



ÉLABORATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

Etude loi Barnier au titre de l'article L111-8 du code de l'urbanisme

Zone d'activités

Actiparc

Communes de Saint-Laurent-Blangy, Athies et Bailleul-Sire-Berthoult



SAS URBYCOM - Aménagement & Urbanisme
CS 60 200 Flers-en-Escrebieux
59 503 Douai Cedex
Tel. 03.62.07.80.00
Mail. contact@urbycom.fr

APPROBATION
Vu pour être annexé à la délibération du
Conseil Communautaire en date du 19/12/19





SOMMAIRE

CHAPITRE 1

Présentation de l'étude 4

CHAPITRE 2

Contexte de l'étude 5

I. SITUATION GÉOGRAPHIQUE ET PRÉSENTATION DU PROJET	5
II. DOCUMENT D'URBANISME	6
A. LE PLUI	
B. LE PADD	
C. LE SCOT DE L'ARRAGEOIS	
D. LES SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE	
E. LES INFORMATIONS ET OBLIGATIONS DIVERSES	
III. JUSTIFICATIONS DU PROJET ET ENJEUX LOCAUX : INTÉRÊT GÉNÉRAL	11
IV. OCCUPATION DU SOL, TOPOGRAPHIE ET RISQUES	12
A. OCCUPATION DU SOL	
B. TOPOGRAPHIE	
C. RISQUES	
V. DÉPLACEMENTS	14
A. ROUTES	
B. DÉPLACEMENTS DOUX	
C. TRANSPORTS EN COMMUN	
VI. ARCHITECTURE ET URBANISME LOCAL	16
VII. PAYSAGE	17
VIII. PERCEPTIONS VISUELLES DU SITE	18

- A. PERCEPTION ÉLOIGNÉE
- B. PERCEPTION RAPPROCHÉE

IX. ENJEUX 20

CHAPITRE 3

Définition du projet 21

I. PRISE EN COMPTE DES NUISANCES 22

- A. DÉFINITION
- B. PARTI D'AMÉNAGEMENT
- C. CONSÉQUENCES RÉGLEMENTAIRES
- D. CONSÉQUENCES SUR LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

II. DISPOSITION CONCERNANT LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 23

- A. DÉFINITION
- B. PARTI D'AMÉNAGEMENT
- C. CONSÉQUENCES RÉGLEMENTAIRES
- D. CONSÉQUENCES SUR LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

III. COMPOSITION URBAINE ET ARCHITECTURALE 25

- A. DÉFINITION
- B. PARTI D'AMÉNAGEMENT
- C. CONSÉQUENCES RÉGLEMENTAIRES
- D. CONSÉQUENCES SUR LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

IV. QUALITÉ DE L'URBANISME ET DES PAYSAGES 27

- A. DÉFINITION
- B. PARTI D'AMÉNAGEMENT
- C. CONSÉQUENCES RÉGLEMENTAIRES
- D. CONSÉQUENCES SUR LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

V. SCHÉMA D'ORGANISATION - SYNTHÈSE 29



CHAPITRE 1

Présentation de l'étude

Durant ces dernières années, certaines zones de projet le long d'axes à grande circulation (parfois en entrée de ville) ont connu des implantations anarchiques (principalement commerciales) sans souci d'aménagement, de prescriptions urbanistiques et d'intégration par rapport aux villes. Leur existence se révèle parfois préjudiciable pour les communes, entravant leur fonctionnement et générant des prescriptions paysagères inesthétiques ou peu valorisantes.

Afin d'éviter cette situation tout en optimisant les zones d'activités et leur aménagement, la présente étude a pour but d'étudier les possibilités d'aménagement de la zone «Actiparc» de la Communauté Urbaine d'Arras, située sur les communes d'Athies, de Bailleul-Sire-Berthoult et de Saint-Laurent-Blangy le long de la RD950 et de l'A26.

L'analyse du projet sera effectuée au regard de cinq critères de référence énoncés par la loi : les nuisances, la sécurité, la qualité architecturale ainsi que la qualité de l'urbanisme et des paysages et devra permettre, dans un contexte de frugalité foncière, de réduire les bandes d'inconstructibilité tout en imposant des orientations d'aménagement garantes de qualité urbaine.

RAPPEL :

ÉTUDE AU TITRE DE L'ARTICLE L111-8 DU CODE DE L'URBANISME

«Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.»

ARTICLE L.111-6 DU CODE DE L'URBANISME

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

Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19.»

ARTICLE L.111-7 DU CODE DE L'URBANISME

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

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

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

Les dispositions réglementaires issues de la présente étude seront intégrées au règlement du Plan Local d'Urbanisme.

CHAPITRE 2

Contexte de l'étude

I / Situation géographique et présentation du projet

Le présent dossier a pour but d'étudier le projet de création et d'aménagement de la zone Actiparc destinée à accueillir des activités économiques en limites de trois communes.

Saint-Laurent-Blangy, Athies et Bailleul-Sire-berthoult sont des villes françaises, située dans le département du Pas-de-Calais et dans la région Hauts-de-France. Elle s'étendent respectivement sur environ 9,83km², 4,34km², 9,35km² et comptent respectivement 6644, 973 et 1384 habitants en 2015.

Les commune sont éloignées de 3 à 8km d'Arras et de 12 à 22km de Lens.

Les communes sont administrativement rattachées à l'arrondissement d'Arras. Elles font partie de la Communauté Urbaine d'Arras (CUA).

La zone d'étude d'environ 248Ha se situe au nord d'Athies, au sud de Bailleul-Sire-Berthoult et au nord-est de Saint-Laurent-Blangy. Elle se situe en bordure sud de l'A26 reliant Calais à Reims et en bordure nord de la RD950 reliant Arras à Douai.

La zone accueille des activités économiques à vocation industrielle dans un contexte d'accessibilité et de desserte intéressant et stratégique.

Elle occupe des espaces cultivés et est en partie investie par des bâtiments économiques.

Cette zone de développement permettra de vitaliser ce secteur intercommunal en développant l'offre économique et ainsi développer l'intercommunalité d'un point de vue de l'emploi.



Localisation de la zone «Actiparc» au sein de la CUA

II / Document d'urbanisme

A. Le PLUi

A l'échelle de la Communauté Urbaine d'Arras, la zone UE correspond à une zone urbaine à vocation spécifique d'activités économiques.

Les secteurs se distinguent par les destinations et sous-destinations autorisées.

La zone UE est constituée des secteurs UEm, UEl et UEc.

Le secteur UEm correspond au secteur à vocation d'activités mixtes à l'exception du commerce de détail et des services où s'effectue l'accueil d'une clientèle (sauf lorsqu'ils sont liés aux activités autorisées).

Le site d'étude se trouve sur une zone UEm des communes d'Athies, de Bailleul-Sire-Berthoult et de Saint-Laurent-Blangy.

Situé à proximité de l'A26 et de la RD950 (axes terrestres classés à grande circulation), le site d'étude est soumis à l'application de la loi Barnier.

Par conséquent, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100m de part et d'autre de l'axe central de l'A26 et de la RD950. Ces dispositions ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le PLUi, sont justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. C'est dans ce cadre qu'intervient la présente étude.

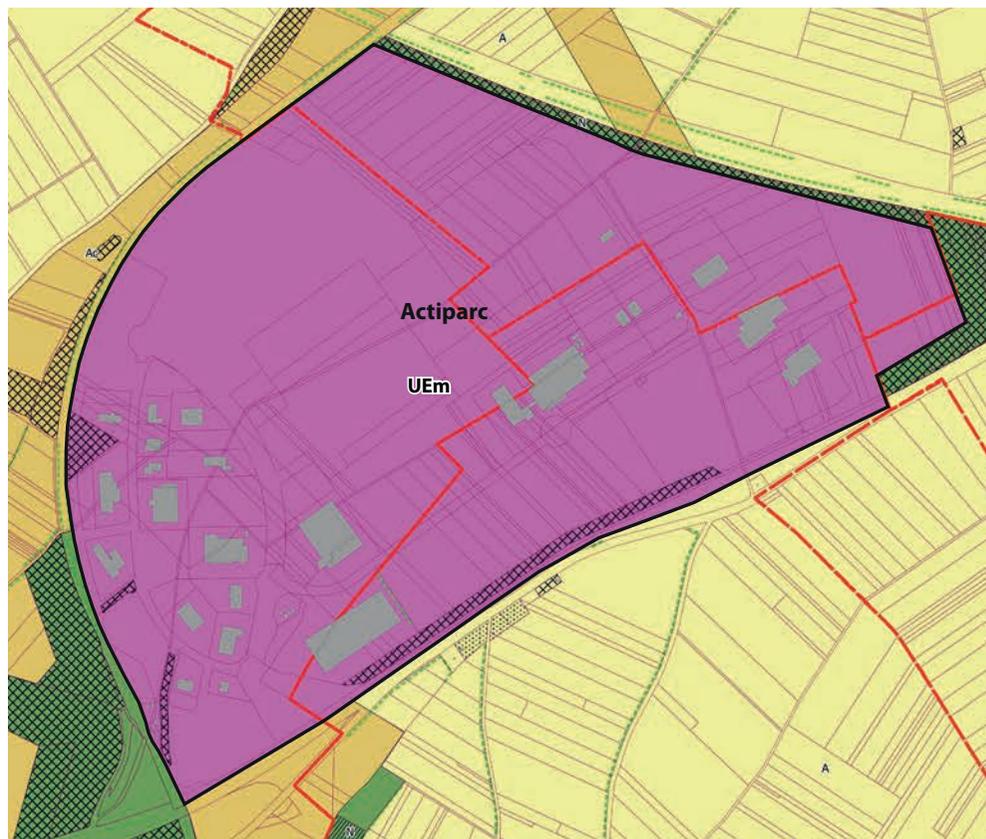
Les zonages du PLUi présentent des haies et alignements d'arbres à protéger au sein de la zone, le long de l'A26, le long de la voie ferrée, ainsi que des boisements à protéger en façade de RD950, sur les limites ouest et nord de la zone en lien avec l'A26 et la voie ferrée.

