

**CHAPITRE IV : ANNEXE -
ETUDE L111-1-4 DU CODE DE L'URBANISME**

**ETUDE RELATIVE A L'ARTICLE L. 111-1-4
DU CODE DE L'URBANISME**

INITIATIVE, Aménagement et Développement

RCS : D 339 752 644 - SIRET : 339 752 644 00015 - APE : 742C

Siège social : 4, passage Jules Didier 70000 VESOUL

Tél. : 03.84.75.46.47 - Fax : 03.84.75.31.69

e-mail : initiativead@wanadoo.fr

Agence : 38, rue des Granges 25000 BESANCON

Tél. : 03.81.83.53.29 - Fax : 03.81.82.87.04

e-mail : iad25@aol.com

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS	1
POSITIONNEMENT GÉOGRAPHIQUE, TOPOGRAPHIQUE ET PAYSAGER DE LA CHAUMUSSE	3
1. Au niveau du grand territoire	3
2. Au niveau communal	4
JUSTIFICATION DE L'IMPLANTATION DE ZONES D'ACTIVITES AU ABORDS DE L'ECHANGEUR	5
ANALYSE DU SITE ET CONTRAINTES	15
1. Nuisances acoustiques	15
2. Sensibilités environnementales du site	13
3. Autre contrainte du site	
4. Sécurité	15
5. Analyse paysagère du site d'études	16
RECOMMANDATIONS ET SYNTHÈSE DE L'ÉTAT INITIAL	19
ANNEXES	20

**URBANISATION DE LA ZONE SITUEE
LE LONG DE LA ROUTE NATIONALE 5
SUR LA COMMUNE DE LA CHAUMUSSE.**

*ANALYSE DU SITE, PARTI D'URBANISME RETENU, REGLES ETABLIES
EN APPLICATION DE L'ARTICLE L. 111-1-4 DU CODE DE L'URBANISME*

AVANT-PROPOS.

Le territoire communal de La Chaumusse est traversé par la route nationale 5 qui relie Paris à Genève.

L'article L. 111-1-4 du Code de l'Urbanisme prévoit 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 ne s'applique pas :

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

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

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

Dans les communes dotées d'une carte communale, le conseil municipal peut, avec l'accord du préfet et après avis de la commission départementale compétente en matière de nature, de paysages et de sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article au vu d'une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Il peut être dérogé aux dispositions du présent article, avec l'accord du préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue au premier alinéa, dès lors que

l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée motive la dérogation."

La zone constructible à vocation d'activités inscrite à la carte communale de La Chaumusse, non encore urbanisée et située sur un plateau en surplomb de la RN5 dans un environnement totalement naturel rentre dans le cadre défini par les dispositions de l'article L.111-1-4.

La présente étude vise à établir un parti d'urbanisme pour cette zone. Un certain nombre de règles et recommandations prenant en compte les nuisances, la sécurité, les qualités de l'architecture, des paysages et de l'urbanisme de la commune, et, plus particulièrement, du site étudié, seront définis.

POSITIONNEMENT GEOGRAPHIQUE, TOPOGRAPHIQUE ET PAYSAGER DE LA CHAUMUSSE.

1. AU NIVEAU DU GRAND TERRITOIRE.

Le territoire étudié se situe au Sud-Est du département du Jura, à 3 km au Nord de Saint-Laurent-en-Grandvaux, en plein cœur du Jura des Grands Vaux, premier palier de la haute chaîne du Jura. Sur ce premier palier de la haute chaîne du Jura, le jeu parallèle des plis détermine des vaux relativement larges dont le site de Saint Laurent fournit le plus bel exemple. Ces bas-fonds portent encore la trace de leur passé glaciaire sous forme de lacs et de tourbières qui constituent encore aujourd'hui des pôles de froids extrêmes lors des hivers rigoureux. La hêtraie-sapinière développe ses plus beaux peuplements sur les monts encadrants. La chape calcaire qui arme la topographie de ceux-ci est éventrée par des combes dévolues au pâturage.

La Chaumusse fait donc partie d'une grande dépression affectée de nombreuses rides et dépressions secondaires qui sont liées à des replis dans le soubassement rocheux et qui sont retaillés par l'action glaciaire. La plupart des surcreusements ont été colmatés par des dépôts au moment de la fonte des glaces. Des lacs et des tourbières se sont ensuite installés dans ces bas-fonds où les froids extrêmes sont habituels en hiver (Atlas des paysages de Franche-Comté).

L'image de La Chaumusse apparaît totalement dans cette description. Le paysage se lit facilement et est structuré par trois éléments principaux :

- le relief (grande combe générale, sommet, versant et nombreux replis secondaires) - *élément structurant majeur du paysage de la commune,*
- la végétation (forêt sur les versants marquant les limites de la combe, lambeaux de forêt masquant les vues, variation de couleur liée à la particularité du milieu naturel (tourbières, lac,...),
- l'urbanisme (développé à flanc de coteau ou sur la ride principale de la combe au-dessus du fond de vallée consacré au pâturage ou occupé par des lacs ou des tourbières). Cette position accentue les grandes découpes du paysage.

Le Haut Jura dans lequel s'inscrit le site étudié est un territoire traditionnellement riche de multiples savoir-faire (diamant, lapidaire, pipes, agriculture, ...) qui a aussi une tradition d'innovation, d'adaptation aux évolutions techniques avec une activité concentrée autour de secteurs très spécialisés (plasturgie, sous traitance automobile, micromécanique, lunetterie, travail du bois,...). Le territoire a ainsi créé un réseau très dense de PME-PMI qui caractérise l'industrie et l'activité locales (2ème bassin industriel de Franche-Comté).

Le Haut Jura, limitrophe de la Suisse, est par ailleurs traversé par un axe de circulation majeur à l'échelle du territoire : la route nationale n°5 reliant Paris à Genève.

L'ensemble de ces facteurs en fait un territoire attractif pour tous les types d'activités (artisanales, industrielles, commerciales...).

2. AU NIVEAU COMMUNAL.

La Chaumusse est une *commune rurale* appartenant au territoire du Jura des Grandvaux, premier palier de la haute chaîne du Jura.

Plusieurs activités y sont représentées : 4 exploitations agricoles, des entreprises artisanales, 1 bar-brasserie. De tout temps, la commune a été principalement vouée à l'agriculture. Ainsi, bien que l'activité agricole soit aujourd'hui en régression, le territoire communal est encore largement occupé par des prés, et pâtures. L'activité agricole est en effet prioritairement orientée vers la production laitière. Les prairies sont traitées en pâturages ou en champs de fauche. La diversification des productions végétales est nulle : au dernier recensement agricole, 0 ha étaient consacrés à la production céréalières.

Le relief de la commune est relativement vallonné, avec une altitude moyenne de 934 mètres. L'Ouest du territoire communal comportant le massif forestier de la Joux-Derrière présente un relief marqué et tourmenté avec des altitudes pouvant dépasser 950 m. A l'inverse, l'ensemble des prairies et zones urbanisées occupant l'Est et le Sud du territoire communal s'inscrivent dans une large combe n'atteignant pas les 850 mètres. Cette topographie ondulée, cette succession de plis, synclinaux et anticlinaux, correspond à une caractéristique de la région du Grandvaux.

Dans cette unité très rurale, le village de La Chaumusse s'est développé de manière très dispersée sous forme de hameaux et fermes isolées le long des principales voies de communication (RN5 et route de Saint Pierre). L'étirement de l'urbanisation à vocation d'habitat le long de la RN5 est une des caractéristiques majeures du territoire communal. La Chaumusse est donc bien desservi par les infrastructures routières. Toutefois, le village étiré le long de la RN5 demeure relativement peu préservé des nuisances liées au trafic routier assez important (bruit, insécurité...).

Traversée par la RN5, La Chaumusse bénéficie d'une situation géographique privilégiée et attractive : présence de la RN5, proximité et accès facilité aux grands bassins d'emplois du Haut Jura et à la Suisse. Les abords de la RN5 constituent un pôle particulièrement attractif pour tous les types d'activités.

