

DEPARTEMENT DES HAUTES-ALPES

**COMMUNE DE SAINT-MARTIN DE QUEYRIERES
(05120)**

**REVISION ALLEGEE N°1
DU PLAN LOCAL D'URBANISME**



5. ANNEXE – ETUDE L111-8 du Code de l'Urbanisme

PLU approuvé le 25 octobre 2011

PLU révisé le

Le Maire

Alpicité
Nicolas BREUILLOT
urbanisme & paysages

14 rue Caffé - 05200 EMBRUN
Tel / Fax : 04.92.46.51.80 - www.alpicite.fr
Mail : contact@alpicite.fr



**COMMUNE DE SAINT-
MARTIN DE-QUEYRIERES**

Etude au titre de l'article L.111-8 du code de
l'urbanisme :

2016

Etude au titre de l'article L111-6 du code de l'urbanisme

Alpicité
Nicolas BREUILLOT
Urbanisme & Paysage

14, rue Caffè – 05200 EMBRUN

Tel. 04 92 46 51 80 / 06 88 26 82 09

Email : nicolas.breuillot28@gmail.com

1. PREAMBULE : objectifs et esprit deS articles l.111-6 et l111-8 du code de l'urbanisme.....	2
2. DIAGNOSTIC.....	3
2.1. Présentation générale de la commune	3
2.2. Contexte de l'étude	3
2.3. Etat initial du site.....	4
2.3.1. Le paysage et le développement de l'urbanisation.....	4
2.3.2. Trame viaire et ferroviaire.....	7
2.4. Les enjeux liés au site	7
3. le parti d'aménagement au regard des 5 criteres de l'amendement dupont.....	8
3.1. La prise en compte des cinq critères de l'amendement Dupont : les nuisances	8
3.2. La sécurité du site.....	10
3.3. La qualité architecturale.....	10
3.3.1. La volumétrie des constructions	10
3.3.2. Hauteur des bâtiments.....	10
3.3.3. Pente de toit	11
3.3.4. Matériaux	11
3.3.5. Les enseignes.....	11
3.4. La qualité de l'urbanisme	11
3.4.1. Accès.....	11
3.4.2. Stationnement.....	11
3.5. La qualité du paysage	12

1. PREAMBULE : OBJECTIFS ET ESPRIT DES ARTICLES L.111-6 ET L111-8 DU CODE DE L'URBANISME

Le terme « entrée de ville », admis dans le vocabulaire commun des professionnels de l'urbanisme évoque un paysage bien connu : des enfilades de bâtiments commerciaux et de supports de messages publicitaires implantés sans souci de qualité le long d'importants axes routiers.

Constatant et déplorant cet état de fait, le sénateur Dupont a élaboré un rapport. Une partie des propositions qu'il a émises concernant l'urbanisation des abords de ces infrastructures routières a été reprise dans **l'article 52 de la loi sur le renforcement de la protection de l'environnement, devenu l'article L. 111-6 et L111-8 du code de l'urbanisme.**

Article L111-6 du code de l'urbanisme :

« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du [code de la voirie routière](#) et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

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. »

Toutefois, l'article L111-8 du code de l'urbanisme stipule 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. »

Il incite à une réflexion approfondie sur la pertinence d'urbaniser ces territoires. Toute urbanisation devra désormais être motivée et justifiée, dans le cadre du PLU ou du document d'urbanisme en tenant lieu, en particulier dans son rapport de présentation, du point de vue de sa localisation, de ses objectifs, et ceci dans un souci de « gérer le sol d'une façon économe ».