Il conviendra de prendre en compte ces éléments lors de la définition de projet.

B. Le PADD

En termes de déplacement, le Projet d'Aménagement et de Développement Durables précise que : « Au coeur de la nouvelle Région des Hauts de France, idéalement située entre Lille et Amiens, la CUA sera particulièrement attentive à la mise à niveau des dessertes routières d'intérêt régional, tant en termes d'aménagement que de sécurisation.

Légende	
	Limites communales
	Constructions
	Limites de parcelles
	Boisements à protéger
	Haies et alignements d'arbres à protéger
	UEm-Zone économique à vocation d'activités mixtes sauf commerces de détails et services



Extrait du Plan de zonage

Il s'agira de faciliter les liaisons entre les grandes villes régionales. Sont notamment concernées les RN17, RN25 et les RD950 et RD939. Cette dernière constitue la route de l'agroalimentaire, axe structurant de développement du SCOT de l'Arrageois.»

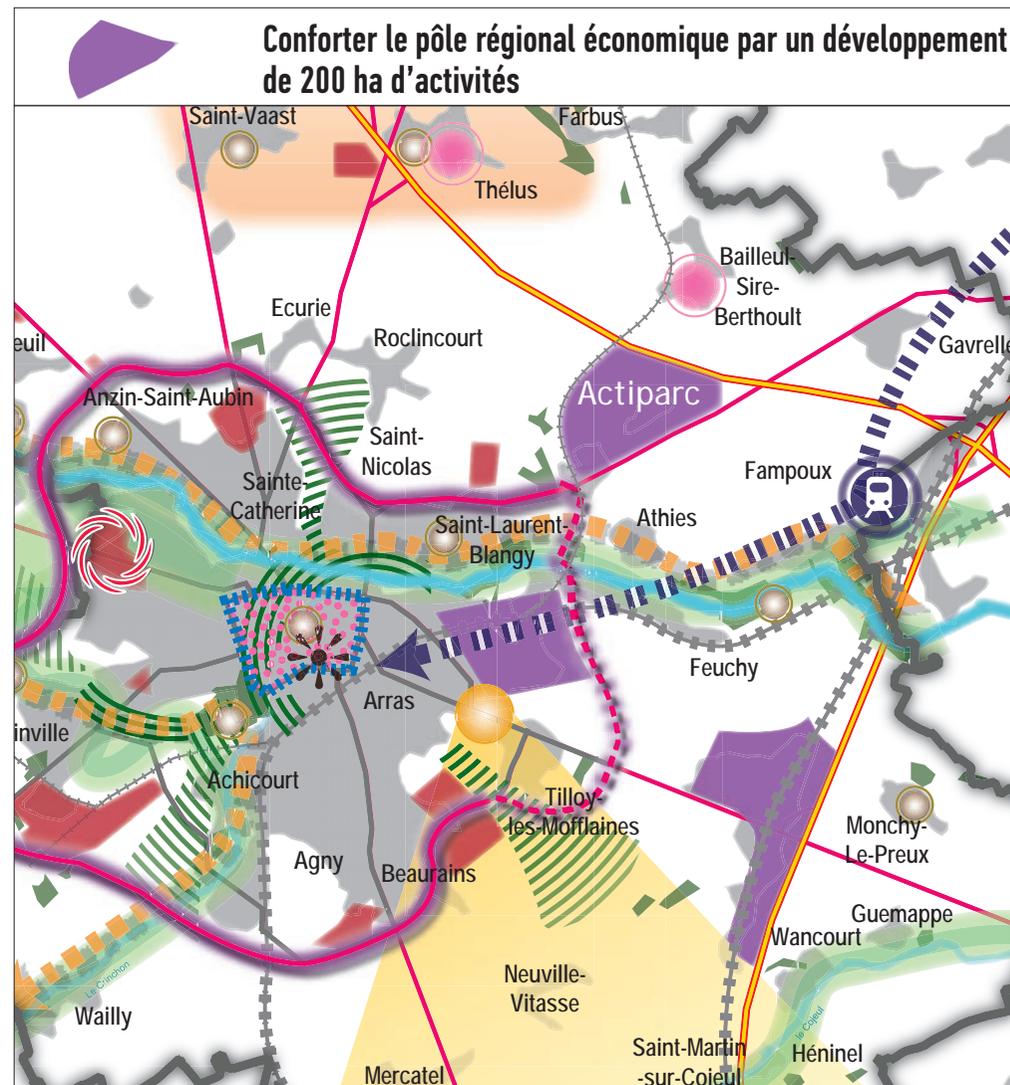
Le PADD précise les orientations pour les déplacements doux : « La poursuite des aménagements de voies cyclables, couplée au développement des équipements et services, publics ou privés (location, libre-service, parcs à vélo...), seront les signes forts de l'engagement de la collectivité.»

Sur le plan du développement économique, le PADD exprime les volontés de : «- Renforcer le pôle économique d'envergure régionale à l'est du territoire en s'appuyant sur la structuration des secteurs d'excellence de l'arrageois.

Le succès rencontré par les 3 parcs d'activités majeurs, implantés à l'est du territoire (zone industrielle est, Artoipole I et II, Actiparc), invite à poursuivre la stratégie de l'offre qualitative, destinée à l'implantation d'entreprises à la recherche d'un emplacement stratégique dans un contexte concurrentiel ou en quête de synergies avec l'environnement économique local.

- Valoriser le potentiel des parcs d'activités d'intérêt communautaire et optimiser les zones commerciales de grande distribution».

La carte du PADD met en exergue le projet de conforter le pôle régional économique par un développement de 200 Ha d'activités de façon globale à l'est du territoire.



Extrait du Plan de PADD de la CUA



C. Le Scot de l'Arrageois

Le projet de DOO du SCOT de l'Arrageois précise les points suivants :

Concernant la qualité et cohérence des entrées du territoire :

«Les axes vitrine doivent marquer l'identité arrageoise et valoriser ses entrées. Ils impliquent une approche collective à l'échelle du territoire pour favoriser l'affirmation de marqueurs paysagers et rechercher une certaine unité dans les manières de les mettre en valeur.»

Concernant le réseau de pôles économiques :

- Affirme le positionnement économique du territoire sur les différents axes économiques, en lien avec les différents savoir-faire et ressources locaux.
- Vise à développer une réponse adaptée à la diversité des besoins des entreprises en termes d'offre foncière et immobilière, d'accès aux services aux entreprises et aux employés. Le SCOT ne définit pas de thématisation particulière des parcs d'activité, mais vise à déterminer des objectifs d'aménagements adaptés aux enjeux de flux et d'accès aux services et bassins de fonctionnement des entreprises pour mieux répondre à la diversité de leurs besoins et faciliter leurs synergies.

Le SCOT classe la zone d'activités économiques «Actiparc» au sein du «Pôle économique Régional Est».

D. Les servitudes d'utilité publique

La zone d'étude est concernée par plusieurs servitudes d'utilité publique.

Voici la liste :

Servitude d'alignement :

EL11 : Servitudes relatives aux interdiction d'accès grevant les propriétés limitrophes des routes express et des déviations d'agglomération - le long de l'A26 et de la RD950.

T1 : Zones de servitudes relatives aux chemins de fer - limite ouest et nord de la zone.

Servitude de passage :

I3 : Périmètres de servitude autour d'une canalisation de gaz - sud/ouest de la zone.

I4 : Périmètres de servitude autour d'une ligne aérienne d'électricité - sud/sud/ouest de la zone.

