

# PLAN LOCAL D'URBANISME

Commune d'ARCEY (25022)



Envoyé en préfecture le 10/07/2025  
Reçu en préfecture le 10/07/2025  
Publié le 10/07/2025  
ID : 025-212500227-20250709-DCM26\_25-DE



## PIECE N°1.7 – ÉTUDE D'ENTRÉE DE VILLE

Prescrit par délibération du : 01/07/2013  
Arrêté par délibération du : 09/07/2025..  
DATE ET VISA

DOSSIER D'ARRÊT

ARCEY le 11 JUL. 2025

Le Maire  
Michaël HUGONOT



**Cabinet d'urbanisme DORGAT**

3 Avenue de la Découverte  
21 000 DIJON  
03.80.73.05.90  
[dorgat@dorgat.fr](mailto:dorgat@dorgat.fr)  
[www.dorgat.fr](http://www.dorgat.fr)

## I - Le cadre réglementaire – justification des enjeux liés à la Loi BARNIER

Le projet de révision du PLU d'ARCEY emporte extension de la zone d'activité via la création d'une zone AUE. Cette dernière est inscrite aux abords immédiats de la RD683, infrastructure de transport classée au titre des dispositions du décret n°2010-578 du 31/05/2010 fixant la liste des routes à grandes circulation.

Cette zone se situe à l'entrée sud-ouest du village en prolongement du périmètre urbanisé en bordure de la RD 683, ex RN 83 Lyon - Strasbourg, qui aujourd'hui a pour rôle essentiel de relier Besançon à Belfort.

En vertu de ce décret, en dehors des espaces urbanisés des communes, une marge de recul de 75m est instituée de part et d'autre de l'axe de la voie conformément aux dispositions de l'article L.111-6 du Code de l'urbanisme.

### Article L111-6 CU

*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.*

Le Code prévoit que le principe d'inconstructibilité associé à la marge de recul peut faire l'objet d'une dérogation au titre des dispositions de l'article L.111-8, lequel stipule :

### Article L111-8 CU

*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.*

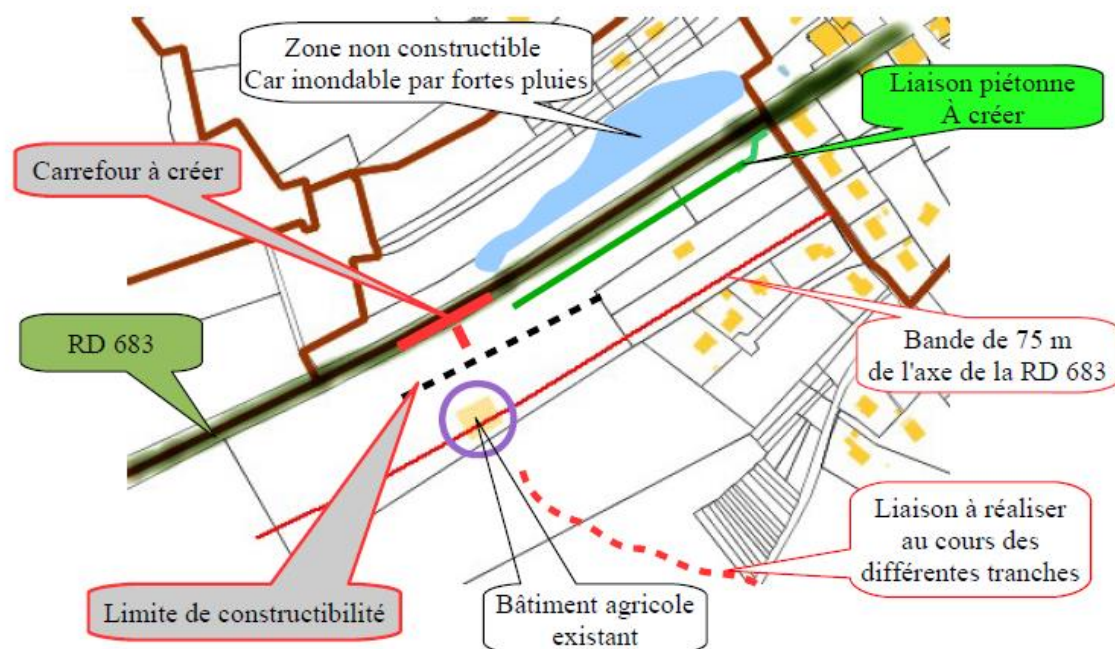
Il est rappelé que l'objectif des dispositions de la loi BARNIER porte sur la volonté de remédier au développement anarchique des constructions aux entrées de ville. C'est pourquoi, il prévoit simultanément la possibilité d'urbaniser les abords de ces axes dans le cadre d'un aménagement organisé et maîtrisé au travers du PLU.