2. DIAGNOSTIC

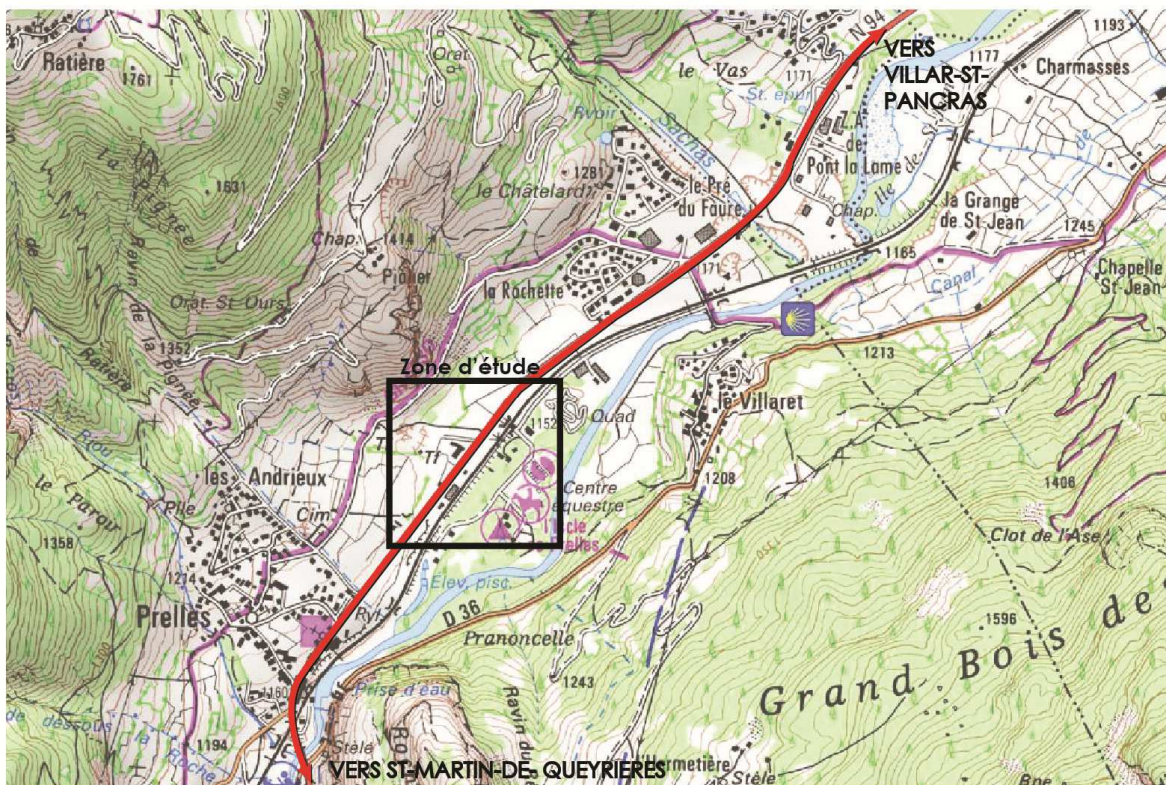
2.1. Présentation générale de la commune

Saint-Martin-de-Queyrières est une commune du Pays des Écrins qui s'étend sur une superficie de 55.52 km². Elle fait partie de la Communauté de communes du Pays des Ecrins.

La commune de Saint-Martin-de-Queyrières a une population de 1086 habitants en 2013. Les Saint-Martinou se répartissent entre le bourg principal de Saint-Martin, une demi-douzaine de hameaux et les lotissements neufs de la Rochette et du Pré du Faure.

2.2. Contexte de l'étude

Situé sur le secteur des Isclarts, la zone d'étude est entre le lotissement de la Rochette et le secteur de Prelles. La commune de Saint-Martin-de-Queyrières souhaite requalifier les abords de la RN94 et développer le secteur d'activités des « Isclarts ».