Servitude de classement et de protection :

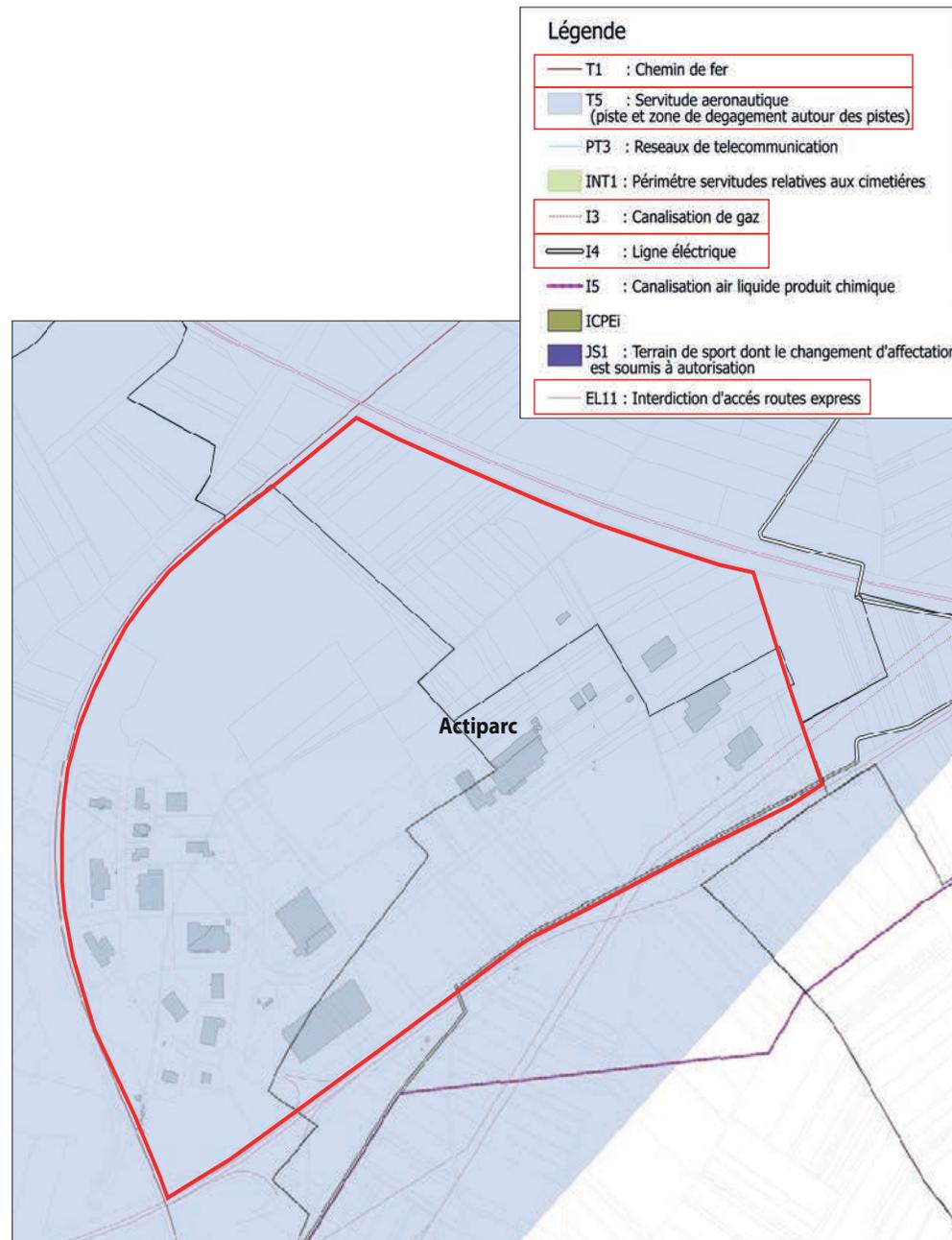
T5 : Servitudes aéronautique de dégagement et de balisage / Zone de protection - toute la zone.

Athies est concernée par les servitudes : T5, I3, I4, EL11

Bailleul-Sire-Berthoult est concernée par les servitudes : T1, T5, I3, EL11

Saint-Laurent-Blangy est concernée par les servitudes : T1, T5, EL11

Il conviendra de prendre en compte ces éléments lors de l'élaboration du projet.

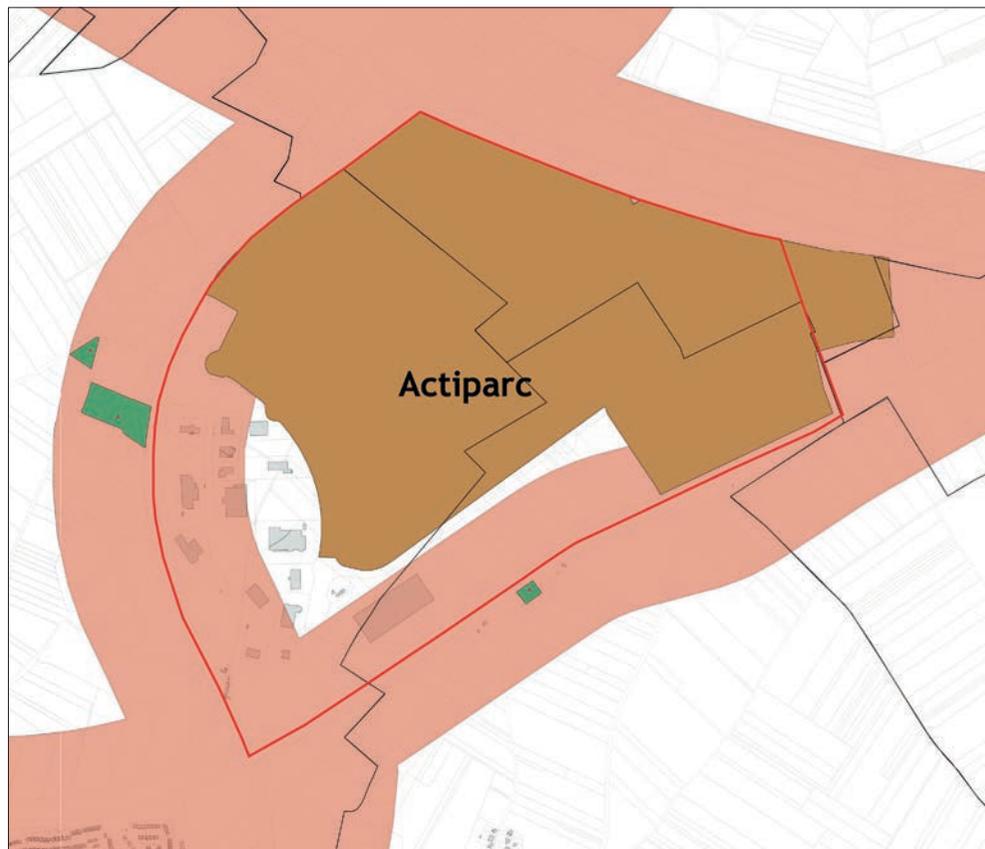
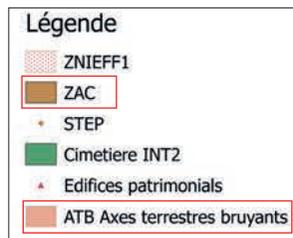


Extrait du Plan des servitudes d'utilité publique

E. Les informations et obligations diverses

La zone d'étude est en partie une Zone d'Aménagement Concerté (Z.A.C.).

L'A26, la voie ferrée et la RD950 sont classées comme axes terrestres bruyants (ATB) jusqu'à 200m depuis les abords de la RD950 et jusqu'à environ 300m depuis les abords de la voie ferrée et de l'A26.



Extrait du plan d'informations et d'obligations diverses

III / Justifications du projet et enjeux locaux : Intérêt général

La zone concernée par la loi Barnier est à cheval sur les communes d'Athies, de Bailleul-Sire-Berthoult et de Saint-Laurent-Blangy.

Le projet présente une superficie d'environ 248Ha et bénéficie d'une bonne desserte routière avec la proximité immédiate de la RD950 qui la borde au sud et de l'A26 qui la borde au nord.

Il permettra de conforter et d'optimiser une zone économique existante et en cours de développement afin de développer une offre économique cohérente à l'échelle de la CUA.

