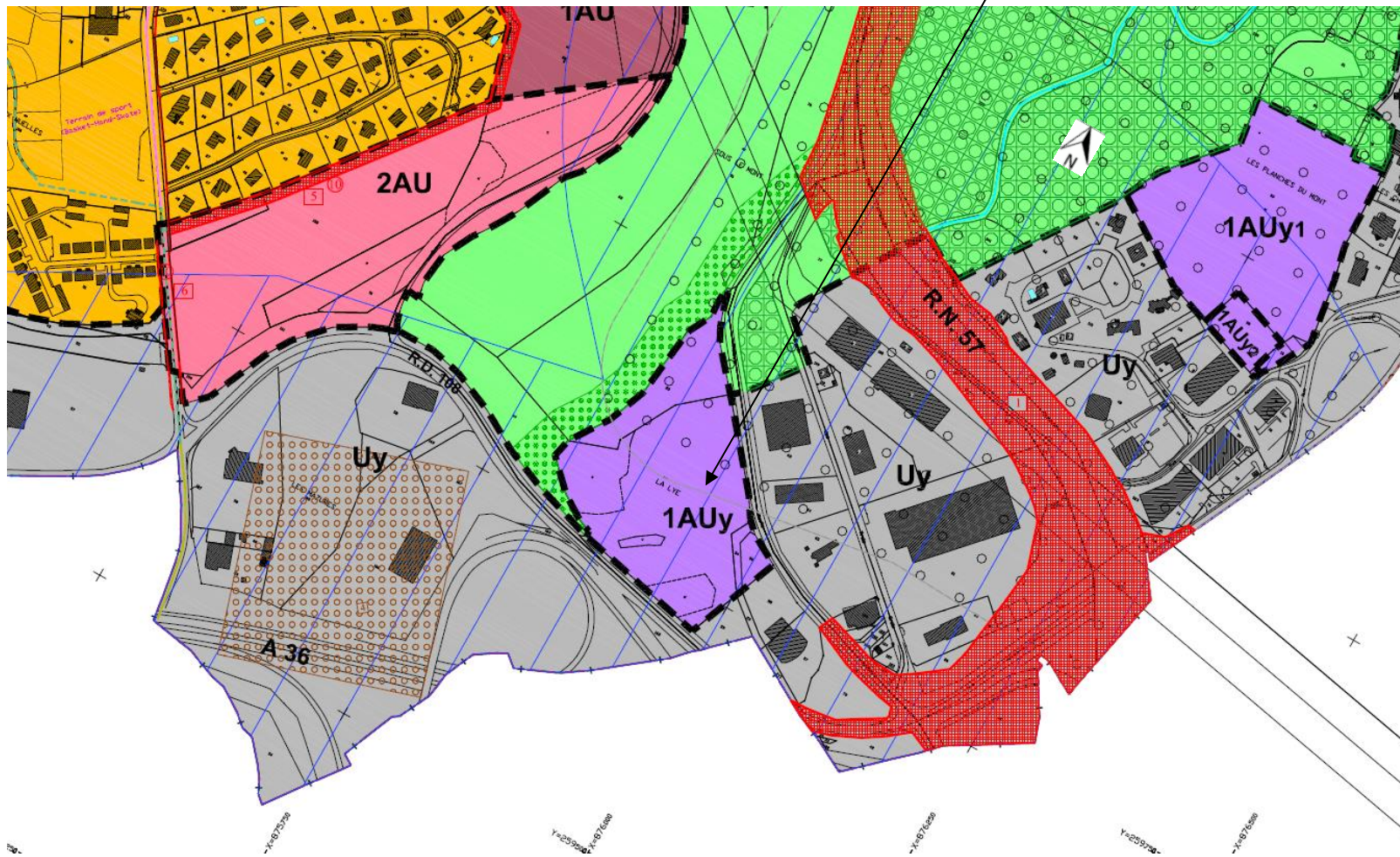
(1) Selon la circulaire du 13 mai 1996 portant application de l'article L.111-1-4, recodifié, pour partie, L.111-6, les bretelles des échangeurs situées sur les autoroutes et les routes express ont le statut de la voie concernée.

## Les éléments de prise en compte

Ce titre porte sur l'analyse des thématiques fixées par l'article L.111-8 du code de l'urbanisme, lesquelles sont les nuisances, la sécurité, la qualité architecturale, la qualité de l'urbanisme et celle des paysages, ainsi que de l'environnement.

Cette analyse identifie les interactions du projet sur son environnement et sur les fonctionnalités urbaines alentours, et procède à la définition des mesures nécessaires pour une intégration réussie du projet, tant sur le plan social, qu'économique et environnemental.

Ci-dessous, un extrait du règlement graphique du PLU en vigueur permettant d'identifier la zone concernée.