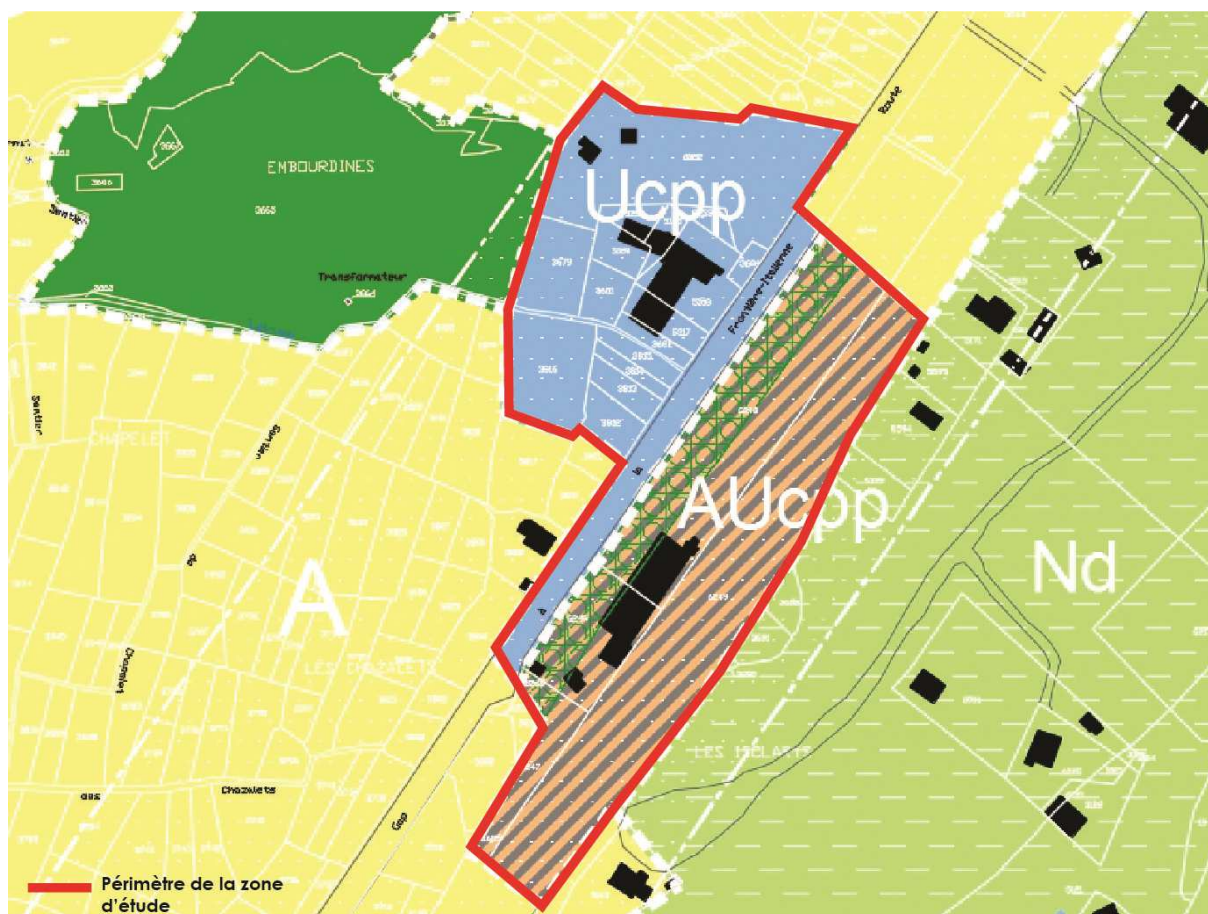


La Communauté de communes des Ecrins, qui a la compétence en développement économique, a donc délégué la maîtrise d'œuvre à Saint-Martin-de-Queyrières pour y réaliser son projet.

Le site présenté ci-avant est classé en AUcupp, en partie Est et Ucupp, en partie Ouest au règlement du PLU. Un emplacement boisé classé se trouve sur le secteur. Aujourd'hui, le PLU gèle la constructibilité de cet espace et donc les possibilités d'évolution de cette partie du territoire communal.

En effet, la RN 94 étant une voie classée à grande circulation à cet endroit, l'article L111-6 du code de l'urbanisme s'applique et pose le principe de l'inconstructibilité sur une bande de 75 mètres de

part et d'autre de l'axe de la voie. Ceci est retranscrit dans le zonage et le règlement du PLU par le classement indicé « pp », soit « *périmètre de protection* » (voir zones en encadré rouge).



La commune souhaite donc réviser son PLU afin de lever l'inconstructibilité pour permettre le développement de ce secteur.

Une étude au titre de l'article L111-8 s'avère nécessaire pour justifier et motiver les règles que la commune souhaite intégrer dans son PLU au regard notamment des **nuisances**, de la **sécurité**, de la **qualité architecturale** ainsi que de la **qualité de l'urbanisme et des paysages**.