CARTE COMMUNALE DE LA COMMUNE DE LA CHAUMUSSE

- Localisation du terrain d'implantation de la future zone d'activite -



Echelle : 1 / 5 000 ème

JUSTIFICATION DE L'IMPLANTATION D'UNE ZONE D'ACTIVITES AUX ABORDS DE LA RN5 SUR LA COMMUNE DE LA CHAUMUSSE.

La position stratégique de la commune de La Chaumusse par rapport aux principaux bassins d'emplois du Haut Jura, son accessibilité facilitée par la présence de la RN5 ont été évoqués dans le chapitre précédent.

L'implantation de zones d'activités en bordure de la RN5 correspond à une opportunité économique pour la commune (création d'emplois, taxe professionnelle). En effet, il n'existe pas de zones d'activités sur La Chaumusse, seulement des activités artisanales et des commerces dispersés au sein des différents pôles de vie et hameaux.

Notons également que la superficie réduite de la plate-forme d'implantation de la future zone d'activités (moins d'1 environ) permet de répondre à des besoins mesurés à l'échelle d'une commune de la taille de La Chaumusse.

Il est également important de rappeler l'ancienne vocation de la zone qui accueillait auparavant des activités en liaison avec la voie ferrée.

Le site d'implantation possède, en outre, plusieurs avantages :

- les bâtiments d'activités seront suffisamment éloignés du village et de ses principaux hameaux réduisant alors les gênes et nuisances que peut provoquer la proximité d'activités. L'implantation du site en surplomb par rapport à la RN5 et aux quelques habitations disséminées le long de cet axe de circulation est propre à limiter les nuisances sonores éventuellement générées par les futures activités.
- la maîtrise foncière communale du terrain concerné par le projet. Ce dernier ne fait par ailleurs pas l'objet d'une quelconque occupation ou utilisation à des fins agricoles.
- l'essaimage d'activités le long de la RN5 sera évité au profit d'une *urbanisation cohérente, réfléchie* grâce à un aménagement d'ensemble de la zone.
- la présente étude est un outil permettra à la commune de maîtriser la composition urbaine de la zone étudiée pour aboutir à un *aménagement de qualité*.
- l'aptitude du sol à un assainissement autonome. Un Schéma Directeur d'Assainissement a été réalisé à La Chaumusse. Le bourg principal ainsi que les divers hameaux ne bénéficieront pas d'un réseau de collecte des eaux usées et relèveront d'un système d'assainissement autonome en raison de la non délivrance de subventions pour la mise en œuvre de solutions collectives d'assainissement. Dans le cadre du projet de village développé au sein de la carte communale, la commune a exprimé sa volonté de n'ouvrir à l'urbanisation les seuls terrains pouvant recevoir un dispositif d'assainissement individuel. La carte d'aptitude des sols à l'assainissement individuel réalisée par le Bureau de Recherches sur le Développement agricole Hérody en 1994 identifie au niveau du secteur

d'implantation de la zone d'activité une zone jaune apte à recevoir un dispositif d'assainissement autonome.

- l'évacuation des eaux pluviales de la plate-forme est d'ores et déjà assurée grâce à l'existence d'un aqueduc partant de la voie ferrée sous la place et la route nationale et dont l'exutoire se situe dans les marais.

La communauté de communes de la Grandvallière à laquelle appartient la commune de La Chaumusse intervient en matière de développement économique et possède notamment la compétence relative à l'initiative, l'animation, la réalisation et l'aménagement de toute zone d'activité d'intérêt communautaire.

La zone d'activités artisanales « Les Fournets » située sur le territoire de la commune de Saint Pierre revêt une vocation communautaire. En raison de disponibilités foncières aujourd'hui limitées, elle devrait prochainement faire l'objet d'une extension pilotée par la communauté de communes.

La communauté de communes n'entend toutefois pas bloquer toute possibilité d'accueil d'activités (commerces, activités artisanales) pour les autres communes membres. Les capacités d'accueil définies par les communes elle-même ne doivent toutefois pas dépasser leurs besoins propres.

ANALYSE DU SITE D'ETUDE ET CONTRAINTES.

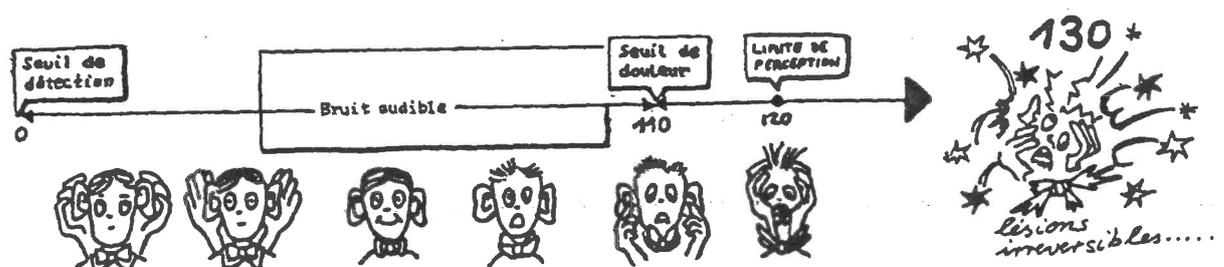
1. NUISANCES ACOUSTIQUES.

Ce chapitre aborde deux points distincts :

- la future zone d'activité soumise au bruit. Sont ici concernées les nuisances dont se plaignent majoritairement les riverains des voies routières qui permettront de définir les distances d'implantation minimum de la future zone d'activités par rapport à la RN5.
- la future zone d'activité comme source de bruit. Il s'agira de traiter des nuisances sonores générées par la future zone d'activités à l'égard des habitations proches.

1.1. Généralités sur le bruit.

- Le bruit est dû à une **variation de la pression** régnant dans l'atmosphère. Il peut être caractérisé par sa fréquence (grave, médium, aigu) et par son intensité mesurée en niveau de "pression acoustique".
- La pression acoustique est la différence de pression instantanée par rapport à la pression atmosphérique dont la variation lente n'est pas sensible à l'oreille.
- La plage de sensibilité de l'oreille humaine** est trop étendue pour que l'on puisse manier aisément les valeurs de pression acoustique usuelles. On a donc utilisé un artifice : l'échelle logarithmique qui, entre un son juste audible et un son douloureux, permet un découpage en 120 unités appelées **décibels**.
- L'unité de mesure du bruit considérée comme une nuisance est le **décibel A (dB(A))**. Le qualificatif "A" signifie que les différentes fréquences présentes dans le signal sonore font l'objet d'une certaine pondération. L'oreille humaine n'est pas uniformément sensible aux différentes fréquences présentes dans un signal sonore. La pondération "A" permet de mieux faire coïncider un signal acoustique à sa perception.



- Le niveau sonore à un moment donné est insuffisant pour rendre compte de la nuisance sonore à laquelle peuvent être soumis les riverains des infrastructures de transport. Des indicateurs plus représentatifs ont donc été élaborés. Il s'agit de "**niveaux sonores équivalents**" pendant une certaine période notés **Leq**.

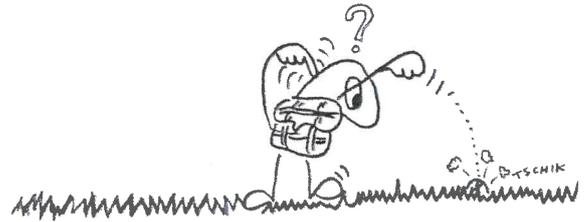
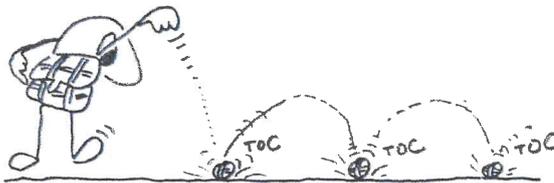
Comment se propage le bruit... ?...

Le son se propage mal à proximité d'un sol absorbant ...