## II.1. Nuisances (Nuisances sonores et olfactives, pollutions atmosphériques et souterraines)

### ❖ **Nuisances sur l'extérieur**

La zone 1AUy est éloignée des zones d'habitat, 350 mètres au plus court, et son accès, depuis les grands axes de circulation (A36 et N57), ne contribue pas à l'augmentation du trafic dans les zones d'habitation.

En outre, le règlement du PLU stipule que sont admises les constructions et installations, classées ou non, à usage d'activité artisanale, commerciale, de bureaux et d'hébergement hôtelier, sous condition qu'elles n'apportent pas de nuisances (bruit, fumées, odeurs, circulation, émissions de produits toxiques ou polluants (pollution atmosphérique ou souterraine) ...). Il interdit les constructions destinées à l'activité industrielle et les entrepôts.

Il stipule aussi que sont admis sous condition, les dépôts de matériel ou de matériaux indispensables au fonctionnement de l'activité sous condition de mettre en œuvre les dispositifs nécessaires pour éviter la pollution souterraine et qu'ils n'apportent pas de nuisances visuelles ou olfactives.

Pour limiter les pollutions, le règlement du PLU impose :

#### **Eaux usées**

- Toute construction doit être raccordée au système public d'assainissement selon le mode séparatif
- À l'exception des effluents rejetés et compatibles avec les modes de traitement, et sous réserve d'une convention de rejet avec le gestionnaire du réseau, l'évacuation des eaux industrielles dans les réseaux d'eaux usées ou d'eaux pluviales, est interdite.

L'évacuation des eaux résiduaires industrielles au réseau public d'assainissement, si elle est autorisée, peut être subordonnée à un prétraitement approprié.

#### **Eaux pluviales**

- Lors de chaque aménagement de terrain, une analyse de sol avec essai d'infiltration doit être réalisée. En fonction du résultat, les eaux pluviales de toutes parties imperméabilisées doivent être infiltrées sur le terrain objet de l'aménagement, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un équipement de rétention (cuve, bassin ...) permettant l'évacuation des eaux suivant un débit de fuite déterminé par l'essai d'infiltration.

En cas d'impossibilité d'infiltration en raison de la nature du sous-sol, l'évacuation des eaux pluviales doit s'effectuer dans le réseau public. Avant rejet dans ce réseau, un équipement de rétention (cuve, bassin ...) doit être réalisé pour adapter le débit de fuite à la capacité de collecte du réseau public.

Dans tous les cas, un dispositif de pré-traitement des eaux pluviales doit être installé.

- Les eaux pluviales de toiture doivent être infiltrées soit directement sur le terrain objet de la construction, soit évacuées par le biais de l'installation commune à l'opération. Elles peuvent être récupérées en vue d'une utilisation à usage personnel, sous condition de respecter les textes législatifs et réglementaires en vigueur.
- Les produits ou déchets solides et liquides doivent être entreposés sur des aires étanches raccordées à un dispositif de collecte et de pré-traitement des eaux.

Un double réseau d'assainissement (EU-EP) passe sous la rue Ariane II. Les rejets d'assainissement des futures installations à réaliser dans la zone 1AUy pourront donc s'opérer dans ces réseaux.

En fonction de la situation de la zone et des dispositions réglementaires préexistantes au PLU, la prise en compte des nuisances sur l'extérieur est satisfaisante.

### ❖ **Nuisances subies**

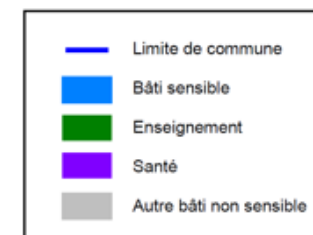
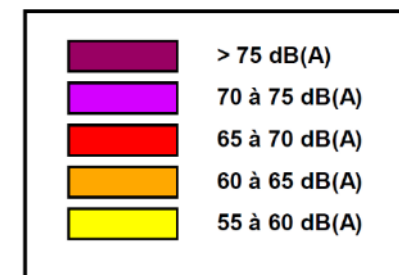
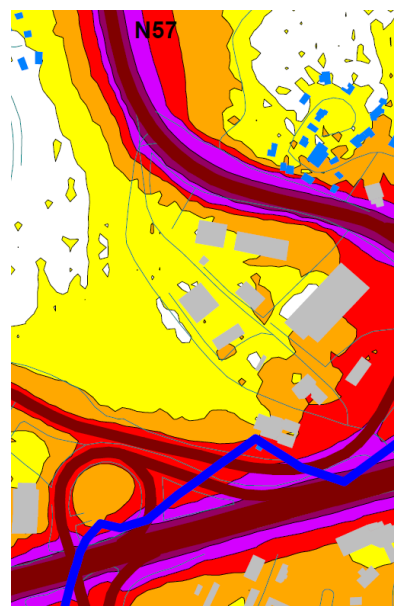
Elles sont de deux ordres : les nuisances sonores et les pollutions atmosphériques. Pour ces dernières, elles ne sont pas maîtrisables dans le cadre de la présente étude.