2.3. Etat initial du site

2.3.1. *Le paysage et le développement de l'urbanisation*

Saint-Martin-de-Queyrières s'inscrit dans une région aux reliefs contrastés, dans le département des Hautes-Alpes.

En effet, la vallée de la Durance, d'abord large au niveau de Briançon, se resserre ensuite en arrivant à Prelles pour franchir le verrou de Rocher Baron. La Durance s'encaisse alors progressivement dans de profondes gorges pour franchir le verrou de Saint Marguerite. Ces gorges sont dominées par des replats sur lesquels s'est développée l'activité humaine : Saint-Martin-de-Queyrières, Villar Meyer, Queyrières...

L'urbanisation a ainsi largement dépassé les limites communales de Briançon : les communes périphériques, dont Saint-Martin-de-Queyrières, se sont fortement étendues, essentiellement sous forme d'habitat individuel en « tâche d'huile », rejoignant les autres urbanisations en une seule

agglomération.

Cette forme d'habitat est caractérisée par :

- une faible densité, liée à de faibles hauteurs et un tissu urbain très aéré,
- une forte consommation de l'espace,
- un développement important du réseau viaire,
- une trame urbaine très répétitive dans le cas de certains lotissements,
- une forme urbaine et une architecture standardisées en rupture avec la forme traditionnelle des villages.

Saint-Martin de Queyrières se caractérise par un échelonnement linéaire de cinq secteurs d'habitation distants entre eux d'environ 1,5 km, reliés par la Route Nationale 94.

Il s'agit des hameaux de : Sainte Marguerite, Villard-Meyer, Queyrières, Saint Martin (chef-lieu), Prelles (et ses extensions), Le Villaret, Bouchier.

Les nouveaux hameaux du Pré du Faure et de la Rochette se sont développés sur la rive droite de la Durance, en bordure du torrent de Sachas qui marque la limite administrative avec la commune de Puy-Saint-André.

La zone d'activité des Isclarts est située aux abords de la RN94. On y trouve beaucoup de stockage de matériaux plus ou moins masqué avec des écrans de végétation.

Aucune co-visibilité directe n'existe avec les villages et hameaux proches depuis l'emprise du site sauf avec le hameau du Villaret. La zone est située sur un point bas en dessous de la voie ferrée (absence de visibilité avec le Villaret à hauteur d'homme depuis l'intérieur de la zone). Le centre ancien du hameau présente une silhouette paysagère intéressante mais qui n'est uniquement perceptible que depuis un cône de vue situé à la sortie du village de Prelles comme en témoigne la photo 1. En entrée de zone la silhouette est encore perceptible (photo 2). En effet, cette silhouette villageoise, du fait du relief, est imperceptible depuis la zone d'étude (photo 3) et sur une grande partie du linéaire de la RN94 puisque que la végétation proche de la voie (arbres, arbustes) masque largement le village.

Actuellement, les secteurs AUcyp et Ucyp contient 2 constructions dédiées au secteur du bâtiment. Le reste de la zone est un espace naturel composé de nombreux arbres et arbustes (frênes, bouleaux, peupliers,...) et de prairies.





Le terrain naturel est en pente de part et d'autre de la RN 94.



En termes de risques naturels, le périmètre d'étude est partiellement en zone rouge dites « R4 » au PPRn. Ces zones sont caractérisées par un risque moyen d'inondation à fort.



2.3.2. Trame viaire et ferroviaire

La commune de Saint-Martin-de-Queyrières est traversée par un axe routier très important, il s'agit de la RN 94. Cette route nationale est un axe principal dans le département des Hautes-Alpes, reliant Gap à Briançon et à Montgenèvre. Elle fait le lien avec l'Italie et traverse des communes très touristiques, comme Savines-le-Lac, Embrun, Briançon, Montgenèvre, mais également Saint-Martin-de-Queyrières.

Elle est la colonne vertébrale des voies d'accès aux stations de sports d'hiver. Liaison essentielle pour l'économie locale, elle participe à la solidarité des territoires.