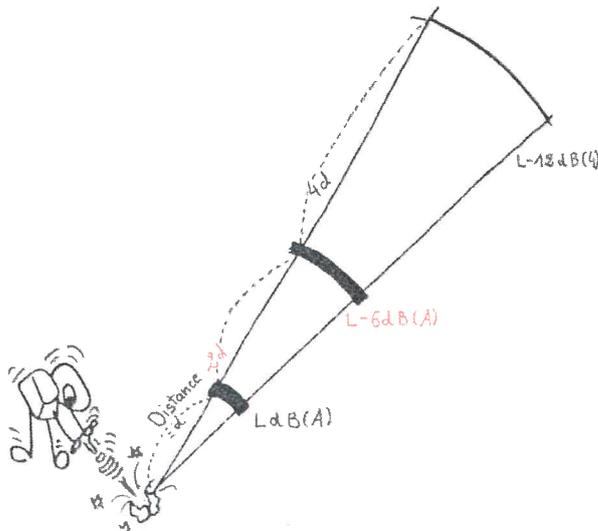
Un sol réfléchissant facilite la propagation du bruit...

Un sol absorbant freine cette propagation...

*A sol mou
bruit doux!*



Cas d'une source ponctuelle



La diminution du bruit due au recuement est de l'ordre de 6 dBA par doublement de la distance à la source.

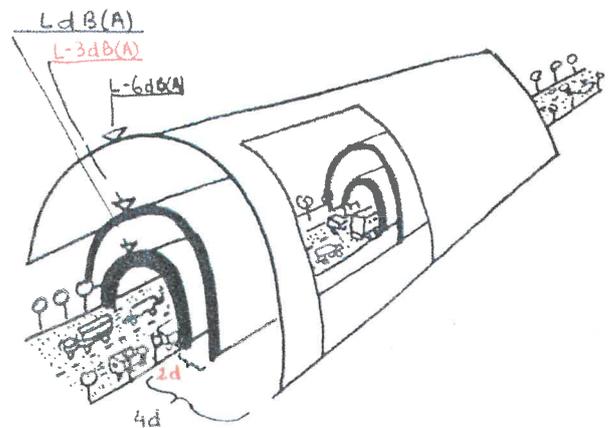
Elle est donc très importante à proximité de la source sonore, nettement moindre à grande distance.

Une source sonore rayonne plus ou moins dans les différentes directions. En bruit routier, on admet que la source ponctuelle d'un véhicule rayonne dans toutes les directions avec la même intensité.

Cas d'une source linéaire

En réalité, on a affaire, dans le cas d'une route à une source sonore linéaire, constituée par un grand nombre de véhicules roulant en file continue.

Le bruit se répartit alors selon des surfaces d'égal niveau sonore demi-cylindriques qui entourent la route. Plus on s'éloigne de cette dernière, moins le niveau sonore est élevé.



La répartition n'est pas en 6 dBA comme pour la source ponctuelle mais en 3 dBA, chaque fois que l'on double la distance du récepteur à la source.

1.2. Analyse de l'environnement sonore du site d'étude.

Le but est ici de déterminer à partir de quelle distance de la route nationale 5, des nuisances acoustiques importantes apparaissent. Des marges de recul par rapport à cette route pourront alors être proposées.

Evolution du trafic sur la RN5 (Point de comptage : Cize à la sortie de Champagnole en direction de Saint Laurent-en-Grandvaux, 19 km de la Chaumusse)

2001 : 5895 véhicules/j

2002 : 6857 véhicules/j

2004 : 6785 véhicules/j

2005 : 6750 véhicules/j

Au regard des comptages effectués ces dernières années, le trafic routier observé sur la nationale n°5 semble se maintenir autour de 6800 véhicules/j sans réelle évolution notable à la hausse ni à la baisse. Le trafic est assez important. Ces données doivent toutefois être tempérées et adaptées au contexte communal de La Chaumusse. Le comptage mis en évidence concerne en effet les environs de Champagnole qui comprennent un grand nombre de zones d'activités (Cize, Champagnole, Equevillon...). Il est donc possible de réajuster à la baisse les chiffres ci-dessus.

Le site ayant pour vocation l'accueil d'activités artisanales un niveau acoustique de 70 dB(A) peut être retenu. Il correspond à une sensation auditive bruyante mais supportable, compatible avec le type d'occupation de la zone.

Par ailleurs, la plate-forme d'implantation de la future zone d'activités, en surplomb par rapport à la RN5, respecte d'ores et déjà un recul de 25 à 30 mètres par rapport à la limite d'emprise de la RN5.

La situation hors agglomération du terrain d'implantation de la future zone d'activités impose par ailleurs une marge de recul des futurs bâtiments d'activités de 25 m minimum de l'axe de la RN5 (route à grande circulation).

Article R.111-5 :

A. - Sous réserve de ce qui est prévu à l'alinéa C ci-après, le permis de construire ne peut être accordé pour une construction destinée à l'habitation si elle doit être édifiée à moins de :

- cinquante mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes ;

- trente-cinq mètres de part et d'autre de l'axe des routes classées à grande circulation définies à l'article L. 110-3 du code de la route.

B. - Ces dispositions cessent de s'appliquer à l'intérieur des parties agglomérées, des villes et bourgs. Sera retenue comme limite des parties agglomérées la limite de l'agglomération telle qu'elle est déterminée et matérialisée en application du Code de la route.

C. - Des dérogations aux règles de recul définies ci-dessus peuvent être autorisées, en raison notamment d'une topographie particulière, par le préfet, sur proposition du directeur départemental de l'équipement.

Article R111-6 :

Les constructions destinées à un autre usage que l'habitation sont assujetties aux règles d'édification édictées à l'article précédent, les distances de 50 mètres et 35 mètres étant réduites respectivement à 40 mètres et 25 mètres :

Les futurs bâtiments d'activités respecteront donc une marge de recul de 25 m par rapport à la RN5. Le site d'implantation permet de respecter largement cette obligation.

Pour une source linéaire de bruit (route, voie ferrée), une diminution de 3 dB(A) est attendue à chaque doublement de la distance source-récepteur.

Au regard des objectifs acoustiques (70 dB(A)) et des trafics supposés au droit de la commune de La Chaumusse (6000 véhicules/j environ), la marge de recul observée par les futurs bâtiments d'activités par rapport à la RN5 (25 mètres au minimum) semble raisonnable.

1.3. Le site d'étude comme future source de bruit.

Le site d'implantation de la future zone d'activités est éloigné du village et de ses différents hameaux. Il se situe toutefois à proximité de bâtiments d'habitation isolés qu'il convient de prendre en compte dans la perspective d'implantation d'activités artisanales. Il s'agit notamment de deux constructions situées le long de la RN5 en contrebas du site considéré, l'une offrant 8 appartements à louer, l'autre un seul.

Ces deux constructions sont déjà soumises aux nuisances sonores générées par le trafic routier de la RN5. La future zone d'activités n'engendrera pas de nuisances supplémentaires importantes compte tenu de sa situation en surplomb par rapport à la RN5 et aux deux constructions visées.

2. SENSIBILITÉS ENVIRONNEMENTALES DU SITE

→ Sensibilité des cours d'eau :

Le Bief Rouge est un affluent de la Lemme qui prend sa source en limite communale entre Saint Laurent-en-Grandvaux et la Chaumusse, à une altitude de 880 m environ. Il quitte rapidement le territoire de Saint Laurent-en-Grandvaux (après un parcours d'environ 1 km) et se jette dans la Lemme sur le ban communal de la Chaumusse.

Ce ruisseau, au sortir de la station d'épuration de Saint-Laurent-en-Grandvaux, est rectiligne (du fait de travaux), et assez peu profond. Il souffre d'une pollution importante organique et métallique (source : SDVPH du Jura, mai 1995). Plus en aval, jusqu'à la confluence avec la Lemme, le cours d'eau est plus sinueux mais présente des signes d'érosion des berges.