- Nuisances sonores

La commune de Miserey-Salines est concernée, pour les infrastructures routières A36 et N57, par le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) approuvé par le Préfet du Doubs le 31 mars 2014.

Le Grand Besançon, concerné par la directive européenne n°2002-49-CE du 25 juin 2002, a produit des cartes stratégiques du bruit pour 10 de ses communes membres, dont Miserey-Salines ; ces cartes ont été élaborées en 2012/2013. Ci-contre, un extrait de la carte de Miserey-Salines.

Le site d'étude est consigné dans un niveau sonore compris entre 55 et 65 décibels.



Afin de cerner la situation sonore au site d'étude, une analyse des bruits perçus de l'intérieur du site d'étude a été effectuée, selon une méthode d'écoute naturelle.

Les résultats sont traduits selon un grille de lecture simple, calibrée de 0 à 4 selon l'intensité et la fréquence :

Grille de lecture des bruits perçus		
Niveau	Intermittent	Continu
	Catégorie	
Nul	0	
Faible	1a	1b
Moyen	2a	2b
Fort	3a	3b
Très fort	4a	4b

Les « mesures » ont été effectuées le 15 novembre 2016 depuis deux positions : près de la rue Ariane II (P1) ; près de la rue « ARN » (cf. (1) page 4) (P2).

Précisons qu'à cette date, des boisements, situés le long de la rue Ariane II, avaient été coupés.



Données cartographiques : © IGN

- En P1, les bruits de l'A36 sont faiblement perçus grâce aux talutages de l'autoroute.
- En P1, les bruits de la rue Ariane II ne sont pas de niveau 4 en raison de la position dominante du site d'étude.
- En P2, les bruits de la rue ARN ne sont pas supérieurs au niveau 2 grâce aux boisements qui bordent cette rue.

Résultats des mesures			
	Bruit perçu de :		
	A36	Rue Ariane II	Rue ARN
Position P1	1a	3a	0
Position P2	0	1a	2a

On ne distingue pas les bruits émanant de la N57, peut être confondus avec ceux d'autres voies, peut être inaudible. Toujours est-il, qu'un important espace de talus boisé et urbanisé de bâtiments à caractère industriel, auto-protège ici la zone 1AUy.

Des solutions existent pour supprimer ou réduire les bruits à l'intérieur des bâtiments ; les architectes ont la connaissance de ces solutions.

Pour les espaces extérieurs, des dispositifs permettant d'atténuer les bruits peuvent être mis en œuvre : mur antibruit, merlon de terre, cordon boisé ; ce dernier est moins efficace et dépend de la densité des boisements et de la largeur du cordon.

Cependant, ces dispositifs suppriment la « vitrine » naturelle offerte par la proximité de la voie. Rappelons que la zone concernée, 1AUy au PLU, est destinée à accueillir principalement des activités artisanales, commerciales et de bureaux, et de l'hébergement hôtelier ; l'habitat y est interdit, à l'exception de celui destiné au logement des personnes dont la présence sur la zone est nécessaire pour assurer, la sécurité et le gardiennage de l'activité, dans la limite d'un logement par activité et sous réserve d'être intégrées à un bâtiment d'activité et que le logement respecte, par rapport aux bâtiments agricoles, les règles de recul imposées par l'article L. 111-3 nouveau du code rural issu de la loi d'orientation agricole du 9 juillet 1999.

La liberté de choix est donc laissée au maître d'ouvrage des constructions, entre « être vu » ou « atténuer les bruits ».

## II.2. Sécurité

Ce thème traite de la sécurité en matière de circulation des véhicules, des deux-roues et des piétons, ce qui implique également le stationnement et l'éclairage des voies.

Le PLU contient déjà des dispositions en matière de sécurité, dont :

« Accès  
- Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique, notamment ils doivent être situés de telle façon qu'en aucun cas un véhicule garé ne déborde sur l'emprise publique des voies, et doivent être conçus et disposés de telle manière que les plus gros véhicules susceptibles d'accéder à la parcelle puissent le faire en marche avant, sans manœuvre sur la voie publique.

Voiries  
- Les voies publiques et privées doivent avoir des caractéristiques adaptées à l'approche du matériel des services publics (lutte contre l'incendie, déneigement, collecte des déchets ménagers...).  
- Les dimensions, formes et caractéristiques techniques des voies publiques et privées doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent ou aux opérations qu'elles doivent desservir.  
- Les voies en impasse doivent conserver un caractère exceptionnel ; dans ce cas elles comporteront à leur extrémité une aire de retournement susceptible de contenir un cercle de 27 mètres de diamètre.  
- A l'intérieur de la parcelle des aires de manœuvres doivent être aménagées de manière à éviter les manœuvres des véhicules sur la voie publique.