Aussi, cette étude devra justifier d'un parti d'aménagement qui s'inscrit en cohérence avec l'existant et qui assure la prise en compte des enjeux ci-avant évoqués. Ces orientations seront traduites au sein des orientations d'aménagement et de programmation de la zone, imposées dans le cadre de la création de zone à urbaniser.

## II - Le cadre historique – rappel des dispositions de la loi Barnier mise en place dans le cadre de l'aménagement de la première phase de la zone d'activités

Une première étude d'entrée de ville avait été traduite dans le PLU en vigueur suite à une révision simplifiée du PLU. Elle permettait ainsi de réduire la marge de recul applicable au droit de la zone économique projetée (aménagée en 2015 et classée au sein de la zone UE du projet de révision). Cette première étude d'entrée de ville permettait de dresser les orientations suivantes :

## Principes d'aménagement à respecter



### Les nuisances et la sécurité

Les nuisances subies par le secteur concerné par le projet sont exclusivement dues au bruit émis par le trafic routier qui se caractérise par un niveau relativement faible. Cependant le niveau sonore généré par de nombreux véhicules est important, il est dû à la vitesse constatée, souvent très élevée, entre le virage situé à 600m de l'entrée du village et l'entrée en agglomération.

La zone projetée au titre de l'étude d'entrée de ville initiale, séparait la voie des habitations situées au sud et à l'ouest de sorte que les constructions édifiées ont pu servir d'écran protecteur contre le bruit provenant de la RD 683 et l'aménagement du carrefour a permis une réduction de la vitesse des véhicules avec une réduction du bruit émis.

Une liaison piétonne reliant l'entrée du village à la future zone a été aménagée. Elle se trouve nettement séparée de la route pour être agréable à utiliser, et permet d'assurer un cheminement sans danger de la clientèle.

Comme le prévoyait l'entrée de ville initiale, les accès particuliers directs sur la RD sont interdits ce qui laisse une certaine lisibilité au droit de l'agglomération.

### La qualité architecturale

La qualité du bâti à proximité de la zone ne présente pas d'intérêt particulier car il est de type pavillonnaire marqué par les caractéristiques propres à chaque décennies représentées depuis les années 1950.

Cependant la perception de l'architecture traditionnelle rurale est très forte depuis la RD 683 dont le profil est caractérisé, au droit de la zone concernée, par un sommet de côte offrant un véritable point de vue sur le village.

L'étude initiale prévoyait un ensemble de prescription qui traduisaient la volonté de :

- Limiter la hauteur des bâtiments (< 6 mètres à l'égout de toiture ou à l'acrotère)
- Orienter les bâtiments implantés au premier plan le long de la RD de manière à offrir aux vues des usagers les façades principales comportant l'entrée de la clientèle

- Les couleurs des constructions devaient être choisies dans des teintes claires à l'exception du blanc, en accord avec les teintes du bâti traditionnel, avec la possibilité d'utiliser des teintes vives pour souligner l'architecture sur des surfaces très réduites comme par exemple les huisseries et le fond destiné à recevoir une enseigne.
- Les toitures doivent également être très discrètes, plates ou à 2 pans avec des pentes supérieures à 35°, leurs teintes seront d'inspiration des couleurs de toitures traditionnelles ou couleur zinc, le noir et gris étant interdits.
- On veillera à ne voir depuis la RD qu'une enseigne apposée par façade, sans possibilité de dépasser la hauteur de la façade support.
- Les éventuelles clôtures seront transparentes, d'une hauteur maximum de 1.80 mètres.

### La qualité de l'urbanisme

Le projet se trouve hors agglomération, mais on peut constater que la forme architecturale de la zone pavillonnaire proche se présente aux regards avec son caractère de grande banalité et sans organisation urbaine particulière.