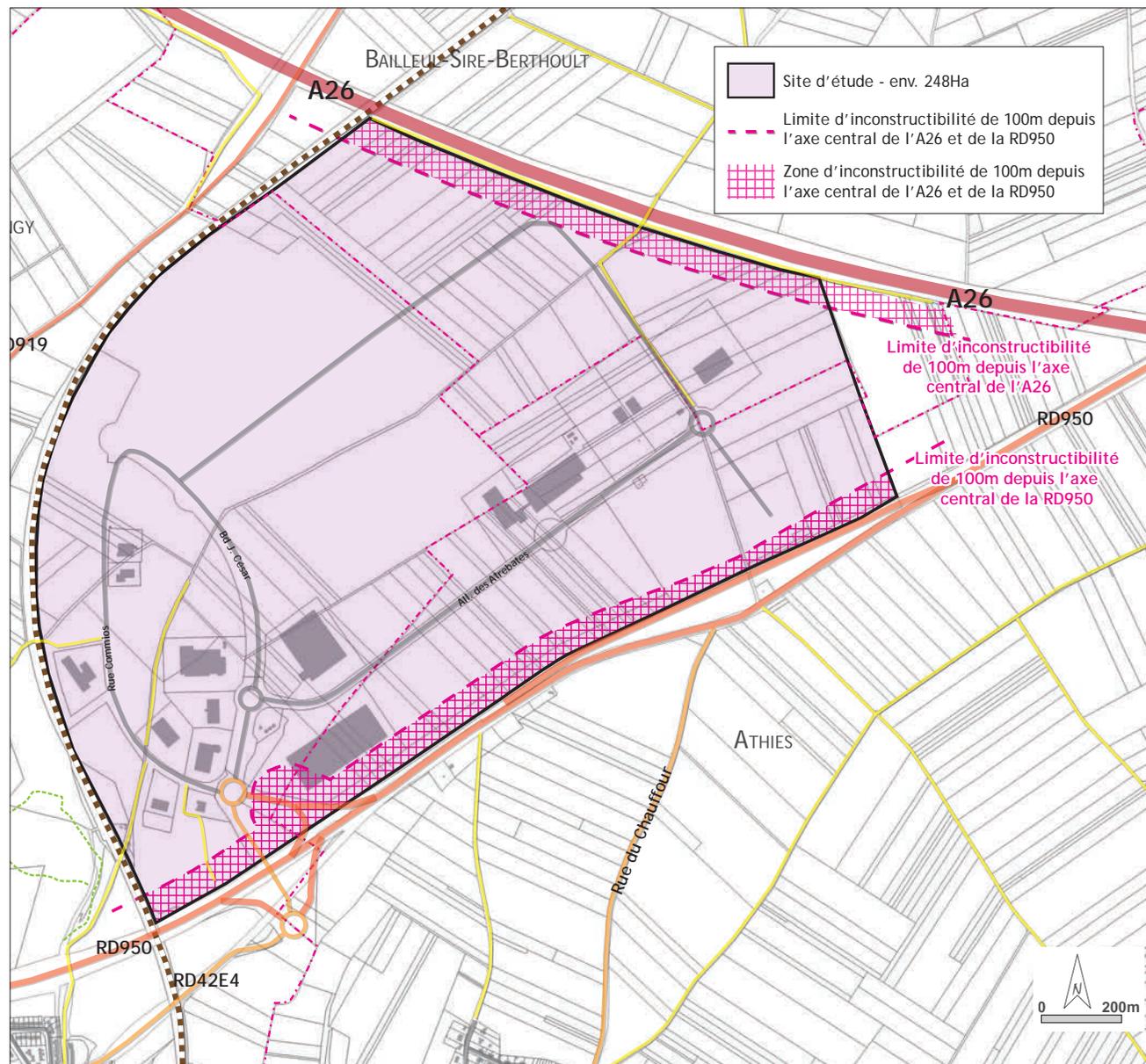
Ceci permettra de dynamiser des secteurs stratégiques et adaptés au développement de l'activité économique.

Les prochains aménagements viendront donc en complément de ceux existants.

En outre, le projet mettra l'accent sur l'intégration paysagère et urbaine de la zone économique située en entrée de ville des trois communes et implantée à proximité d'éléments patrimoniaux tels que des cimetières militaires. La végétalisation de la zone, la prise en compte des nuisances, l'intégration paysagère depuis les axes routiers et l'optimisation de la zone sont des points essentiels du projet.

La zone d'étude est actuellement accessible depuis la RD42E4 au sud - voie de desserte adaptée à la zone, ainsi que depuis des chemins ruraux au nord et au sud-ouest.

La carte révèle que notre site d'étude est concerné par la Loi Barnier et présente deux bandes d'inconstructibilité de 100m depuis l'axe central de l'A26 et depuis celui de la RD950 qui sont à l'origine de la présente étude.



Carte des zones d'inconstructibilité liées aux voies classées à grande circulation avant réalisation de l'étude «Loi Barnier»

IV / Occupation du sol, topographie et risques

A. Occupation du sol

La zone est traversée par plusieurs voies de desserte des activités économiques déjà en place. Ces voies sont accompagnées de végétation haute et basse. Des chemins ruraux longent l'A26, arrivent de Bailleul-Sire-Berthoult au nord ou encore de Saint-Laurent-Blangy au sud-ouest.

La majorité des espaces libres de construction sont cultivés. Les espaces autour des constructions économiques sont souvent enherbés et comportent le plus souvent, un ouvrage de gestion hydraulique. En plus de cela, d'autres bassins sont implantés au sein de la zone.

Au sein de la zone et aux alentours on retrouve des espaces boisés, des linéaires végétalisés denses hauts (arbres), bas (herbes, arbustes), des alignements d'arbres.... La frange sud de la zone bénéficie d'un traitement paysager dense, mais laissant entrevoir la zone par séquence. Des zones boisées denses sont implantées en alternance avec des alignements d'arbres peu denses laissant passer des vues ponctuelles.

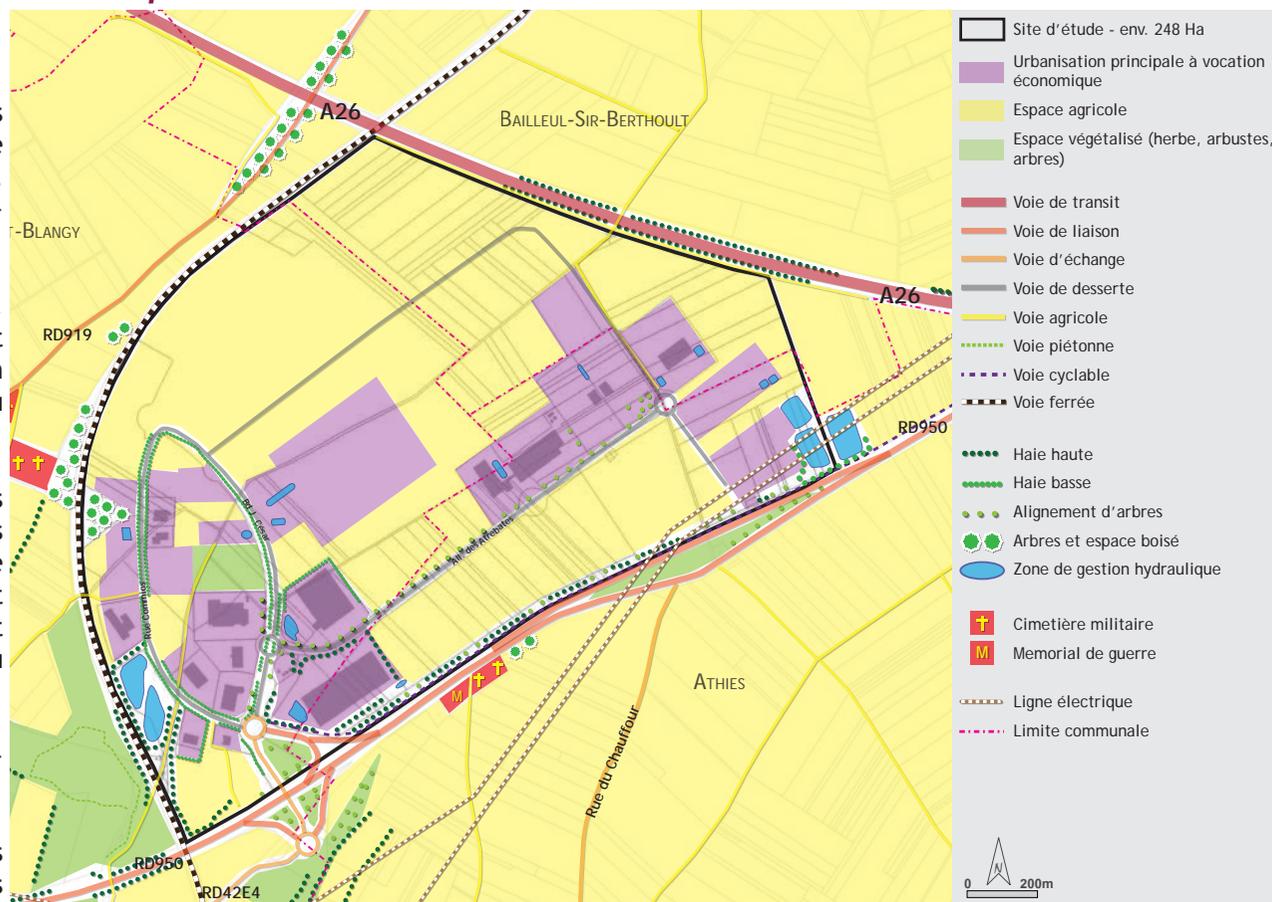
Deux lignes électriques parcourent sur une faible portion le sud-est de la zone.

Les espaces extérieurs à la zone sont majoritairement cultivés et/ou végétalisés. Certains de ces espaces comprennent des cheminements piétonniers permettant leur traversée. Quelques boisements et linéaires végétalisés réalisent les interfaces avec les infrastructures de transport et entre les différents secteurs et milieux.

Une voie ferrée longe l'ouest et le nord de la zone. Elle se situe en contre-bas de la zone et est accompagnée par des talus végétalisés.