Stationnement  
- Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies publiques, tant pour les occupants que pour les visiteurs. De plus, pour assurer les opérations de chargement, déchargement et manutention, des emplacements suffisants doivent aussi être prévus hors des voies publiques.  
- Dans le cas de construction à usage commercial ou de bureaux il est exigé une place de stationnement ouverte au public pour 25 mètres carrés de superficie hors œuvre nette.  
- Dans le cas de construction destinée à l'hébergement hôtelier, il est exigé :  
Hôtel : une place de stationnement ouverte au public par chambre ;  
Restaurant : une place de stationnement ouverte au public pour 20 mètres carrés de superficie hors œuvre nette.  
Les orientations d'aménagement font état d'un seul accès à la zone, de 10 mètres de largeur, depuis la rue ARN. »

Ces dispositions doivent être modifiées et complétées de mesures en faveur des déplacements doux, de l'éclairage des espaces extérieurs et de la collecte des déchets.

Tout d'abord, la rue ARN devrait être aménagée pour organiser la circulation douce (piétonnière et cyclable) et l'éclairage public, et régler le stationnement des véhicules.

Concernant la zone 1AUy, les dispositions suivantes pourraient être proposées :

- Aucun accès pour les véhicules n'est autorisé directement depuis la rue Ariane II.
- L'accès principal « véhicule » à la zone 1AUy doit s'effectuer depuis la rue (ancienne RN).
- Des accès piétonniers sont admis depuis la rue Ariane II, sous conditions qu'ils permettent de rallier un arrêt de transport en commun et de l'accord préalable du gestionnaire de la voie. (En l'occurrence le conseil départemental, cette rue étant une route départementale).
- Par mesure d'harmonisation à l'échelle communale, les candélabres d'éclairage public seront imposés par la municipalité. Ils devront permettre un éclairage nocturne peu impactant pour les chiroptères. Les candélabres munis d'éclairage de type « boule » sont interdits.
- Concernant l'organisation de la collecte des déchets. Joindre en annexe au PLU, un document établi par la Direction des déchets du Grand Besançon et ajouter à l'orientation d'aménagement de la zone 1AUy le texte suivant : « Concernant l'organisation de la collecte des déchets, consulter l'annexe figurant au PLU relative aux déchets ménagers, et prendre attache auprès de la Direction des déchets du Grand Besançon. »



## II.3. Qualité architecturale

Ce thème traite de l'architecture au sens de l'intégration dans leur environnement des éléments visibles de l'extérieur. On entend par éléments, les bâtiments et les clôtures.

Le PLU contient déjà des dispositions en matière d'intégration architecturale, dont :

### « Hauteur

- La hauteur maximale des constructions est fixée à 8 mètres à l'égout de la toiture ou à l'acrotère. Toutefois des dépassements partiels peuvent être autorisés en cas d'impératifs fonctionnels sous condition que les installations techniques en surélévation s'intègrent au site environnant.
- Pour les constructions annexes accolées ou pas au bâtiment principal, la hauteur maximale à l'égout de toiture ou à l'acrotère, est fixée à 4 mètres.

### Aspect extérieur

- Les constructions de quelque nature que ce soit et les clôtures, doivent présenter un aspect compatible avec le caractère et l'intérêt des lieux avoisinants, du site et du paysage (voir annexes architecturales).

### Qualité architecturale des constructions

- Toutes les façades des constructions visibles ou non de la voie publique doivent être traitées en matériaux de bonne qualité et harmonisées entre elles.
- Est interdit : l'emploi extérieur à nu de matériaux notoirement fabriqués en vue d'être recouverts d'un parement ou d'un enduit (carreaux de plâtre, briques creuses, moellons, etc...), exception faite pour le béton "brut de décoffrage" à condition que sa qualité et la qualité de la mise en œuvre de son coffrage soient recherchées en vue de cet aspect, exception faite aussi pour d'autres matériaux non mentionnés, sous les mêmes réserves de qualité.
- Les bâtiments annexes et les murs aveugles apparents en harmonie avec les façades principales doivent être réalisés avec la même gamme de matériaux, de revêtements et de couleurs. Les matériaux de façades seront autolavables et doivent présenter de bonnes qualités de vieillissement. Les revêtements métalliques non peints (notamment les tôles galvanisées et satinées) sont proscrits.

### Couleurs

- Les matériaux et couleurs utilisés doivent s'harmoniser à la fois avec les éléments naturels proches et à la fois avec les bâtiments industriels voisins qui sont déjà construits ou en cours de construction.
- Les projets de coloration des bâtiments doivent être joints à la demande de permis de construire.

### Clôtures

Les clôtures ne sont pas obligatoires.