Le Bief Rouge est Hors Classe (pollution très importante jusqu'au niveau de la RN5 (sur la commune de la Chaumusse) puis en classe 3 (mauvaise – pollution importante) jusqu'à sa confluence avec la Lemme.

Le Bief Rouge est toutefois situé à plus de 400 mètres au Sud du site d'étude et demeure en cela très peu exposé à une quelconque source de pollution en provenance de la zone d'activités.

→ Sensibilité du sous sol :

Les formations géologiques de La Chaumusse appartiennent pour l'essentiel au jurassique.

On rencontre des types de calcaires fort différents qui conditionnent des comportements hydrauliques variés :

- Les calcaires massifs en dalle compacte, peu fissurée favorisant les ruissellements et l'érosion de surface. Ce sont les calcaires des secteurs Nord.
- Les calcaires massifs fissurés qui forment des reliefs puissants. Ces calcaires affleurent à la scierie du Milieu et à l'entrepôt.
- Les calcaires roux du néocomien qui constituent le substratum de l'ensemble du centre communal (quartier de la mairie), du quartier Sud jusqu'à la commune voisine de Saint-Pierre et des reliefs du hameau des Chauvettes. Il s'agit d'un calcaire ferrugineux, souvent pisolitique donné par altération des sols limoneux de couleur brun rouge. Cette formation est bien visible au niveau de la voie ferrée.

La géologie du fuseau d'étude est caractérisée par une très nette prédominance des roches calcaires qui jouent un rôle fondamental dans l'élaboration d'un karst.

La sensibilité de l'aquifère karstique aux pollutions imposera un traitement des effluents avant rejet au milieu naturel adéquat (raccordement au système public d'assainissement si existant ou traitement in situ).

Les risques de pollution sont toutefois limités puisque la zone aura pour vocation l'accueil d'activités génératrices de nuisances et de pollutions limitées.

→ **Faune / flore / espace remarquable :**

Le site d'accueil de la future zone d'activités de La Chaumusse correspond à un terrain pierreux, caillouteux légèrement enherbé (chemin de pierre existant, accès à la gare...) où se développe une flore banale et très limitée :

- molène noire (*Verbascum nigrum*),
- centaurée scabieuse (*Centaurea scabiosa*),
- laiteron des champs,
- carotte commune (*Daucus carota*)...



Le talus délimitant l'espace d'implantation des futures activités comprend un espace boisé composé d'épines et de quelques saules.

Le site ne se situe pas en zone inondable ni en zone humide. Il n'est pas concerné par un Plan de Prévention des Risques d'Inondations, par un classement en Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique, en réserve naturelle, en zone Natura 2000, en Zone de Protection Spéciale, en Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux ou en site classé. Il ne présente donc pas un intérêt écologique avéré.

Notons toutefois la présence de belles pelouses sèches à l'Ouest de la voie ferrée sur les côtes de la Ravière. A l'Est de la RN5, la combe est occupée par des terrains humides et tourbeux faisant l'objet d'un classement en ZNIEFF de type I. Ces deux zones à fort intérêt écologique font l'objet d'une séparation physique forte avec le site d'accueil de la future zone d'activité (RN5 d'un côté, voie SNCF de l'autre).

3. AUTRES CONTRAINTES DU SITE

Sont applicables aux chemins de fer les servitudes relatives à la voirie terrestre ainsi que des servitudes spéciales, qui font peser sur les propriétés riveraines des charges particulières afin d'assurer le bon fonctionnement du service public (loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, modifiée en dernier lieu par la loi n°83-466 du 10 juin 1983). Ces servitudes spéciales sont relatives à l'interdiction des excavations, l'interdiction des dépôts de matières inflammables ou non, aux zones protégées ou à la suppression d'ouvrages ou de plantations, ainsi qu'au débroussaillage. La servitude d'alignement n'est pas applicable au domaine public de la SNCF, mais les riverains ne peuvent établir des constructions à moins de 2 mètres des voies ferrées. D'autre part, il n'existe pas de servitude de visibilité en matière ferroviaire (C. voirie routière, art.L.114-6), car cette obligation ne joue que lorsqu'une voie publique croise une voie ferrée. Dans ce cas, les propriétés riveraines peuvent être frappées de servitudes destinées à assurer une meilleure visibilité aux usagers de la route.

Nature juridique

Les restrictions établies dans l'intérêt des voies ferrées sont imposées dans l'intérêt public. Ces servitudes d'ordre administratif ont un caractère d'ordre public.

Régime juridique

Les servitudes imposées par les lois et règlements sur la grande voirie sont applicables aux propriétés riveraines des chemins de fer. Mais il faut relever quelques particularités.

En matière d'alignement, la servitude s'impose aux riverains et à ceux des autres dépendances du domaine public ferroviaire (gare, cour de gare...)

Aucune construction autre qu'un mur de clôture ne peut être établi à moins de 2 mètres d'un chemin de fer. Cette distance est mesurée soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus du remblai, soit du bord extérieur des fossés du chemin et, à défaut d'une ligne tracée, à 1,50 m à partir des rails extérieurs de la voie de fer (loi du 15 juillet 1845, art 5, al 2).

Les riverains doivent permettre de faciliter l'écoulement des eaux en provenance de la voie ferrée. Il leur est interdit de déverser leurs eaux résiduelles dans les dépendances du chemin de fer (loi préc, art 3). Les servitudes imposées par les lois et règlements sur la grande voirie et qui concernent, notamment, la distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés sont applicables aux propriétaires riverains des chemins de fer. Par suite, doivent être respectées une distance de 6 mètres pour les arbres ou une distance de 2 mètres pour les haies vives qui, par analogie avec les dispositions relatives à l'édification d'une construction par un riverain, semblent devoir être mesurées soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus du remblai, soit du bord extérieur des fossés du chemin et, à défaut d'une ligne tracée, à 1,50 m à partir des rails extérieurs de la voie de fer.

Il est défendu d'établir, à une distance de moins de 20 mètres d'un chemin de fer desservi par des machines à feu, des couvertures en chaume, des meules de paille, de foin, et aucun autre dépôt de matières inflammables. S'agissant de machines plus récentes, aucun dépôt de pierres ou objets non inflammables ne peut être établi sans l'autorisation préalable du préfet dans une distance de moins de 5 mètres d'un chemin de fer. Cette autorisation sera toujours révocable, mais pas toujours nécessaire dans

les localités où le chemin de fer est en remblai, en ce qui concerne les dépôts de matières non inflammables dont la hauteur n'excède pas celle du remblai du chemin et les dépôts temporaires d'engrais et autres objets nécessaires à la culture des terres (loi préc, art. 7 et 8).

Dans les localités où le chemin de fer se trouve en remblai de plus de 3 mètres au-dessus du terrain naturel, il est interdit aux riverains de pratiquer, sans autorisation préalable, des excavations dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus.

Quand le chemin de fer traverse une zone boisée, la SNCF pourra, après en avoir avisé le propriétaire, procéder elle-même aux travaux de débroussaillage à l'intérieur d'une bande de 20 mètres de largeur calculée du bord extérieur de la voie. Le débroussaillage ne pourra porter, sauf entente entre les propriétaires, que sur les bois de petite valeur, de petite taille telles les ronces, bruyères, à l'exclusion de toutes les essences forestières et de toutes les essences d'utilité ou d'agrément. Les propriétaires pourront, dans le mois qui suit le débroussaillage, enlever tout ou partie des débris, la SNCF restant chargée de faire disparaître le surplus (C.Forestier, art.180)

Usage de la servitude

Pour un grand nombre de servitudes imposées aux riverains des chemins de fer, des dérogations sont possibles. Cependant, toutes ces dérogations sont révocables. Lorsque la sûreté publique et la disposition des lieux le permettent, les distances déterminées pour l'établissement des servitudes peuvent être diminuées après enquête (loi du 15 juillet 1845, art.9). Si la sûreté publique ou la conservation du chemin de fer l'exige, l'administration peut faire supprimer, moyennant une juste indemnité, les constructions, plantations, excavations, couvertures en chaume, amas de matériaux combustibles ou autres existant (loi préc, art.10, al 1^{er}).