Une voie cyclable longe le sud de la zone, ainsi que la RD950. Elle est agrémentée par la végétation existante sur la frange sud de la zone.

Un mémorial de guerre et des cimetières militaires sont implantés à proximité de la zone au sud et à l'ouest.



Plan d'occupation du sol de la zone



Un boisement, les espaces agricoles et une frange végétalisée



La voie ferrée et sa végétation, des espaces agricoles, des bâtis économiques et le traitement paysager des voies.

B. Topographie

Le projet se situe entre 80 et 105 mètres d'altitude.

Les secteurs sud-ouest et sud-est présentent des baisses marquées d'altitude. La partie centrale de la zone oscille grossièrement entre 95 et 102m d'altitude.

La zone surplombe par moment la RD950 et se trouve au même niveau sur certaines séquences.

Cette topographie engendre naturellement des enjeux en termes de perspectives visuelles et en termes de gestion hydraulique.



Ces photos prises depuis l'ouest et l'est révèle que la zone d'étude surplombe ces secteurs proches



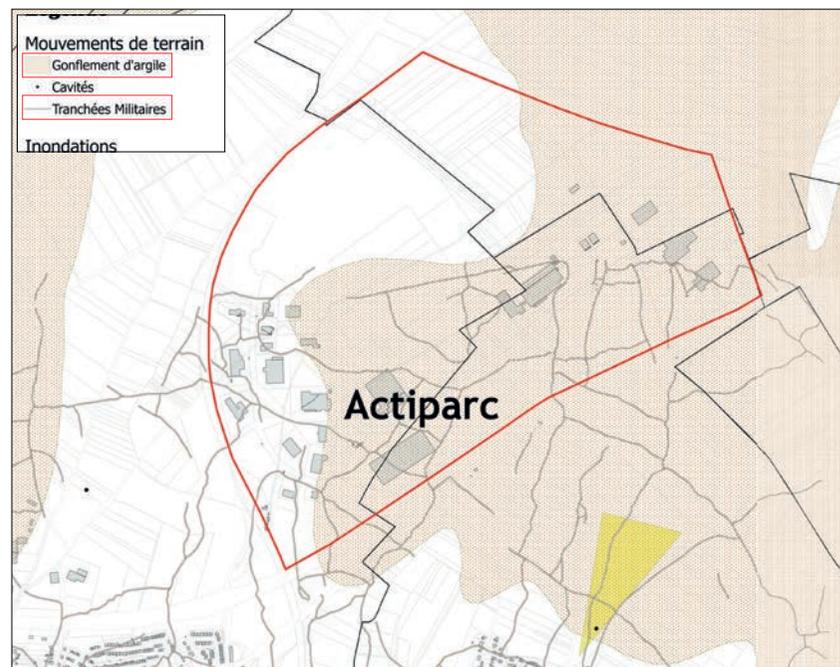
C. Risques

La zone de projet est concernée par le gonflement des argiles et par la présence de tranchées militaires. Ces dernières sont nombreuses et ne sont localisées qu'à Athies et Saint-Laurent-Blangy.

Il conviendra d'adapter les constructions à cet état.



Topographie de la zone



Extrait du plan des risques

V / Déplacements

A. Routes

La zone est bien desservie car à proximité d'axes routiers importants tels que la RD950 (Arras-Douai), l'A26 (Calais-Reims) et la RD919. L'échangeur 7 de l'A26 et de l'A1 se situe à quelques kilomètres de la zone.

La route desservant la zone est la RD42E4. Elle se raccorde à la RD950 au sud de la zone. Elle la dessert via un carrefour giratoire sur lequel viennent se raccorder une voie de desserte de la zone, le boulevard J. César (puis Avenue J. César, puis rue Commios). Ce dernier réalise une boucle à l'ouest de la zone sur lequel viennent s'appuyer les accès aux parcelles. Une allée, l'allée des Atrébatés, se raccorde à ce boulevard et dessert le reste de la zone vers l'est en réalisant une boucle.

Ces voies ne sont pas toutes entièrement traitées sur l'ensemble de leur linéaire. Elles disposent, en partie, de cheminements doux et de bandes cyclables. La continuité douce n'est pas encore établie sur l'ensemble de la zone et reste donc à développer. Une voie douce (cycle et piéton) permet l'accès à la zone depuis le sud-ouest, il s'agit de la rue des Soixante.

Les traitements paysagers sont également réalisés sur une partie des linéaires, mais manquent encore à divers endroits.

Toutes les voies sont munies d'éclairage public et sécurisent ainsi les déplacements nocturnes.

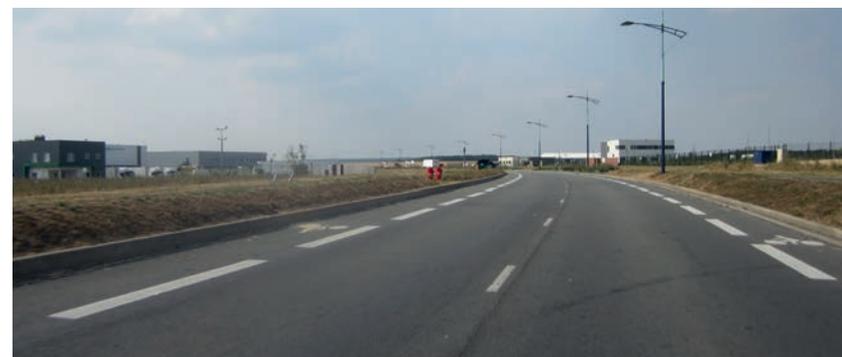
Un chemin agricole longe la frange en lien avec l'A26 au nord et à l'est. D'autres chemins mènent à la zone depuis Bailleul-Sire-Berthoult au nord-est ou encore depuis Saint-Laurent-Blangy au sud-ouest de la zone. Certains sont accompagnés en partie par de la végétation.



Le boulevard J. César



L'Allée des Atrébatés



L'avenue J. César



La RD950 bordant le sud de la zone

B. Déplacements doux

Actuellement, une voie douce longe le sud de la zone, le long de la RD950. Elle se poursuit sous forme de bandes cyclables le long de la plupart des voies existantes de la zone. Toutefois, l'ensemble des voies n'est pas équipé de ces bandes. Il conviendra de les développer sur le reste du réseau viaire de la zone. Les actuels aménagements sont en concordance avec la carte ci-contre qui envisageait le développement de ces voies. Le cheminement cyclable venant du sud-ouest de la zone (rue des Soixante) est également réalisé.

Les déplacements piétonniers sont possibles sur une partie de la zone, le long des axes viaires. Ils sont souvent implantés d'un seul côté de la voie, mais sont actuellement discontinus. Certaines portions ne sont pas encore aménagées. Il conviendra de développer le maillage piétonnier sur l'ensemble de la zone pour obtenir une cohérence dans les déplacements.

Un projet de liaisonnement entre Actiparc et Gavrelle, et plus largement entre Actiparc et les berges de Scarpe est à l'étude.

Cela permettra de répondre aux enjeux du SCOT de l'Arrageois qui visent à connecter les zones économiques via ces modes de déplacement.