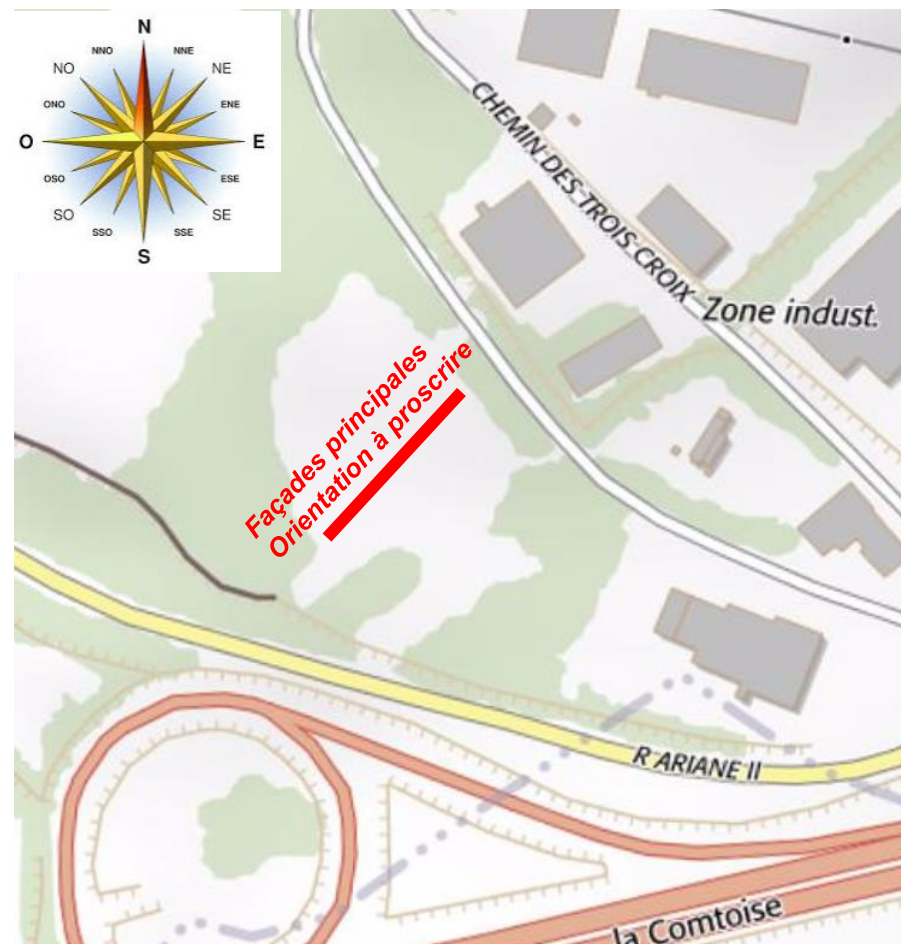
- Les clôtures en éléments de ciment moulés sont interdites.
- Les clôtures, tant à l'alignement que sur les limites séparatives, doivent être constituées, soit par des haies, soit par des grilles, grillages ou tous autres dispositifs à claire-voie, comportant ou non un mur-bahut.
- La hauteur totale des clôtures, mesurée côté voirie à partir du point haut du trottoir ou de l'accotement, est fixée à 1,90 mètre ; la hauteur des murs bahuts est limitée à 0,60 mètre.
- Afin de dégager la visibilité pour la circulation, les haies vives ou similaires constituant ou doublant les clôtures de tous les terrains d'angles, ne doivent pas dépasser la cote de 1 mètre, ceci sur une longueur minimum de 50 mètres de part et d'autre du carrefour. »



Ces dispositions doivent être complétées de mesures visant à renforcer l'intégration des façades visibles depuis les voies publiques existantes et en devenir, et à favoriser la qualité environnementale des constructions.

Les dispositions suivantes pourraient être proposées :

- La ou les façades principales (façades vitrines) et celles visibles depuis la rue Ariane II et la rue (ancienne RN) doivent être composées de plusieurs baies (porte, fenêtre ou vitrine).
- Les façades principales ne doivent pas être positionnées suivant une orientation nord/nord-ouest et ouest/nord-ouest.



Données cartographiques : © IGN



## II.4. Qualité paysagère et environnementale

Ce thème porte sur l'intégration paysagère du projet, en particulier l'aspect protection et équilibre des éléments naturels, végétalisation des espaces, et accessoirisation de la zone (mobilier urbain et panneaux publicitaires). Précisons ici, que la commune de Miserey-Salines dispose d'un règlement local de publicité.

Ce thème et celui relatif à l'architecture sont donc complémentaires pour une approche complète du volet paysager.

Le PLU contient déjà des dispositions en matière d'intégration paysagère, dont :

### « Stationnement

- Les parkings seront agrémentés d'arbres de haute tige, dont le nombre ne peut être inférieur à un arbre pour 4 places de stationnement. Les arbres peuvent être répartis de manière individuelle sur l'aire de stationnement, être groupés pour former des massifs ou implantés pour combiner les deux modes.

### Espaces libres – plantations

- D'une façon générale, les espaces libres de toute occupation du sol doivent être traités en espaces verts et convenablement entretenus.  
- Dans le cas d'activités portant atteinte à l'aspect visuel du site, des écrans végétaux ou des plantations d'arbres de haute tige doivent être réalisés.»