La D 4 est présente aussi sur la commune et relie Saint-Martin-de-Queyrières aux communes des Vigneaux, à Puy-Saint-Vincent, à Vallouise à Saint-Antoine et à L'Argentière-la-Bessée.

La voie ferrée Briançon/Gap traverse la commune selon un axe Nord/Sud. Le site du projet de zone artisanale est enclavé entre la N 94 et la voie ferrée.

2.4. Les enjeux liés au site

Les règles d'implantation et la hauteur des constructions liées à l'activité artisanale devront être réfléchies en fonction de la déclivité du site, afin de réduire leur impact sur le paysage perçu depuis la route (implantation perpendiculaire à la pente...)

Les constructions devront être implantées en rythme et en continuité dans un souci d'ensemble harmonieux (alignement) ;

Aucune construction à usage d'habitation ne devra s'y implanter au regard de la vocation de la zone, ceci afin de ne pas créer des nuisances supplémentaires ;

L'aspect des constructions devra être simple (au niveau des volumes, des matériaux...),

L'implantation du projet ne devra pas aggraver la sécurité de la desserte automobile (le carrefour devra être aménagé en fonction) et aucun accès supplémentaire ne devra être créé sur la RN 94,

Les éléments naturels présents sur le site et composant le paysage devront être utilisés dans l'aménagement de la zone,

Les espaces non consommés par la construction de bâtiment ou la voirie devront être aménagés en espaces verts d'agrément.

Les accotements de la route nationale devront être traités afin d'être davantage mis en valeur.

Les constructions devront respecter une distance minimale d'implantation par rapport à l'axe de la RN 94.

La hauteur et l'aspect extérieur des constructions devront s'harmoniser avec ceux des constructions déjà existantes,

Les accotements de la route nationale devront être traités avec la mise en place d'espaces verts d'agrément afin de mettre en valeur l'entrée de ville et de requalifier le site.

3. LE PARTI D'AMENAGEMENT AU REGARD DES 5 CRITERES DE L'AMENDEMENT DUPONT

3.1. La prise en compte des cinq critères de l'amendement Dupont : les nuisances

La Route Nationale 94 a été classée axe à grande circulation par arrêté préfectoral le 23 juin 1996. Le secteur d'étude est principalement soumis aux nuisances sonores liées à la circulation routière.

La catégorie sonore des infrastructures

Le Préfet de département définit, par arrêté publié en mairie ainsi qu'au recueil des actes administratifs du département, la catégorie sonore des infrastructures de transports terrestres, et les prescriptions d'isolement applicables dans ces secteurs.

Les infrastructures sont classées en 5 catégories.

Les largeurs maximales des secteurs de bruit sont variables en fonction de la catégorie de l'infrastructure, de part et d'autre de la voie.

Catégorie de l'infrastructure (1)	Niveau sonore de référence LAeq (6h-22h)	Niveau sonore de référence LAeq (22h-6h)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
1	L>81	L>76	d=300 m
2	76<L<81	71<L<76	d=250 m
3	70<L<76	65<L<71	d=100 m
4	65<L<70	60<L<65	d=30 m
5	60<L<65	55<L<60	d=10 m

(1) La détermination de la catégorie sonore est réalisée compte tenu du niveau de bruit calculé selon une méthode réglementaire (définie par l'annexe à la circulaire du 25 juillet 1996) ou mesuré selon les normes en vigueur (NF S 31-085, NF S 31-088).

La N 94 a été classée par arrêté préfectoral le 23 janvier 2006, sur la zone concernée, en catégorie 3.

Ainsi, dans une bande de 100 m de part et d'autres de la voie (à partir du bord extérieur de la chaussée), les constructeurs devront respecter des prescriptions d'isolement.

Sont concernés les habitations, hôtels, établissements d'enseignement, établissements de santé... dans le cadre des contrats de construction.

Un renforcement de l'isolation des vitrages et de la façade pourra être envisagé afin que les futurs occupants ne subissent pas de nuisances excessives du fait du bruit de l'infrastructure.