Les principales orientations mises en œuvre sur ce volet permettaient d'encadrer l'implantation des constructions, lesquelles devaient respecter un recul suffisant pour ne pas s'afficher au regard d'une manière trop brutale car il n'y a pas de construction en vis à vis de l'autre côté de la RD et principalement pour préserver les vues sur le village.

Ce recul était défini, d'une part par une ligne en retrait de 20 mètres mesurée à partir du bord de chaussée (tel qu'il résulte de l'aménagement du carrefour au droit de la limite ouest de la zone AU à créer) et définie d'autre part par l'angle nord-ouest de la parcelle n°8 en limite de la zone U.

Cependant à l'intérieur de cette bande d'inconstructibilité les structures ouvertes nécessaires à des activités telles que toiture abri pour station de lavage automobile et station de distribution de carburant et leur local technique restent admis à la condition de ne s'éloigner de cette ligne que pour permettre strictement le mouvement des véhicules utilisateurs

### Le Paysage

Le site se présente vu du village comme une pâture, une seule construction est présente sur le site, il s'agit d'un bâtiment agricole. Sa présence, par son volume, permet de se rendre compte de l'impact des futures constructions sur le paysage du village.

L'étude d'entrée de ville prévoyait que le paysage devait être traité avec soin, la bande de terrain située entre la RD et les constructions étant réservée à un traitement paysager ne masquant pas la vue, au sein de laquelle l'aménagement de parkings restait admis (mais aucun dépôt de matériaux ne pourra y être admis à l'avant de la bande de recul des constructions).

En outre, dans cette marge de recul n'était admis, par activité, qu'un seul totem support d'enseigne et les clôtures y sont autorisées à la condition de ne pas arrêter la vue (les haies écrans étant proscrites).

## III – Etat des lieux du site – Descriptif des résultats attendus de l'étude initiale et présentation des enjeux paysagers et urbanistiques

### Le retrait des constructions

A ce jour, l'ensemble de la zone AU du PLU a fait l'objet d'un aménagement avec un recul effectif des premières constructions de 11 à 20 mètres au droit de la limite avec le domaine public. Ces dernières sont implantées parallèlement à l'axe de la RD de sorte à valoriser les

vitrine commerciales et à assurer une certaine continuité visuelle avec les perspectives perçues depuis l'axe).



Source géoportail : vue aérienne de 2024

### L'accessibilité du site

L'aménagement de la zone d'activité s'articule ainsi au droit d'un accès aménagé sur la départementale, lequel est couplé à une voie piétonne (détachée de la trame viaire) qui borde la départementale et qui permet une desserte du bourg jusqu'au carrefour aménagé.

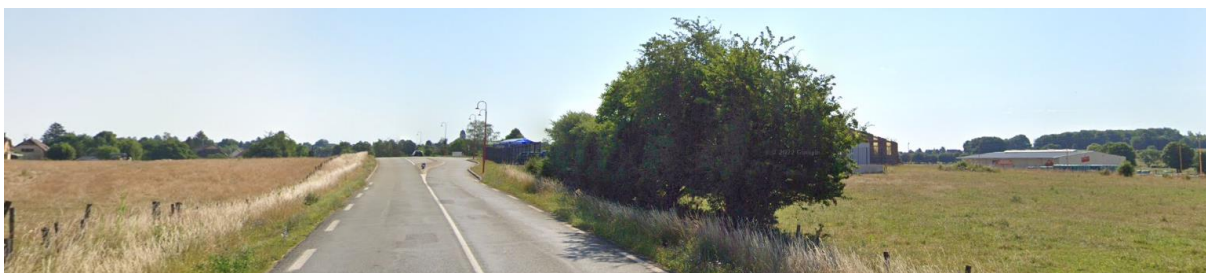


### Les séquences paysagères

Les séquences paysagères et visuelles présentées ci-dessous s'établissent au droit de la RD683 et permettent de visualiser l'évolution du paysage en approche de la zone d'activité existante.



En premier lieu, l'entrée de ville du bourg est marquée par la présence visuelle des constructions d'activités. Ces dernières présentent une hauteur assez limitée qui permet de réduire leur impact dans le paysage.



Quelques éléments de végétation (implantés en dehors du périmètre de la zone d'activité) contribuent à dynamiser ses perspectives et à masquer les aménagements par certains endroits. La topographie des lieux (le site étant implanté un peu en contre-bas de la RD) permet également de contribuer à minimiser l'impact des constructions au droit de l'entrée de ville.