Ces dispositions doivent être complétées pour assurer la protection d'éléments naturels remarquables, optimiser l'ensoleillement hivernal et favoriser la qualité des équipements d'accessoirisation.

Les dispositions suivantes pourraient être proposées :

- Un cordon boisé doit être préservé sur la façade ouest de la zone 1AUy, ceci dans l'objectif notamment de préserver un alignement végétal qui se poursuit au-delà de la zone et de protéger les vues depuis le village de Miserey-Salines (cf. Trame verte ci-contre).

- Aucun bâtiment ne doit être implanté à moins de 10 mètres du bord du cordon boisé préservé, ceci pour favoriser la création d'une nouvelle lisière bénéfique à l'écotone.

- Un grand chêne sessile doit être protégé. Il sera identifié dans les orientations d'aménagement. Il ne pourra être coupé que pour raison sanitaire et s'il menace la sécurité publique ou les constructions bâties.

- Les boisements qui seront plantés devront être choisis parmi les essences locales (cf. Proposition de végétaux à utiliser, figurant dans les pièces annexes du PLU).

- Afin de ne pas réduire l'ensoleillement hivernal sur les bâtiments, les boisements et les haies qui seront plantés devront être à feuillage caduc.

- Pour les enseignes et préenseignes, se référer au règlement local de publicité en vigueur dans la commune.

- Le mobilier urbain devra être harmonisé à l'échelle de la zone 1AUy.

Dans ce cadre, un cahier des charges sera élaboré par l'aménageur.



Données cartographiques : © IGN



## II.5. Qualité de l'urbanisme

Ce thème porte sur les conditions d'occupation du sol et sur les prospects d'implantation des constructions. Il finalise l'étude en s'enrichissant des données et des analyses observées précédemment, et en apportant les éléments requis par l'article L.111-8 du code de l'urbanisme, des règles d'implantation des constructions différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 du même code.

Le PLU contient déjà des dispositions en matière d'occupation du sol et d'implantation des constructions, dont :

### « Conditions d'occupation du sol

- L'ouverture à l'urbanisation doit s'effectuer dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble portant sur la totalité de la zone, à charge pour le lotisseur ou l'aménageur de réaliser les équipements internes à la zone, tels qu'ils sont définis dans les orientations d'aménagement.

*Cette disposition est essentielle pour envisager une organisation cohérente des espaces et une harmonisation des équipements communs.*

- Le Coefficient d'Emprise au Sol (CES) maximum est fixé à 0,60.

### Reculs des constructions

- Aucune construction ne pourra être édifiée à moins de 20 mètres d'une limite d'un espace boisé classé situé en zone N du PLU.

- Autoroute A36 : aucune construction nouvelle, située à l'intérieur du périmètre défini conformément à l'article L.111-1-4 (1) du code de l'urbanisme, ne pourra s'implanter à moins de 100 mètres de l'axe de l'autoroute A36 et de l'axe des bretelles d'accès, hormis les exceptions prévues dans l'article III-2-2 de la circulaire n° 96-32 du 13 mai 1996, telles que précisées dans les pièces écrites et les documents graphiques.

Les constructions non soumises à ce recul ne peuvent toutefois pas être implantées à moins de 50 mètres de l'axe de l'autoroute A36.

- Route nationale n° 57 : aucune construction nouvelle, située à l'intérieur du périmètre défini conformément à l'article L.111-1-4 (1) du code de l'urbanisme, ne pourra s'implanter à moins de 75 mètres de l'axe de la RN n° 57, hormis les exceptions prévues dans l'article III-2-2 de la circulaire n° 96-32 du 13 mai 1996, telles que précisées dans les pièces écrites et les documents graphiques.

Les constructions non soumises à ce recul ne peuvent toutefois pas être implantées à moins de 25 mètres de l'axe de la demi-chaussée la plus proche du nouveau tracé projeté à 2 x 2 voies de la RN n° 57.

- Route départementale n° 108 : le recul minimum est fixé à 20 mètres par rapport à l'axe.

- Autres voies : un recul de 5 mètres minimum est imposé par rapport à l'alignement des autres voies publiques ou du bord des voies privées ouvertes à la circulation publique.

- Des reculs autres que ceux définis aux paragraphes ci-dessus peuvent être imposés au débouché des voies, aux carrefours et dans les courbes de manière à assurer la sécurité et la visibilité.

- La construction de bâtiments joignant la limite séparative est autorisée dans les cas suivants et sous condition que les dispositions contre l'incendie soient prises conformément aux prescriptions du code de la construction et de l'habitation : Dans le cadre d'un plan d'ensemble approuvé (lotissement, ZAC...). Pour des volumes annexes d'une hauteur inférieure à 2.50 mètres en limite et d'une superficie d'emprise au sol inférieure à 25 mètres carrés.

- Dans les autres cas, la distance horizontale de tout point d'un bâtiment au point le plus proche des limites séparatives doit être de 5 mètres minimum.