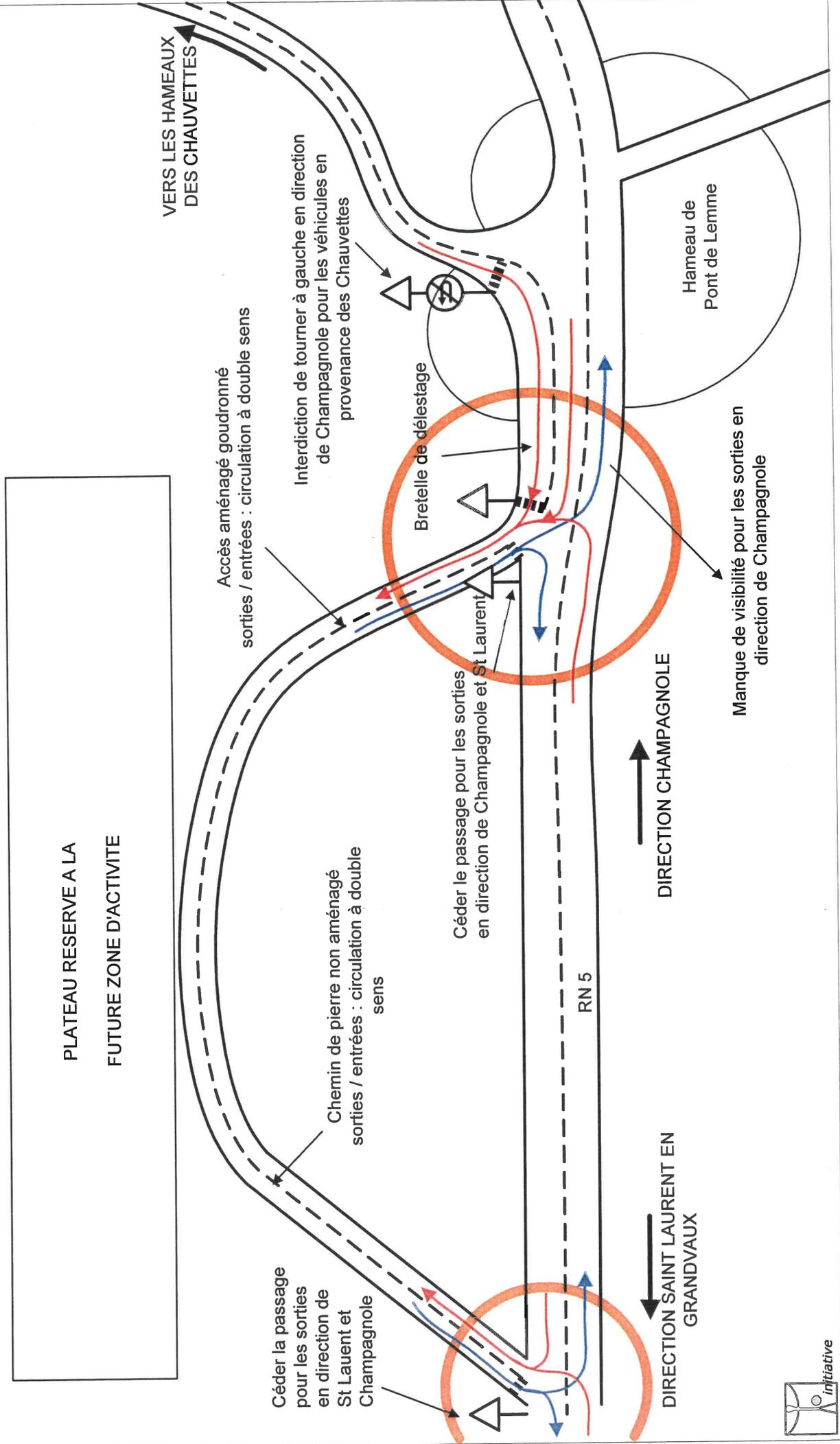
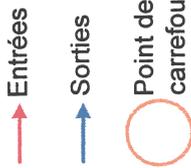
Protection juridique

Pour un grand nombre de servitudes imposées aux riverains des chemins de fer, il n'existe aucun droit à l'indemnisation, sauf les hypothèses suivantes: obligation de débroussaillage (C.for, art.180); obligation de procéder à suppression de construction, plantations, excavation, etc. existant au moment de la création de la voie nouvelle (loi du 15 juillet 1845, art.10).

Une clôture située à 5,50 mètres de la voie ferrée a été mise en place : Elle permet ainsi d'assurer le respect par les nouvelles constructions de la distance de 2 mètres imposée par la servitude.

CARTE COMMUNALE DE LA COMMUNE DE LA CHAUMUSSE

- Accès existants et circulation actuelle -



4. SÉCURITÉ.

D'après le terrain, au moins deux accès à la zone depuis la RN5 sont possibles dont un pouvant présenter des risques pour la circulation (problème de visibilité pour les sorties en direction de Champagnole).

Un chemin de pierre au Sud de la zone offre une visibilité suffisante aussi bien pour les sorties en direction de Champagnole que pour les sorties en direction de Saint Laurent-en-Grandvaux. Une circulation à double sens peut ainsi être envisagée à condition d'aménager l'accès (bitume et élargissement à prévoir). Notons qu'une voie destinée aux poids lourds doit mesurer au minimum 6,50 m (double sens) et 4 m (sens unique). Pour les véhicules légers, il convient de prévoir respectivement 5 m et 3 m.

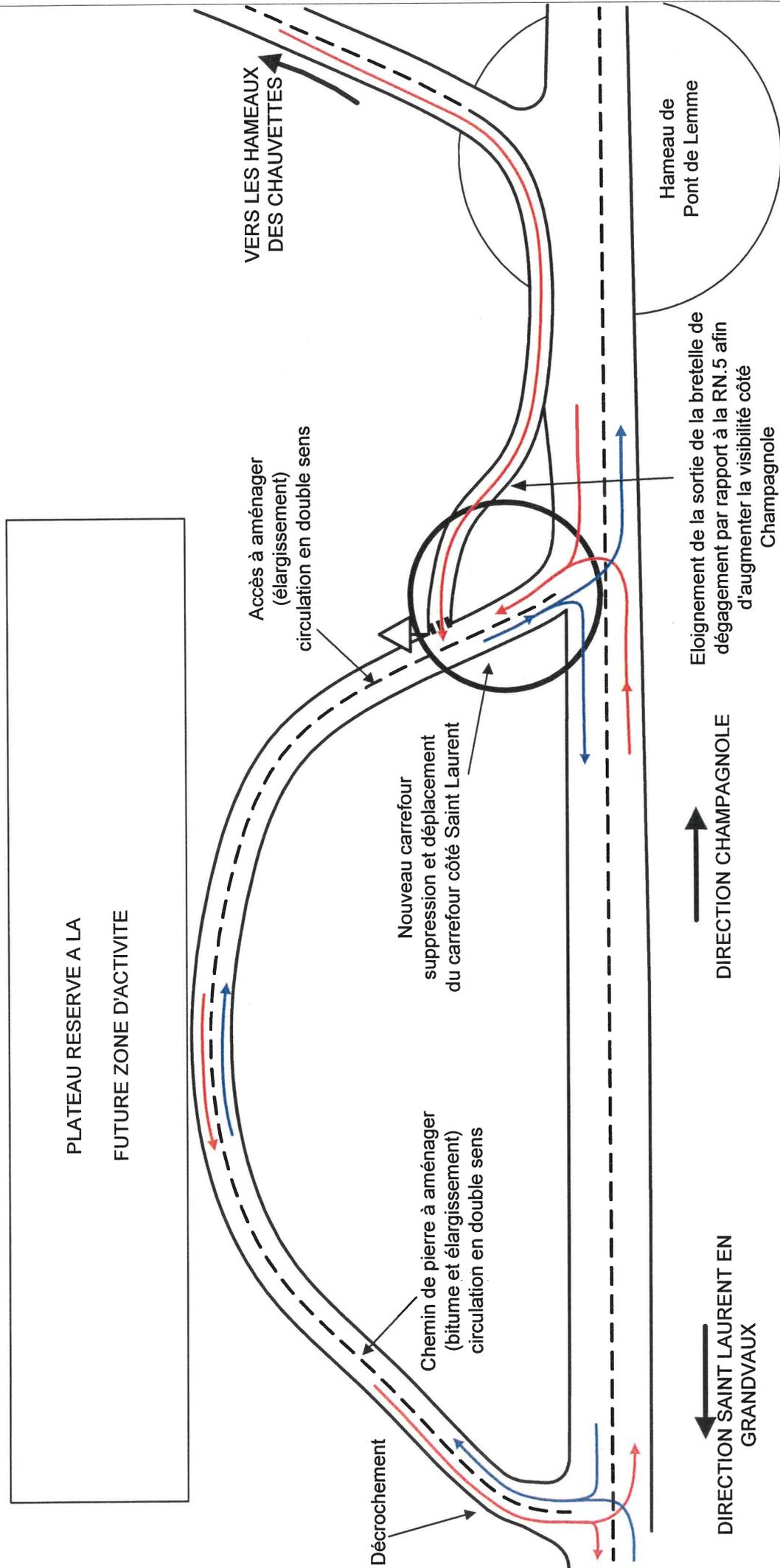
Un autre accès à la zone existe plus au Nord ; il pose cependant des problèmes de visibilité pour les sorties en direction de Champagnole. Par ailleurs, son emprise est insuffisante pour permettre le croisement de poids lourds. Une sécurisation préalable du carrefour existant doit donc être prévue avant d'envisager toute circulation à double sens sur cet accès.