En approche du bourg, une fois les éléments de végétation dépassés, la zone d'activité offre un paysage ouvert qui répond aux orientations initiales. La profondeur des perspectives (limitées par la présence des seuls bâtiments) permet de modérer l'impact de cette zone au regard des surfaces agricoles vierges présentes de l'autre côté de la voie.

On notera d'ailleurs que le projet de PLU prévoit l'extension de la zone actuelle sans aménager la façade Nord de la départementale (laquelle subit des risques d'inondabilité déjà mis en avant au titre de l'étude initiale).

La simplicité et la cohérence des volumes permettent une intégration optimale et harmonieuse et confèrent à cette entrée de ville un aspect urbain somme toute assez modéré. On relève toutefois que cette séquence ne présente aucun élément végétalisé et que les emprises imperméabilisées sont omniprésentes et servent de stationnement aux abords de l'axe de la départementale.

A l'inverse, depuis le bourg, la présence du végétal reste assez marquée car on peut apercevoir les massifs boisés en arrière-plan, ainsi que les boqueteaux présents sur la façade Nord de la RD683. Le couvert végétalisé est également harmonisé avec celui présent au droit de l'espace interstitiel laissé vacant entre la zone d'activité et les premières constructions du

bourg.



#### IV – Présentation des besoins de développement

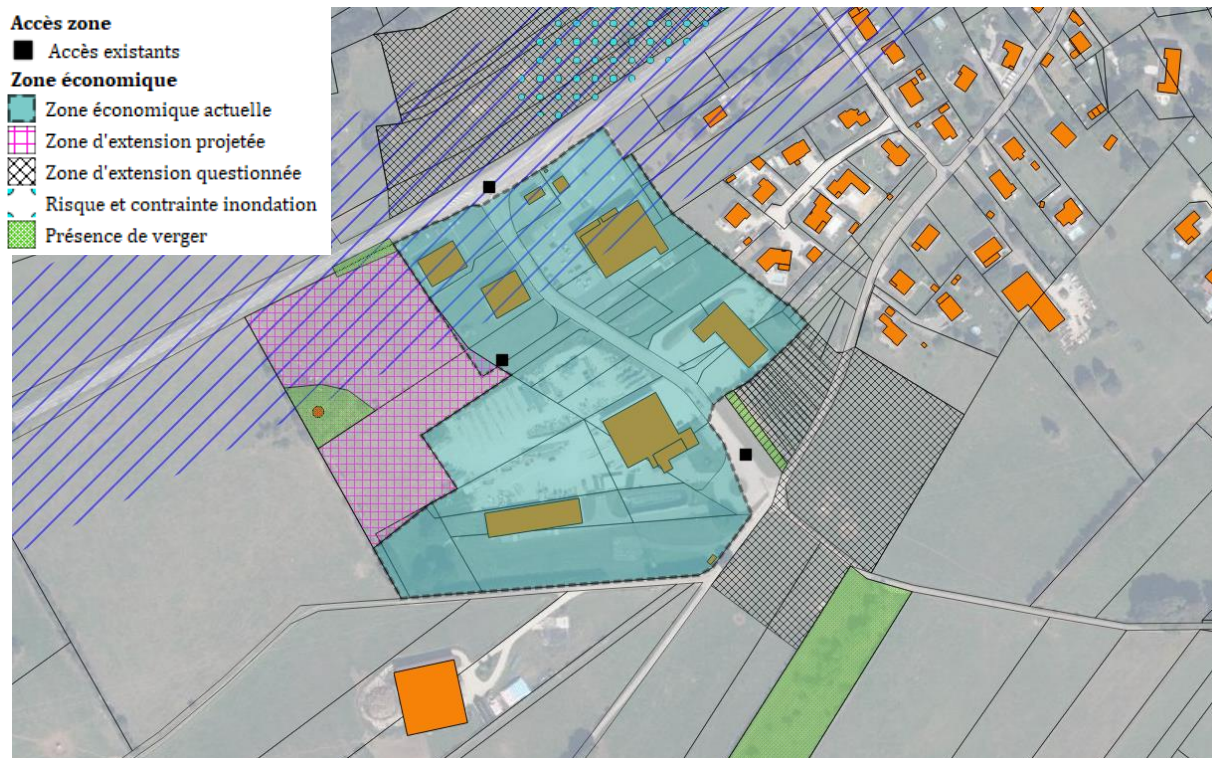
Les perspectives de développement économique de la zone s'appuient sur les enjeux et orientations traduits au sein du SCOT du Doubs Central approuvé en 2016. Ce document prévoit deux grandes orientations qui doivent s'articuler dans le futur dossier de PLU. Il s'agit :