Cheminement piétonnier accompagnant la rue Commios

Voies cyclables les voiries de la zone

Voie douce le long de la rue des Soixante

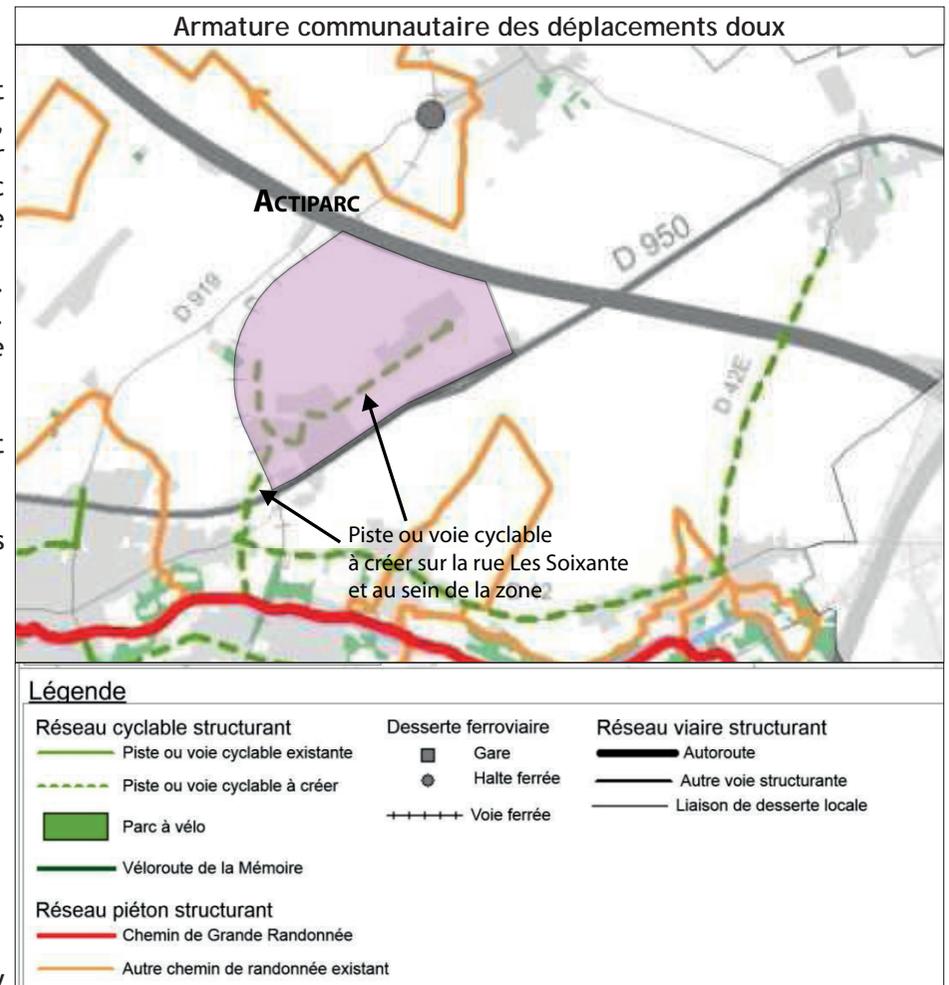
Voie cyclable le long de la RD950

C. Transports en commun

Au niveau ferré, le territoire est desservi tant par le réseau de trains à grande vitesse (TGV Paris-Lille) que par le réseau local (TER et TER-GV), offrant une accessibilité nationale, régionale et locale diversifiée.

On trouve sur le territoire, la gare d'Arras (gare principale) ainsi que 4 haltes ferrées (Maroeuil, Boisieux-au-Mont, Bailleul-Sire-Berthoult et Farbus) dont le niveau de desserte est variable mais globalement faible (6 trains par jour à Farbus et Bailleul-Sire-Berthoult et jusqu'à 24 à Maroeuil).

Actuellement, cinq arrêts de bus sont implantés sur la zone. Ils sont dédiés au transport à la demande «TAD». On retrouve les arrêts : Cômios, Actiparc, LFB, Atrébates et Magna Park. Au premier janvier 2019, une navette Acti-Bus desservira la zone (entre 5h et 21h). Ceci permettra de rester en cohérence avec les enjeux du SCOT de l'Arrageois qui visent à connecter les zones économiques via ces transports.



VI / Architecture et urbanisme local

La vocation de la zone à travers le PLUi est économique.

Actuellement, plusieurs constructions implantées sur la zone le sont le long des axes principaux de desserte aménagés. Aucune n'est implantée à proximité des axes de circulation extérieurs (RD950 et A26).

Les constructions possèdent toutes des toitures plates.

Les interfaces sont essentiellement composées de clôtures et d'espaces enherbés, voire de haies. Elles peuvent être complétées de muret en briques par exemple.

Les teintes sont variables, allant du gris anthracite au orange, en passant par l'écru, le blanc, le rouge, le jaune et le bleu. Certaines façades présentent des dégradés de couleurs.

A part quelques exceptions, ces teintes s'intègrent relativement bien dans le paysage.

Les hauteurs et les volumes sont variables. Toutefois, au sein de la zone, les constructions représentent des volumes et hauteurs importantes voire très importantes. (d'environ 8m à plus de 15m de haut).

Les matériaux varient et vont de la tôle à l'enduit en passant par la plaque de béton.

Une certaine homogénéité des bâtis (couleurs, volumes, formes, matériaux...) se ressent au sein de la zone.



Divers bâtis économiques implantés sur la zone

VII / Paysage

Comme vu précédemment, le secteur d'étude de la commune jouit d'un contexte local où se mêlent espaces cultivés, végétalisés et urbanisation à usage économique (au sein de la zone).

De manière générale, le paysage local est marqué par le caractère agricole du secteur, les infrastructures de transport, la végétation accompagnant les infrastructures et les bâtis économiques.

La végétation présente est constituée d'herbes, d'arbustes et d'arbres le plus souvent sous formes de haies (hautes ou basses), de poches boisées et d'alignements d'arbres. Elle permet l'intégration des voies routières et des constructions.

Actuellement, la frange en lien avec la RD950 est composée d'un espace enherbé accompagné de poches boisées denses alternant avec des espaces d'alignements d'arbres. Ce traitement permet l'ouverture de perspectives visuelles vers la zone à travers les alignements d'arbres qui filtrent tout de même en partie les vues.

La frange en lien avec l'A26 présente sur une partie de son linéaire un talus végétalisé empêchant les vues. Lorsque ce talus disparaît la zone d'étude est visible depuis l'autoroute.

Quelques poches boisées et franges végétalisées denses sont implantées au sein de la zone. On les retrouve principalement près des franges ouest.

La voie ferrée dispose d'une végétation dense l'accompagnant et l'intégrant sur l'ensemble de son tracé.

Les interfaces entre les bâtis existants sont réalisées par des clôtures et/ou des haies végétalisées.

Les voiries de desserte sont agrémentées d'alignements d'arbres et/ou de haies basses ou hautes.

La végétation est complétée par des dispositifs de tamponnement des eaux pluviales implantées à plusieurs endroits à proximité des limites parcellaires.

Les reculs d'implantation et les traitements paysagers en façade de RD950 permettent de limiter les effets d'écrasement depuis la voirie et intègrent parfaitement la zone économique.

La bonne gestion paysagère et environnementale de ce projet permet d'envisager sa bonne intégration, ainsi que le marquage et la valorisation de ce secteur de la CUA.



Traitement paysager de l'allée des Atrébates



Traitement paysager de l'allée des Atrébates



Traitement paysager de l'allée des Atrébates



Traitement paysager de l'avenue J. César



Traitement paysager de la rue Commios



Traitement paysager du boulevard J. César



La façade Est de la zone depuis la RD950



La façade sud de la zone depuis la RD950



Depuis RD950 - l'A26 et son talus



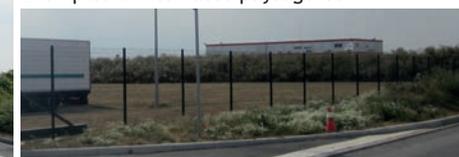
La voie ferrée et le site en second plan depuis la RD919



Le site et sa façade de RD950 végétalisée



Exemples d'interfaces paysagères





VIII / Perceptions visuelles du site

A. Perception éloignée

Des perspectives visuelles éloignées vers la zone d'étude sont possibles depuis la plupart des axes principaux à proximité. Toutefois, la végétation bien présente aux alentours, la présence de talus et la topographie ne laissent pas la zone entièrement ouverte aux vues. Ces derniers filtrent ponctuellement les perspectives visuelles. La planitude des espaces agricoles combinée à la présence trop faible, par endroit, de filtres végétalisés rend la zone observable à distance depuis ces points.



Vue depuis la RD919 au nord-ouest - les boisements en place limitent les vues vers la zone. Toutefois, la majeure partie du linéaire de RD919 offre des vues ouvertes vers la zone d'étude par l'absence de végétation et de talus.



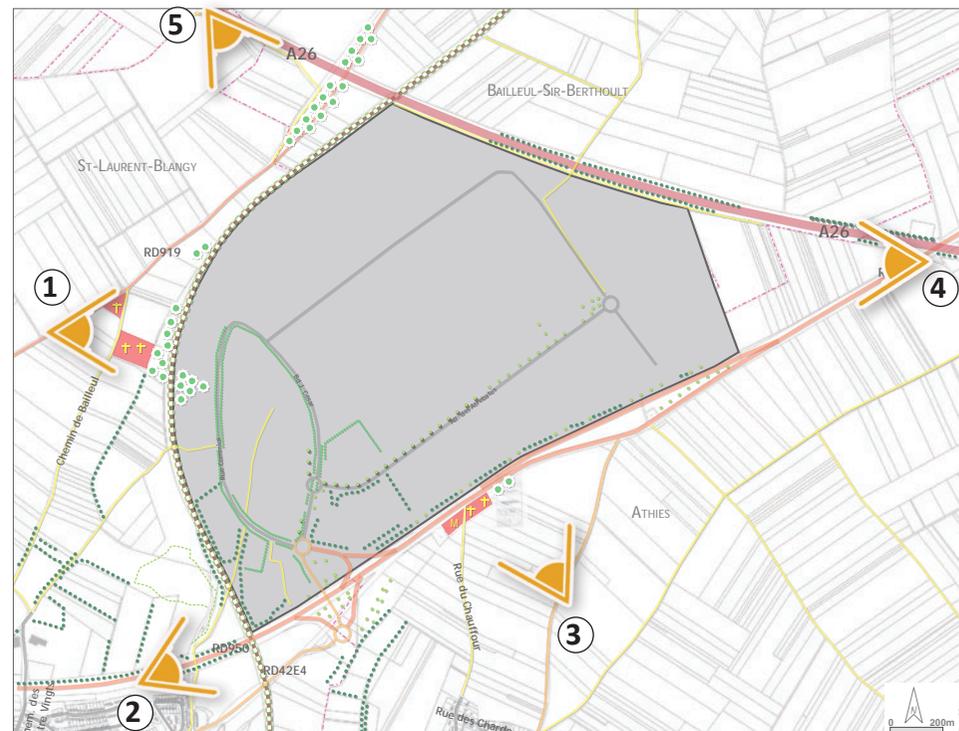
Vue depuis la RD950 au sud-ouest - la topographie et la végétation empêchent les vues vers la zone.