- Entre deux constructions non contiguës, doit toujours être ménagée une distance suffisante pour permettre l'entretien facile des marges d'isolement et des bâtiments eux-mêmes, ainsi que le passage et le fonctionnement du matériel de lutte contre l'incendie. Cette distance doit être au minimum de 5 mètres. »

---

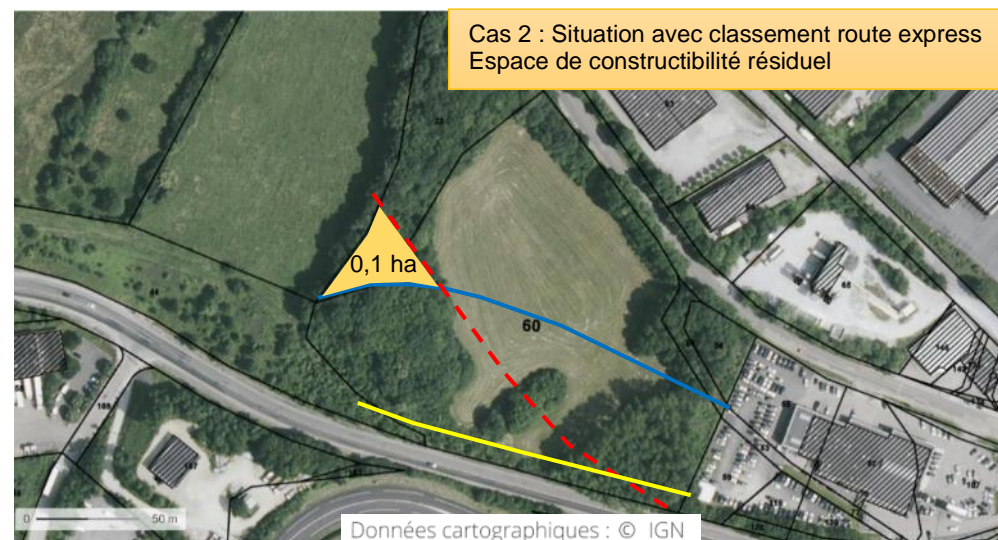
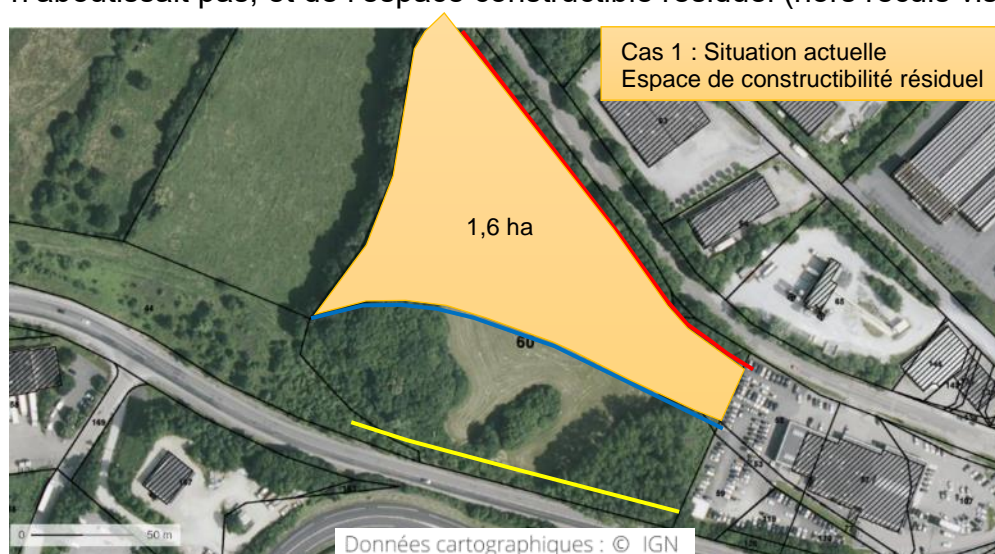
(1) L'article L.111-1-4 a été recodifié en articles L.111-6, L.111-7, L.111-8, L.111-9 et L.111-10, avec prise d'effet au 1<sup>er</sup> janvier 2016.

Les dispositions concernant les reculs des constructions par rapport aux voies doivent être amendées pour les motifs suivants :

- Favoriser la densification de l'espace à urbaniser. *Cet objectif est inscrit dans plusieurs lois : la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains, dite loi SRU, la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement du 3 août 2009 dite "Grenelle 1" pour répondre à l'urgence écologique et à la nécessité d'agir, et la loi portant engagement national pour l'environnement du 12 juillet 2010 dite "Grenelle 2" laquelle décline de manière concrète les orientations du "Grenelle 1". Cet objectif est en outre soutenu par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'agglomération Bisontine approuvé le 14 décembre 2011.*
- Permettre un aménagement rationnel de la zone (cf. 2 schémas « Cas 1 et 2 » ci-dessous) ; dans le cas 2, la modification des reculs permet l'urbanisation de cet espace.