- Des enjeux de protection des paysages et des conditions de leur découvertes notamment au droit des fenêtres paysagères identifiés le long de la RD683. Pour ce faire le SCOT limite le développement de l'urbanisation au sein des terres agricoles et naturelles et en encadre le développement des constructions existantes. La protection des paysage doit également prendre en compte le paysage urbain via le maintien d'une certaine cohérence architecturale, l'aménagement de la traversée de la RD683 et le traitement qualitatif des entrées de villes.
- D'organiser l'accueil des activités économiques en focalisant le développement sur les zones d'activités stratégiques via un phasage adapté en cas d'ouverture à l'urbanisation.

Des études, menées par la Communauté de Communes des deux vallées vertes (autorité compétente en matière de développement économique) permettent de mettre en avant que les derniers terrains ont été vendus en 2020 et que la zone ne permet plus de répondre aux besoins. Son extension apparaît donc nécessaire et justifiée au regard des perspectives de développement allouées au titre du SCOT.

Plusieurs solutions d'extension peuvent être envisagées, mais seule l'extension linéaire semble la plus appropriée compte tenu des enjeux paysagers, des risques présents et des capacités de desserte.

La carte ci-dessous permet de montrer trois variantes étudiées dans le cadre du développement :



La première au nord de la RD683 est écartée au regard des risques d'inondation présents et des enjeux de préservation des coupures verts identifiés au titre du SCOT. Il s'agit notamment de préserver les perspectives paysagères sans accentuer l'urbanité de cette entrée de ville qui a su profiter de la réalisation de la zone pour proposer des aménagements de qualité.

La seconde au Sud s'appuie en partie sur l'emprise qui avait été retenue dans le cadre de la révision du PLU initial. Ce secteur bénéficie d'un accès existant actuellement condamner. Cet accès présente également un certain nombre de contraintes qui nécessitent de prévoir des aménagements de voirie car la Voie de l'Isle présente une largeur de chaussée très restreinte qui ne pourra pas supporter un trafic important de véhicule.



En outre ce secteur présente des contraintes assez importantes en termes de mobilisation du foncier et de cohérence avec les projets de développement projetés.

En effet, une des entreprises présente au sein de la zone a mis en avant des besoins d'extension qui doivent être réalisés aux abords de son activité existante. Un développement sur la partie Sud semble donc être approprié. Les enjeux en termes de mobilisation du foncier y sont plus avantageux et les conditions d'accessibilité sont assurées par une voie interne à la zone, aménagée à cet effet (les incidences cumulées de l'extension sur la voie existante seront donc peu perceptibles car noyées dans le flux habituel de véhicule).

Des enjeux en matière de risque naturel sont toutefois identifiés sur la façade Ouest du site d'extension puisqu'on peut y localiser une doline (au droit du petit boqueteau existant).

Il est précisé qu'il n'appartient pas à l'étude d'entrée de ville de justifier le choix du parti d'aménagement retenu (qui dépend alors de la rédaction des choix retenus), mais de permettre la réduction de la marge de recul sous réserve de la mise en place de prescriptions adaptées.

Dès lors l'application des dispositions de la loi Barnier permet de s'affranchir de la marge de recul au droit de la zone actuelle (il conviendra donc de veiller à maintenir le recul institué dans le cadre des études au travers de la réglementation de la zone UE bâtie).

Toutefois, l'emprise projetée de la zone AUE est impactée de moitié par l'application des dispositions de la loi Barnier, il apparaît donc nécessaire de permettre de la réduire au titre de la présente étude d'entrée de ville.