Vue depuis la RD37 au sud - la végétation cadre les vues selon les séquences d'implantation de la végétation.



Vue depuis la RD950 au sud-est - une partie de la frange est végétalisée et agrémente les vues vers la zone. Le reste de la frange ne comprend pas de traitement laissant ouvertes les vues et laissant voir les bâtis existants.



Vue depuis l'A26 au nord - une partie de la zone est ouverte aux vues. Le reste est obstrué par la végétation et les talus.

B. Perception rapprochée

Depuis les principaux axes de déplacements proches (RD950, RD919 et A26) les vues sont le plus souvent possibles et ouvertes vers la zone. La topographie, l'absence par endroit de végétation permet la visibilité de la zone d'étude. Toutefois, le travail d'intégration paysagère réalisé en frange de la zone existante et le long de la RD950 occulte la majeure partie des vues et ne laisse que quelques courtes séquences où l'on devine l'intérieur de la zone.



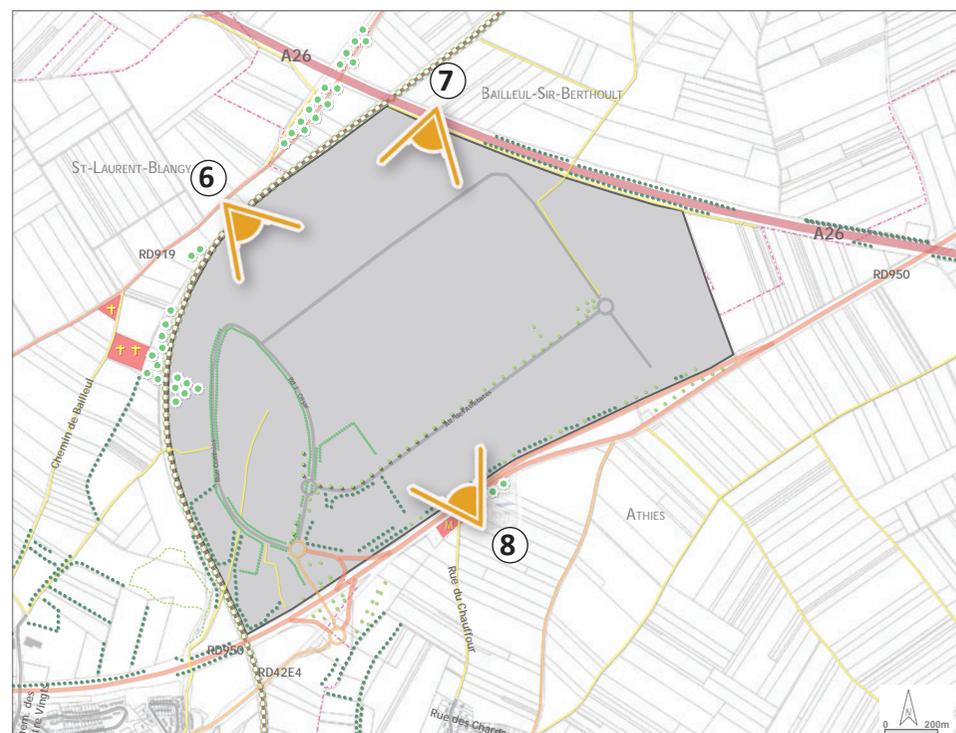
Vue depuis la RD919 au nord - le site est parfaitement visible par l'absence de végétation. La topographie permet également l'ouverture des vues. La voie ferrée et ses abords végétalisés ne permettent pas de filtrer les vues.



Vue depuis l'A26 au nord - le site est parfaitement visible de par l'absence de talus et de végétation. Un peu plus loin, le talus et la végétation empêchent les vues vers la zone.



Vue depuis la RD950 au sud de la zone - le traitement paysager cadre parfaitement les vues et ne le laisse ouvertes que ponctuellement durant de courtes séquences où la densité végétale est moindre.



IX / Enjeux

Développer un réseau de desserte sécurisé pour l'ensemble des usagers

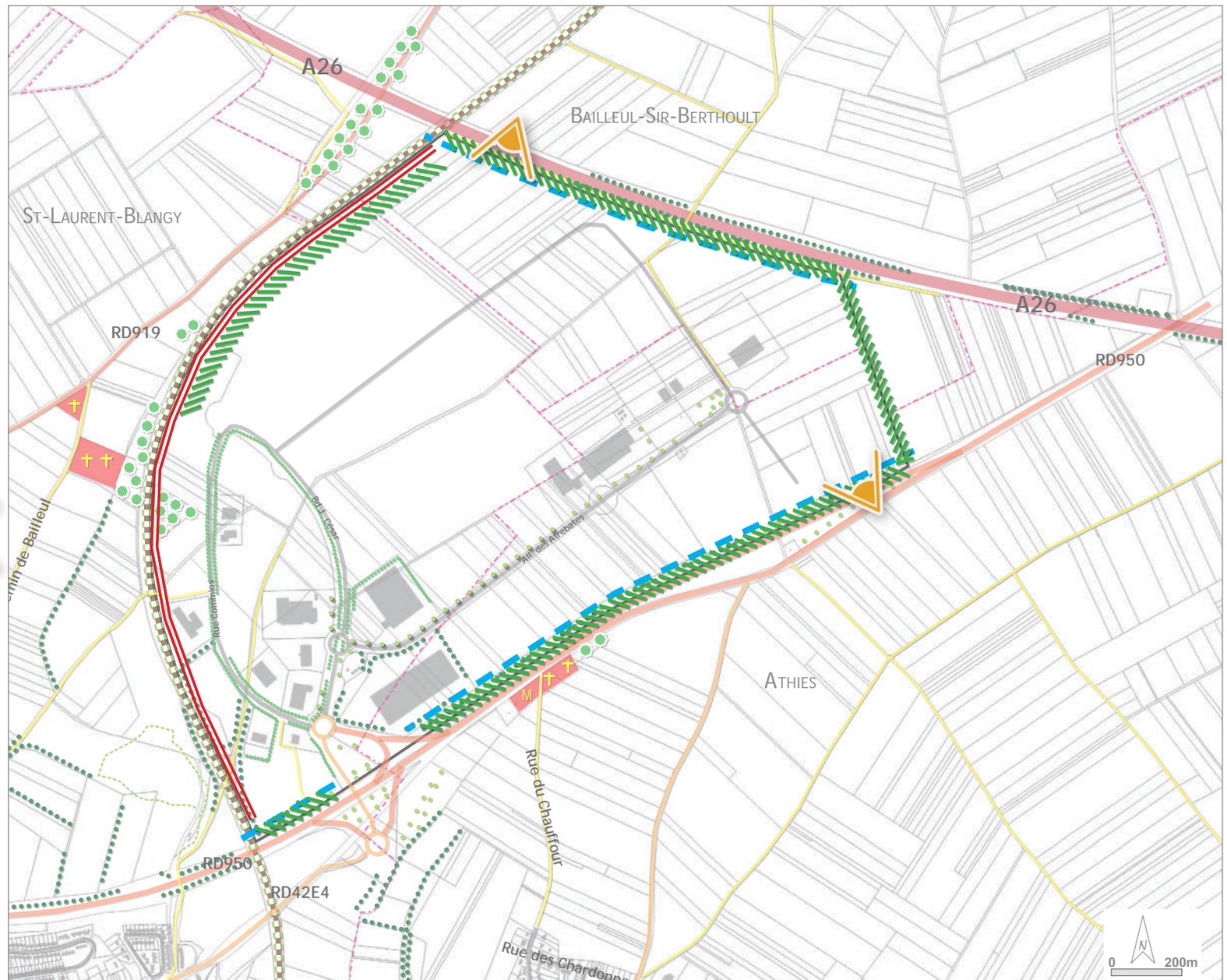
Réduire les reculs d'implantation selon les axes : RD950 et A26

Renforcer ou créer des franges paysagères intégrant le projet

Ouvrir des vues valorisantes vers la zone

Prendre en compte les nuisances liées à la voie ferrée

Développer le maillage doux sur l'ensemble de la zone





CHAPITRE 3

Définition du projet

I / Prise en comptes des nuisances

A. Définition

Les nuisances relèvent de 3 thèmes importants : le bruit, l'air et l'eau. Il s'agit en effet de rechercher les formes urbaines les plus efficaces pour protéger les riverains du bruit, de limiter l'étalement urbain le long des axes de communication et d'assurer une desserte par les réseaux d'assainissement ou d'alimentation en eau.