Le schéma « Cas 1 » fait état des reculs en vigueur avant la présente révision du PLU et de l'espace constructible résiduel (hors reculs vis-à-vis des limites séparatives et des espaces boisés classés).

Le schéma « Cas 2 » est anticipatoire. Il fait état des reculs lorsque la N57 prendra le statut de Route express, si la présente révision du PLU n'aboutissait pas, et de l'espace constructible résiduel (hors reculs vis-à-vis des limites séparatives).



### Légende des reculs

- A36 : Au moins 100 mètres de l'axe de l'autoroute et de l'axe des bretelles d'accès ———
- D108 : Au moins 20 mètres par rapport à l'axe ———
- Autres voies : Au moins 5 mètres de l'alignement ———
- Ancienne RN si statut de bretelles d'échanges avec la N57 route express : 100 mètres - - -

Le recul par rapport à la N57, au moins 75 mètres de son axe selon le PLU, n'est pas représenté car la distance, au plus court, qui la sépare de la zone 1AUy est d'environ 130 mètres.

Les dispositions suivantes pourraient être proposées :

Article 1AUy 6 - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

Les distances de recul minimum à respecter sont :

- 20 mètres par rapport à l'axe de la D108,
- 20 mètres par rapport à l'axe de l'ancienne RN, qu'elle est ou pas le statut de bretelle d'accès à une route express,
- Par rapport aux voies à créer dans la zone 1AUy (voies automobiles, piétonnes, cyclables ou mixtes), l'implantation des constructions est libre, sous condition de ne pas porter atteinte à la sécurité routière.

Les distances imposées s'appliquent au nu extérieur de la façade des constructions.

Concernant les locaux techniques et les équipements de viabilité, des reculs différents peuvent s'appliquer (cf. article 7 des dispositions générales).

« Rappel de l'article 7 des dispositions générales – Implantation des locaux techniques et des équipements de viabilité

*Les locaux techniques des services concessionnaires du domaine public dont la superficie n'excède pas 10 mètres carrés et d'une hauteur maximale de 3 mètres, peuvent être implantés en limite séparative de propriété.*

*Les locaux excédant ces dimensions devront respecter les dispositions particulières du présent règlement. En tout état de cause, l'alignement par rapport à la voie publique devra être respecté.*

*Les équipements de viabilité (électricité, téléphone, eau, assainissement...) de type coffrets, armoires..., peuvent être implantés, en cas de nécessités techniques, aux emplacements les plus appropriés des jonctions à opérer, sous réserve de ne pas porter atteinte aux règles générales de sécurité et de visibilité. »*

La D108 étant située entre la zone 1AUy et l'A36, aucun recul n'est retenu par rapport à l'A36. A titre d'information, la distance, au plus étroit en façade de la zone 1AUy, entre l'axe de la D108 et l'axe de la bretelle d'échangeur de l'A36 est d'environ 20 mètres.






De même, aucun recul n'est fixé par rapport à la N57 pour les motifs suivants : la zone 1AUy n'est pas visible depuis la N57 ; l'impact bruit de la N57 est nul ; la distance entre elle et la zone 1AUy est importante, de 130 à 270 mètres.

Il n'est pas nécessaire de fixer de recul pour les autres voies, ni de règles supplémentaires dans le cas des carrefours, des courbes ou des débouchés de voies, car l'implantation des constructions est laissée libre vis-à-vis des voies à créer, ceci au bénéfice de la densification des espaces urbains, et qu'en outre, une condition est introduite au regard de la sécurité routière.

Il n'est pas nécessaire de modifier les autres dispositions en vigueur propres à cette thématique (CES, recul des constructions par rapport aux limites séparatives ...), car elles sont cohérentes au regard des mesures proposées dans cette étude, et nécessaires à une organisation harmonieuse des espaces.

Le recul de 20 mètres proposé vis-à-vis des voies doit permettre la mise en valeur paysagère de l'espace le plus visible depuis le domaine public, et, si souhaité par le maître d'ouvrage, la mise en place d'un dispositif anti-bruit (cf. II.1. Nuisances sonores).

## II.6. Résumé schématique de mesures compensatoires proposées

-  Cordon boisé à préserver
-  Chêne sessile à protéger
-  Accès principal à la zone 1AUy
-  Recul minimum à respecter
-  Accès véhicule interdit depuis la RD



Données cartographiques : © IGN

## II.7. Croquis d'ambiance

Ce modèle présente un aménagement avec un bâtiment unique.



## En annexe

- Notice « Déchets ménagers » établie par la Direction des déchets du Grand Besançon

- Fiche « Pollution lumineuse » établie par la Commission de Protection des Eaux, du Patrimoine, de l'Environnement, du Sous-sol et des Chiroptères de Franche-Comté (CPEPESC)

Ces deux documents sont joints séparément.