## V – Justification des enjeux de développement au regard des dispositions de la loi Barnier

Thématique	Le constat de l'existant	Les enjeux de prise en compte	Degré des enjeux
<b>Les nuisances et la sécurité</b>	<p>Présence d'une doline à l'Ouest de la zone d'extension.</p> <p>Présence d'un accès sécurisé de la zone d'extension depuis la voirie interne de l'opération en situé non loin du carrefour aménagé sur la RD.</p> <p>Maintien de la desserte piétonne sans création de percement sur l'axe existant.</p> <p>Pas de report de la circulation au sein de la trame urbaine du bourg car tout se fera au droit du carrefour aménagé.</p> <p>Présence d'autres risques naturels identifiés sur la zone 'aléa faible de retrait/gonflement des argiles).</p> <p>Pas de présence de servitudes d'utilité publique sur le secteur d'extension.</p> <p>Desserte de la zone par les réseaux présents sous l'impasse de la Chevré (voirie interne de la zone) : présence des réseaux d'eau potable et d'assainissement.</p>	<p>Il est nécessaire de ne pas imposer de nouvel accès sur la RD pour préserver les enjeux de sécurité réfléchis au moment de l'aménagement de la zone existante.</p> <p>Il convient de questionner l'exclusion de la doline ou la mise en place d'une gestion réglementaire associée.</p> <p>Le choix de localisation et de desserte de la zone permet de maintenir la desserte agricole des parcelles situées aux abords de la zone d'activités.</p> <p>Les nuisances sonores et visuelles générées par la proximité immédiate avec la RD386 sont atténuées par plusieurs éléments et notamment le recul des constructions par rapport à l'axe, la mise en place d'une frange urbaine et l'implantation / conception des bâtiments (traitement acoustique notamment).</p> <p>L'absence de logements au sein du projet permet d'éviter une occupation permanente du site. En effet, la présence exclusive d'activités économiques garantie une occupation temporaire, uniquement durant les heures de travail.</p> <p>Aucun accès direct sur la RD n'est prévu dans le projet. Les accès projetés s'appuient sur une desserte existante. La desserte interne avait été pensée afin de fluidifier le trafic et d'aménager / préserver des</p>	

		<p>cheminements sécurisés pour les modes doux.</p> <p>La vocation principalement artisanale de la zone permet également de limiter les impacts sur les usagers et les salariés qui seront présents seulement aux horaires de travail (pas d'habitat prévu).</p>	
<b>La qualité architecturale</b>	<p>Des constructions économiques assez hétérogènes au sein de la zone existante, bien intégrées dans le paysage et qui permettent de réduire l'impact de l'extension depuis le bourg.</p> <p>Une hauteur limitée des constructions le long de la départementale pour une meilleure intégration architecturale.</p> <p>Une zone d'activité existante dénuée de végétation et très largement imperméabilisée.</p>	<p>Il convient d'encadrer l'aspect des constructions au regard des constructions existantes pour assurer une certaine continuité et cohérence architecturale. La hauteur des bâtiments implantés en façade Ouest devra être limitée et un principe d'épannelage pourrait être mis en place pour favoriser une transition douce.</p> <p>Un travail est apporté aux futures constructions pour garantir une certaine qualité urbaine et architecturale. Les façades urbaines créées permettent de requalifier l'entrée de ville et jouent la transition avec la RD et les espaces bâtis environnants.</p> <p>De manière générale, l'aspect des constructions des façades devra respecter les règles fixées par le PLU : façades, revêtements, couvertures, hauteurs, clôtures, etc.</p>	
<b>La qualité de l'urbanisme</b>	<p>Une marge de recul à définir en cohérence avec le parti d'aménagement existant.</p> <p>Une implantation cohérente et un travail de qualité au droit de l'entrée de ville</p>	<p>Il convient de définir une zone d'exclusion d'implantation des constructions dans le respect et la continuité du recul minimal observé sur l'existant (en questionnant notamment les abords de la doline).</p> <p>L'insertion urbaine et architecturale du projet est garantie par une réflexion menée sur les volumétries et les gabarits des constructions.</p> <p>L'extension présente une emprise assez modérée avec un linéaire de façade (le long de la RD) de 100m qu'il faudra travailler pour maintenir des séquences paysagères (comme c'est actuellement le cas), sans pour autant restreindre la perceptions des vitrines commerciales.</p>	
<b>Le Paysage</b>	<p>Présence d'éléments végétalisés qui assurent une certaine continuité avec les ensembles existants et qui constituent des supports potentiels de continuités écologiques</p> <p>Une façade Ouest bien visible depuis la RD qui constitue l'entrée de la zone mais un paysage urbaine qui reste très</p>	<p>Des enjeux à questionner à l'échelle de la zone pour garantir le principe de continuité écologique avec les éléments végétalisés existants et/ou projetés (notamment ceux existants au droit de la zone actuelle).</p> <p>Le projet peut ainsi proposer un maintien des éléments végétalisés</p>	