Il est notamment possible de procéder à la suppression de ce carrefour pour le déplacer en direction de Saint-Laurent-en-Grandvaux : la visibilité côté Champagnole en sera augmentée. Un aménagement (pour la partie encore en pierre) et un élargissement de la voie d'accès devra par ailleurs être prévue.

Les accès existants à la zone sont situés à proximité d'un point de conflit majeur en terme d'insécurité routière sur le territoire communal de La Chaumusse : le carrefour RN5 / route des Chauvettes au hameau du Pont de Lemme (manque de visibilité en direction de Champagnole). Ce point de conflit pourrait être en partie résorbé par l'éloignement de la sortie de la bretelle de dégagement existante par rapport à la RN5, qui rejoindrait alors le nouveau carrefour aménagé pour l'accès à la zone d'activité.

CARTE COMMUNALE DE LA COMMUNE DE LA CHAUMUSSE

- Schéma de circulation proposé -



5. ANALYSE PAYSAGERE DU SITE D'ETUDE.

Nous avons justifié l'urbanisation des abords de la RN5 sur le site étudié dans les chapitres précédents. L'objectif est maintenant de définir le site étudié en terme de paysage et d'urbanisme pour établir, ensuite, les règles d'aménagement des espaces concernés.

Nous travaillerons sur le paysage du site d'étude lui-même, mais également sur la perception de ce site depuis l'extérieur et notamment depuis la RN5.

5.1. Paysage du site étudié



Un plateau en surplomb marqué par un chemin de pierre interne et nettement délimité (talus boisé, voie de chemin de fer)

Le site étudié correspond à une zone comprise entre la RN5 et la voie ferrée, formant un plateau en surplomb de la RN5, et en partie masquée par des plantations le long du talus.

L'intérieur de la zone présente une image de peu de qualité : un chemin de pierre au cœur de la zone, une végétation très peu développée, absence d'arbres à l'intérieur de la zone, présence du bâtiment de la gare. Il s'agit d'une grande plate forme nue de tout élément d'identification agricole et forestière.

Des éléments structurants de l'espace délimitent précisément le site étudié :

- clôture et voie SNCF à l'arrière de la plate forme,
- espace boisé du talus à l'avant.

5.2. Perception depuis le site



Percées visuelles sur la combe humide de l'Est du territoire communal

En raison de la situation du site en surplomb par rapport à la RN5 et du caractère discontinu de l'espace boisé du talus, le site étudié offre quelques percées visuelles sur la combe humide située de l'autre côté de la RN5 (tourbière et marais tourbeux le long de la lemme). Les perceptions demeurent donc par moment lointaines vers l'Est.

A l'Ouest, les reliefs de la ravière et leurs pelouses sèches limitent l'espace et arrêtent rapidement le regard.

L'extrémité Nord de la zone laisse apparaître le hameau du Pont de Lemme et ses gros volumes de construction. Du fait de la topographie et de la distance du site par rapport au hameau, une large coupure verte sera maintenue entre ces deux entités urbaines une fois la zone d'activité aménagée.

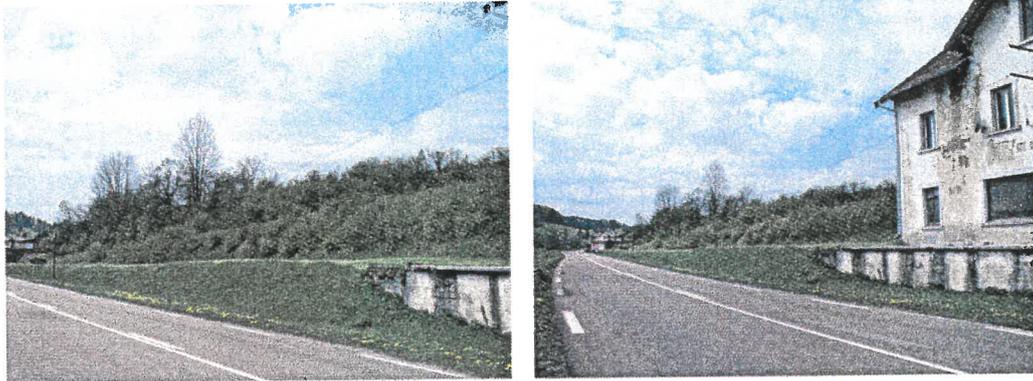
Au Sud de la zone côté Saint-Laurent-en-Grandvaux, les vues sur le territoire communal restent très limitées, voire inexistantes en raison de la densité de l'espace boisé du talus qui comprend dans cette partie du site de nombreux arbres de haut jet.

On signalera donc comme principal *arrière-plan* présentant un intérêt majeur en terme de paysage, la combe humide située à l'Est du site de l'autre côté de la RN5.

5.3. Perception du site depuis la RN5



Vue du site depuis la RN5 en provenance de Saint-Laurent et en direction de Champagnole : densité des boisements du talus / perception du site limitée.



Le site vu de la RN5 en provenance de Champagnole en direction de Saint Laurent-en-Grandvaux : espace boisé du talus moins dense, des essences de taille limitée.

La perception du site depuis la RN5 est furtive pour les véhicules en provenance de Saint-Laurent du fait de la densité des boisements du talus côté Sud. En effet, les arbres de haut jet occupant le talus au Sud masquent une grande partie du secteur.

Par contre, la perception du site est meilleure pour les véhicules en provenance de Champagnole : l'espace boisé du talus est moins dense, les essences le composant de taille raisonnable. L'aspect vitrine de la zone pourra de cette manière être exploité.

En conclusion, la zone d'étude présente deux éléments paysagers à prendre en compte :

- Les percées visuelles de l'espace boisé du talus permettant des vues lointaines sur la combe humide de l'Est du territoire communal,
- Le nombre limité d'arbres de haut jet au sein de l'espace boisé du talus permettant alors des vues sur le site depuis la RN5.

RECOMMANDATIONS ET SYNTHÈSE DE L'ÉTAT INITIAL

Bien que le *site d'étude ne présente pas une valeur paysagère particulière*, l'absence de contrainte physique majeure sur ce territoire plat en surplomb et la proximité immédiate de la RN5 peuvent aboutir à une urbanisation rapide et à la dégradation de l'image de ce secteur si son aménagement n'est pas raisonné.