Avec ce classement, le constructeur dispose de la valeur de l'isolement acoustique nécessaire pour se protéger du bruit en fonction de la catégorie de l'infrastructure, pour arriver aux objectifs suivants à l'intérieur des logements :

Niveau de bruit de jour 35 dB (A)

Niveau de bruit de nuit 30 dB (A)

Ce calcul prend en compte la catégorie de l'infrastructure, la distance qui la sépare du bâtiment, ainsi que l'existence de masques éventuels (écrans anti-bruit, autres bâtiments,...) entre la source sonore et chaque façade du bâtiment projeté.

Il est également possible pour un constructeur d'ériger lui-même une protection de type écran (mur de clôture, merlon en bordure de lotissement, etc...) plutôt que d'adopter une valeur renforcée de l'isolement de façade, la finalité étant d'aboutir à un niveau sonore identique à l'extérieur du bâtiment. Toutefois, cette protection devra faire l'objet d'une intégration paysagère.

Outre la méthode forfaitaire simplifiée proposée par l'arrêté, le constructeur peut également utiliser une méthode de calcul détaillée qui prend en compte de façon plus fine la topographie du site et les masques s'opposant à la propagation sonore.

Il est important de préciser que ces dispositions ne constituent pas une règle d'urbanisme, mais une règle de construction (au même titre, par exemple, que la réglementation relative à l'isolation thermique).

Ainsi, les éléments concernant le classement ne figurent que dans les annexes (parties informatives) des PLU, et le permis de construire ne mentionne pas la valeur d'isolement nécessaire, dont le calcul est de la responsabilité de chaque constructeur.

Afin de respecter la réglementation et de ne pas engendrer de dépenses coûteuses en matière d'isolation, le constructeur d'habitations, d'hôtels, d'établissements d'enseignement, d'établissements de santé pourra opérer un retrait des constructions par rapport à l'alignement de la voie.

Objectifs : diminuer le niveau sonore en façade, permettre d'éviter la mise en œuvre de mesures acoustiques lourdes et coûteuses. Le retrait doit être significatif pour avoir un effet sensible ; une valeur minimale de 20 mètres est préconisée.



Ces dispositions doivent s'accompagner :

- d'un bon respect de la réglementation sur l'isolation acoustique des façades (classement sonore des voies) – un guide a été réalisé par le CERTU en 2003 (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme) « *Isolation acoustique des façades – Guide technique et administratif pour le traitement des Points Noirs Bruit* »,
- d'une réflexion sur la distribution des pièces des bâtiments (privilégier la mise en place des chambres, d'éventuelles terrasses ou « espace détente » du côté opposé à la N 94 par exemple).

En ce qui concerne le secteur d'études, le règlement de la zone Ucpp et de la zone AUcpp interdisent l'implantation de constructions à usage d'habitation, et celle d'installations classées pour la zone AUcpp. La nouvelle zone Uc2 intègre ces prescriptions.

Par déduction, tout autre type de construction est autorisé : un hôtel, une école, un établissement de santé... Dans une telle situation, ces projets devront donc respecter les prescriptions d'isolation acoustique. Il en va différemment des hangars ou de bâtiments artisanaux qui ne sont pas soumis à ces contraintes.

Les constructions devront s'implanter selon un retrait de 15 mètres de l'axe de la RN94.

3.2. La sécurité du site

Trafic RN94 : l'ordre de grandeur actuel est en Moyenne journalière annuelle de 8 000 veh/j, avec un taux de PL de l'ordre de 10 %.

La pointe estivale est plutôt au mois d'août avec une moyenne journalière mensuelle de l'ordre de 11 500 veh/j.

Recommandations de la DIRMED : Les constructions projetées, comme la végétalisation ou un mur, peuvent potentiellement créer des zones d'ombre sur la chaussée avec donc un risque de verglas localisé sur la RN 94. Un recul est nécessaire. L'aménagement devra également veiller à ne pas créer d'obstacle en bord de chaussée.

Il est précisé que le projet de révision allégée n°1 n'engendre pas une augmentation de trafics importante sur les accès existants compte tenu des faibles capacités de construction sur la zone.