	<p>encadré et qui présente une certaine logique de continuité.</p> <p>La présence d'une haie en façade de la départementale qui vient rompre la continuité urbaine de la zone.</p>	<p>(total ou partiel) ou la réalisation de plantation basses dans la poursuite du cheminement piétonnier ou au droit des clôtures.</p> <p>Des perceptions paysagères assez fortes sur la façade Ouest (possible intégration basse des constructions avec la gestion des hauteurs et une haie de plantation basse).</p> <p>Les principes d'aménagement prévus au sein de la zone ont vocation à requalifier l'entrée de ville et participent donc à la mise en valeur du secteur.</p>	
--	--	--	--

## VI – Traduction des orientations réglementaires au titre du projet de PLU en cours de révision

Il est rappelé que les orientations de développement détaillées ci-dessous (qui permettent de répondre aux enjeux mis en avant) serviront de base à la rédaction des orientations d'aménagements et d'orientation applicables à la zone.

Ces dernières pourront être le cas échéant complétées par des dispositions réglementaires, notamment en ce qui concerne la traduction de la marge de recul des constructions.

Afin d'assurer une certaine cohérence avec la zone existante, les orientations pourront utilement s'appuyer sur celles traduites au titre de l'étude d'entrée de ville initiale.

- Imposer un recul des constructions traduit dans le règlement, la distance s'appuie sur celle du bâtiment observé en entrée de ville, à savoir un recul de 20m par rapport à la limite du domaine public. Ce recul permet de conserver des aménagements en arrière de propriété qui devront présenter une certaine qualité (notamment paysagère) tout en permettant de maintenir la perception des façades commerciales.
- Prévoir une implantation des constructions encadrée par les OAP qui devront être parallèle à la voie (dans la continuité des constructions existantes). Il peut être possible également de prévoir une certaine distance entre les constructions pour préserver des percées et éviter de créer un bloc urbain le long de l'entrée de ville.
- Imposer la desserte des futures constructions par l'accès à prévoir depuis la desserte interne existante. Aucun nouvel accès ne sera autorisé sur la façade de la départementale (si ce n'est un accès piéton qui permettrait de desservir les futurs lots ou d'assurer un bouclage avec la Voie de l'Isle sise au Sud de la zone (en passant en bordure de l'opération). Créer un tel sentier piéton continu permettrait aux habitants de s'approprier les lieux et de valoriser le sentier existant.
- Prendre en compte les risques naturels existants notamment au droit de la doline. Les constructions devront prévoir un recul minimum de 9m au droit de cette doline.
- Assurer un traitement architectural en cohérence avec celui existant sur les constructions de la zone. Il s'agit de s'inspirer voir de traduire, les règles initialement imposées pour maintenir cette continuité architecturale. La hauteur des constructions devra également faire l'objet de prescription pour limiter la perception des constructions et prévoir le cas échéant un principe d'épannelage progressif jusqu'au centre de la zone.

- Questionner les continuités écologiques présentes aux abords du site via le maintien des haies existantes, ou leur rétablissement à travers la réalisation d'aménagements végétalisés (plantation basse) à l'appui des clôtures et de la façade de l'opération. Ces plantations pourront utilement jouer un rôle dans la gestion des eaux pluviales laquelle devra questionner l'emprise des surfaces imperméabilisées. Au besoin, les surfaces non imperméabilisées pourraient être implantées en façade de l'opération (en fonction des enjeux de topographie). Cette continuité piétonne pourrait utilement être mise en avant comme support de la mobilité piétonne (poursuite du chemin piétonnier).
- Bien entendu le règlement devra bien encadrer la vocation de la zone et réglementer les constructions admises, lesquelles ne devront pas engendrer de risque ou de gêne vis-à-vis des constructions d'habitat (assurer une certaine compatibilité avec la proximité de l'habitat).
- Possible de questionner le hangar agricole existant au droit de la zone d'activité pour optimiser le développement de cette dernière.