En effet, la construction de zones d'activités pose souvent des problèmes de qualité esthétique et d'intégration paysagère en terme d'architecture, d'urbanisme, d'aménagement des espaces non construits (espaces verts, volumes, hauteurs, matériaux, couleurs...).

L'analyse précédente a mis en évidence:

- la nécessité d'une préservation de l'espace boisé du talus,
- un type de paysage (au niveau communal) constitué de bosquets et alignements d'arbres qui devraient se retrouver dans l'ensemble de la zone urbanisée,
- la nécessité de prendre en compte les perceptions et cônes de vision pour l'implantation et l'aspect des futurs bâtiments d'activité ainsi que le camouflage des dépôts et stockages,
- la nécessité de remédier au manque de visibilité du carrefour en direction de Champagnole,
- la nécessité d'aménager les voies d'accès existantes à la zone (chemin de pierre à aménager et à élargir),
- la nécessité de prévoir une signalisation routière adéquate à la circulation éventuelle de poids lourds.

1. PARTI D'URBANISME RETENU

Le parti d'aménagement de cette zone peut se définir selon 4 axes:

- une vocation d'activités artisanales à privilégier avec une implantation du bâti respectant les cônes de vision depuis la RN5 propre à conserver un aspect vitrine,
- une intégration du bâti au paysage existant en privilégiant une architecture simple, des matériaux locaux et des couleurs en harmonie avec le paysage alentour. Les dépôts et stockages extérieurs seront camouflés et notamment évités face à la RN5.
- une intégration au type de paysage existant en référence au paysage agricole avec la création de bosquets entre les différentes activités et surtout avec la préservation de l'espace boisé du talus existant,
- une sécurisation et un aménagement des accès et carrefours existants à la zone.

2. SCHEMAS D'AMENAGEMENT DE PRINCIPE.

Les éléments ci-dessus répondent aux préoccupations liées à l'article L.111-1-4 et pourraient être complétés pour être pris en compte de la façon suivante :

→ **Vocation** : cette zone est orientée vers l'accueil d'activités artisanales locales générant des nuisances et un trafic routier limités.

→ **Prescriptions architecturales** :

- La hauteur des bâtiments devra être limitée (8 m maximum à l'égout de la toiture). Il s'agira de privilégier les volumes horizontaux plus faciles à intégrer dans le paysage.

- Pour une bonne intégration paysagère, il serait intéressant que les bâtiments soient de petite taille, pas trop haut, d'architecture simple (volume en cube ou rectangulaire, toit à 2 pans) et de couleurs non agressive.

- Pour les couleurs du bâti, il s'agira de choisir une palette de couleurs en harmonie avec le paysage alentour : les couleurs trop vives ou trop claires qui ont un fort impact dans le site seront notamment à proscrire. Ainsi, les couleurs du bâti ne seront pas blanches mais de ton neutre ou de couleur pierre en adéquation avec le site ou en bardage bois. Les couleurs vives et les contrastes sont interdits sauf pour souligner les ouvertures.

- Quant aux matériaux utilisés, il conviendra de privilégier les matériaux locaux tels que le bois qui apportera un caractère naturel et une couleur en adéquation avec le site aux façades.

→ **Composition urbaine**:

- Favoriser une urbanisation aérée au sein de la zone d'activité en préconisant des distances minimales d'implantation du bâti par rapport aux limites séparatives : les constructions nouvelles devront s'implanter en respectant une marge d'isolement d'au minimum 3 m par rapport aux limites séparatives latérales.

- Imposer un recul par rapport à la voie publique de manière à libérer de l'espace pour permettre une végétalisation et offrir un effet vitrine. La situation et l'implantation du site répondent d'ores et déjà à ces conditions : la présence d'un talus en grande partie boisé assure un recul de 25 à 30 m de la plate-forme d'implantation des futurs bâtiments par rapport à la RN5.

Rappelons également la situation hors agglomération du terrain d'implantation de la future zone d'activités qui impose une marge de recul des futurs bâtiments d'activités de 25 m minimum de l'axe de la RN5 (route à grande circulation).

Article R.111-5 :

A. - Sous réserve de ce qui est prévu à l'alinéa C ci-après, le permis de construire ne peut être accordé pour une construction destinée à l'habitation si elle doit être édifiée à moins de :

- cinquante mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes ;
- trente-cinq mètres de part et d'autre de l'axe des routes classées à grande circulation définies à l'article L. 110-3 du code de la route.

B. - Ces dispositions cessent de s'appliquer à l'intérieur des parties agglomérées, des villes et bourgs. Sera retenue comme limite des parties agglomérées la limite de l'agglomération telle qu'elle est déterminée et matérialisée en application du Code de la route.

C. - Des dérogations aux règles de recul définies ci-dessus peuvent être autorisées, en raison notamment d'une topographie particulière, par le préfet, sur proposition du directeur départemental de l'équipement.

Article R111-6 :

Les constructions destinées à un autre usage que l'habitation sont assujetties aux règles d'édification édictées à l'article précédent, les distances de 50 mètres et 35 mètres étant réduites respectivement à 40 mètres et 25 mètres .

Les futurs bâtiments d'activités devront donc respecter une marge de recul de 25 m par rapport à la RN5. Le site d'implantation permet de respecter largement cette obligation.

- Afin d'affirmer la présence de la zone d'activités sur ce secteur et contribuer à l'effet vitrine, il convient de favoriser une implantation des bâtiments selon les perceptions offertes sur le site : les façades principales des bâtiments seront de préférence orientées face à la RN5 ou vers le Nord en direction de Champagnole.

- La voie de desserte interne sera prévue le long de la voie ferrée afin de faciliter les manœuvres poids lourds et d'accentuer l'effet vitrine des bâtiments d'activités depuis la RN5. Elle sera d'emprise suffisante pour permettre le croisement éventuel de poids lourds (6,5 m d'emprise). Elle desservira l'ensemble des bâtiments et se terminera par une place de retournement facilitant le déneigement de la totalité du site.

- Les dépôts et stockages extérieurs seront camouflés et notamment évités face à la RN5.

→ **Prescriptions relatives à l'intégration paysagère de la zone :**

- Conserver l'espace boisé du talus existant. Les végétaux ne doivent pas servir à camoufler les bâtiments mais à en atténuer l'effet visuel. Les plantations doivent à ce titre respecter l'échelle du bâtiment. Un alignement d'arbres de haut jet est à proscrire sur ce talus car il aboutirait à cacher, camoufler totalement le bâtiment à défaut d'assurer son intégration paysagère. L'effet vitrine recherché serait alors totalement exclu.

Il s'agirait alors de favoriser des haies champêtres ou haies vives à l'échelle du bâti avec des percées qui permettrait de reconquérir des points de vue sur la combe humide (tourbière) d'en face.

- Favoriser les végétaux locaux, recourir à des espèces locales qui facilitent l'intégration paysagère, sont plus résistantes et offrent ainsi une continuité dans le paysage.

- Assurer une trame végétale à l'intérieur de la zone. Favoriser une intégration au type de paysage existant en référence au paysage existant en référence au paysage agricole avec la création de bosquets entre les différentes parcelles d'activités. Les parkings seront de préférence fractionnés par des îlots de verdure afin de rompre leur monotonie.