3.3. La qualité architecturale

3.3.1. La volumétrie des constructions

Toutes les constructions devront présenter une simplicité de volume, une unité d'aspect et de matériaux compatibles avec une bonne économie de la construction. Tout pastiche d'une architecture archaïque ou étrangère à la région sera interdit. L'utilisation de matériaux légers susceptibles de donner un aspect provisoire est rigoureusement interdite ainsi que la maçonnerie non enduite.

Afin de couper les grandes longueurs de bâti, des décrochés devront être réalisés (verticaux et/ou horizontaux). Les bâtiments devront avoir une forme simple, carrée ou rectangulaire.

3.3.2. Hauteur des bâtiments

La hauteur maximale mesurée au faîtage des constructions principales est fixée à 12 mètres.

3.3.3. Pente de toit

Les toitures seront à 2 pans minimum d'inclinaison de 20% et avec des pentes obligatoirement symétrique, de même inclinaison. Les toitures à un pan sont autorisées en appentis accolés au bâtiment principal existant, avec la même pente que le toit existant.

3.3.4. Matériaux

La couverture sera réalisée de préférence en bac acier pré-laqué de teinte gris beige. L'aspect bardeau de Mélèze est autorisé.

Les façades doivent présenter une unité d'aspect architectural et être en harmonie avec les façades déjà existantes. Les enduits et peintures éviteront les couleurs criardes ; des teintes pastel seront utilisées de préférence, excepté pour les enseignes commerciales.

Les constructions devront avoir des coloris sobres aux tons clairs (beige, gris, ocré...). Les menuiseries, la structure, la bande de rive, pourront avoir des couleurs plus soutenues. La proportion de bois autorisée est la suivante : 60% maximum par façade.

Le bois, lorsqu'il sera présent, devra être un bois qui ne nécessite aucun traitement, il devra rester naturel.

3.3.5. Les enseignes

Les enseignes devront être limitées et uniforme sur fond de panneaux d'aspects bois. Seules sont autorisés les enseignes en bandeau. Elles s'implanteront soit en façade soit sur la toiture. La hauteur maximale des enseignes ne pourra excéder 1m. La taille des enseignes ne pourra excéder 10% de la façade commerciale ou de la toiture. L'épaisseur de l'enseigne bandeau est limitée à 10 cm. Elles ne devront pas dépasser les limites de la façade support. Les enseignes lumineuses sont interdites. Les enseignes sont autorisées sur les palissades de chantier de la date de déclaration d'ouverture du chantier et celle d'achèvement des travaux.

3.4. La qualité de l'urbanisme

3.4.1. Accès

Pour des raisons de sécurité, aucun accès direct supplémentaire ne se fera par la RN 94. Seuls les accès existants sont utilisables.

3.4.2. Stationnement

Le stationnement sera interdit sur les espaces publics aussi chaque parcelle devra gérer son stationnement sur son emprise, étant entendu qu'une place de stationnement par tranche de 120m² de surface de plancher est exigée pour les activités artisanales, 1 place de stationnement par tranche de 60m² pour les services, bureaux, bâtiments publics et commerces.

Les espaces de stationnement ne seront pas en vis-à-vis avec la route nationale.

3.5. La qualité du paysage

Il est créé des bandes vertes tampon aux abords de la RN94. La largeur de chacune d'entre elle sera variable en fonction de l'emprise de la RN94. Elles seront plantées de haies bocagères composées d'essence locale d'une hauteur minimale de 2m. L'objectif est ici de donner un aspect homogène et organisé à cette façade et ainsi masquer les zones peu organisées situées à l'arrière-plan. La hauteur de 2m doit à la fois permettre de maintenir la vue sur les activités économiques et dans le même temps masquer l'occupation du sol en pied de bâtiment (dépôt, voitures...). Dans le même temps on cherchera à préserver les caractéristiques du site en utilisant des végétaux locaux composant la haie.

L'homogénéité des clôtures sera assurée avec un muret de 0.50m maximum surmonté d'un grillage de 1.5m de hauteur maximum de couleur verte de maille moyenne, doublé d'une haie bocagère composée d'essences locales. L'objectif est encore une fois de donner une unité à la limite publique privée, ce qui permette d'affirmer l'aspect urbain des lieux.