→ **Prescriptions relatives à la sécurité et aux accès :**

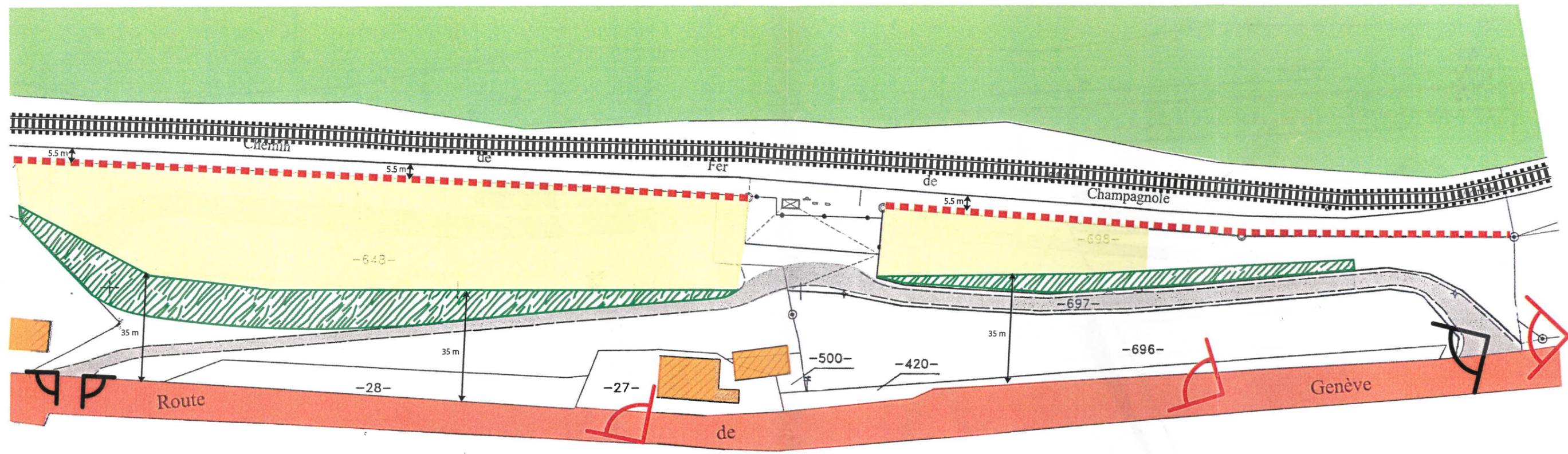
- Aménager le chemin de pierre côté Saint-Laurent (bitume et élargissement). La visibilité étant suffisante tant côté Champagnole que côté Saint Laurent, la circulation à double sens peut être admise. La voie devra cependant être dimensionnée de manière suffisante pour permettre le croisement de deux véhicules. Les voies admettant une circulation poids lourds doivent mesurer au minimum 6,50 m (double sens) et 4 m (sens unique). Pour les véhicules légers, prévoir respectivement 5 m et 3 m.

L'élargissement à 5 m du chemin existant prévu par la municipalité permettra une circulation VL à double sens. En cas de descente de Poids Lourds, une signalisation laissant la priorité aux véhicules montant à la zone d'activités devra être mise en place afin d'éviter le croisement PL et PL/VL.

- Aménagement du carrefour nord existant en raison du manque de visibilité observée côté Champagnole. Celui-ci sera supprimé et déplacé côté Saint Laurent afin d'augmenter la visibilité côté Champagnole. Cette nouvelle voie de desserte pourra admettre une circulation à double sens selon les modalités prévues pour le chemin précédent.

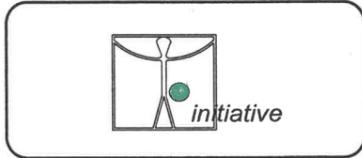
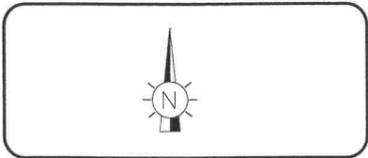
- Le carrefour existant RN5 / Route des Chauvettes au niveau du hameau de Pont de Lemme sera sécurisé : il rejoindra le nouveau carrefour aménagé côté Champagnole pour la desserte de la zone d'activité afin d'éviter tout débouché direct sur la RN5.

ETUDE L.111-1-4 / COMMUNE DE LA CHAUMUSSE



ETAT INITIAL DU SITE ETUDIE

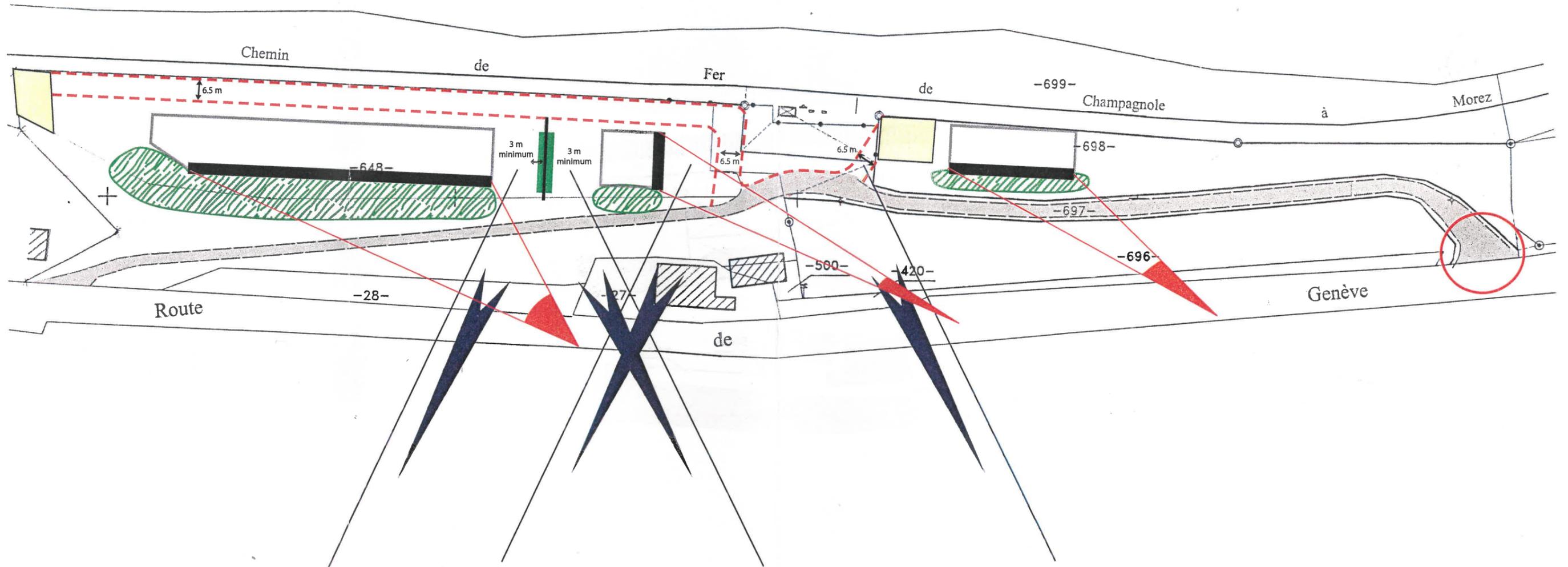
Légende



- RN.5
- Constructions à vocation d'habitation existante
- Accès à la zone existante
- Pelouses sèches de la Ravière
- Voie ferrée
- Espace boisé du talus
- Clôture existante
- Parcelles à aménager
- Visibilité des accès
- Perception du site depuis l'extérieur

Echelle: 1 / 850 ème

ETUDE L.111-1-4 / COMMUNE DE LA CHAUMUSSE



SCHEMA DE PRINCIPE D'AMENAGEMENT DE LA ZONE D'ACTIVITE "PRES SEIGNEUR"

Légende

ECHELLE : 1 / 850 ème

<ul style="list-style-type: none"> Volume simple des bâtiments d'activité (volume en cube ou rectangulaire) Orientation des façades principales des bâtiments d'activité selon la disposition du terrain et les perceptions sur le site depuis la RN5 Voirie existante à aménager (bitume) et à élargir Voirie interne à créer avec une emprise suffisante pour le croisement des poids lourds (6.5 m) Carrefour à créer et à aménager 	<ul style="list-style-type: none"> Aire de retournement Conservation de l'espace boisé du talus (haies champêtres ou haies vives à l'échelle du bâti) Créer une trame végétale à l'intérieur de la zone Percées visuelles permettant de conquérir des points de vue sur la courbe humide Cônes de vision depuis la RN5
--	--