B. Parti d'aménagement

1. NUISANCES SONORES

Le site de l'étude est concerné par les nuisances sonores générées par les infrastructures voisines - A26, RD950 et voie ferrée - identifiée comme «Axes Terrestres Bruyant (ATB) et induisant un secteur de bruit de 300m autour de la voie ferrée et de l'A26 et de 200m autour de la RD950. Cette pollution sonore peut être gênante si des mesures de réduction de ces bruits ne sont pas appliquées.

En dehors de ces axes, aucun autre axe générant des nuisances sonores nuisant au projet ne se trouve à proximité du site d'étude. La présence de ces axes nous obligent à définir des recommandations afin d'amoindrir ces nuisances sonores.

Tout d'abord, la gestion des nuisances sonores doit donc être envisagée par la mise en place de marges de reculs raisonnables : 50m minimum depuis l'axe central de l'A26 et de la RD950 pour les constructions. Il conviendra également d'utiliser pour et dans les constructions des **matériaux bénéficiant de bonnes capacités d'isolation acoustique**.

2. GESTION DES EAUX PLUVIALES ET ASSAINISSEMENT

Sur le site, il conviendra d'assurer la continuité hydraulique de réseau en place. L'imperméabilisation du site sera limitée autant que possible et les eaux pluviales seront traitées à la parcelle. Les eaux de ruissellement issues de la voirie publique seront dirigées, grâce au profil en travers de la chaussée, vers les ouvrages de gestion hydraulique, afin d'y être stockées puis infiltrées. Des zones de débord seront aménagées aux points bas afin de pouvoir y recueillir les eaux de ruissellement en cas de pluie d'occurrence supérieure à la décennale.

Chaque parcelle devra donc gérer ses eaux usées sur site et être équipée d'un système de traitement autonome. Ce système de traitement devra être conforme aux exigences du règlement de la Communauté Urbaine d'Arras en la matière.



3. AIR

La qualité de l'air sera améliorée par la bonne présence du végétal qui limitera l'action du vent et qui filtrera en partie les particules de poussières atmosphériques. La desserte en transports en commun existante et/ou en développement et la possibilité de développer les modes de déplacement doux contribuent à réduire les émissions polluantes.

C. Conséquences règlementaires

- Article 6 : Recul obligatoire des constructions de minimum 50m depuis l'axe central de l'A26 et de la RD950.

D. Conséquences sur les orientations d'aménagement et de programmation

- Les constructions devront bénéficier de matériaux à bonnes capacités d'isolation acoustique.
- Recul obligatoire des constructions de minimum 50m depuis l'axe central de l'A26 et de la RD950.
- Prise en compte de la gestion hydraulique, gestion obligatoire des eaux pluviales à la parcelle.
- Conservation des ouvrages de gestion hydraulique existants.

II / Disposition concernant la sécurité routière

A. Définition

Il s'agit avant tout de contribuer à une meilleure sécurité routière en autorisant ou en refusant l'accès sur certaines voies et en déterminant les caractéristiques des accès.

B. Parti d'aménagement

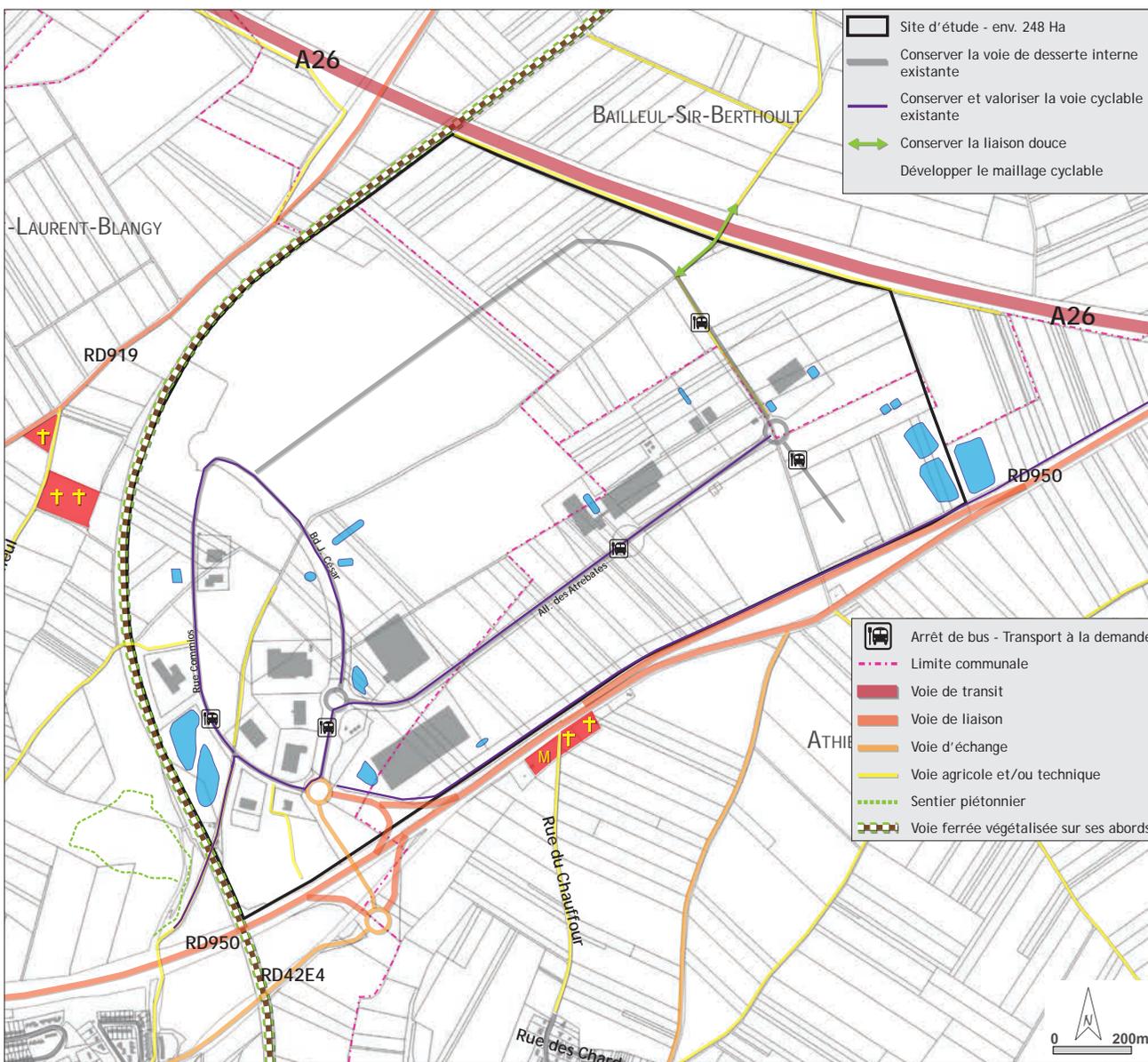
Actuellement, deux voiries principales de desserte permettent l'accès aux activités économiques existantes. Ces voies sont munies, en partie, de traitements paysagers et de cheminements doux (piétons, cycles). Elles prennent appui sur la RD950 depuis des carrefours giratoires sécurisés.

Afin d'assurer une desserte de qualité du reste de la zone, il conviendra de conserver les traitements paysagers existants, ainsi que les bandes cyclables et cheminements piétonniers les longeant qui sont actuellement présents sur l'ensemble du réseau viaire existant ou futur. La liaison douce existante à l'est vers Bailleul-Sir-Berthoult devra être conservée. Le développement des liaisons cyclables est également à envisager.

Des voies secondaires pourront potentiellement compléter le maillage existant. Elles devront recevoir le même type de traitement.

De manière générale, la mise en place d'un réseau de déplacements adapté à tous les types d'utilisateurs, sécurisés au maximum et en lien avec le réseau existant est l'objectif à poursuivre.

Il conviendra d'assurer une sécurité maximale des déplacements de tous les types d'utilisateurs au sein et aux abords de la zone.



Plan de la gestion des déplacements



C. Conséquences règlementaires

- Article 13 : Les accès directs aux parcelles seront interdits depuis la RD950 et depuis l'A26.

D. Conséquences sur les orientations d'aménagement et de programmation

- Accompagnement des voiries créées par des cheminements doux et par un traitement paysager en cohérence avec l'existant.
- Desserte des parcelles depuis la voie de desserte interne.
- Sécurisation des déplacements au sein de la zone.
- Liaisonnement de la zone avec le réseau viaire alentour.
- Conservation des cheminements doux existants.
- Développement des liaisons cyclables.

III / Composition urbaine et architecturale

A. Définition

La qualité des projets architecturaux, leur intégration dans un projet urbain d'ensemble visant la globalité du site, la mise en valeur par traitement de l'axe et de la zone concernée devront être clairement exprimées et explicitées. Par ailleurs le traitement de l'aspect extérieur des constructions devra inciter les constructeurs à choisir des matériaux, des couleurs, des formes, qui adouciront l'impact visuel des constructions.

B. Parti d'aménagement

Le site d'étude a vocation à accueillir des constructions à usage économique. Une partie de la zone est déjà investie, l'objectif final étant le remplissage de la zone.

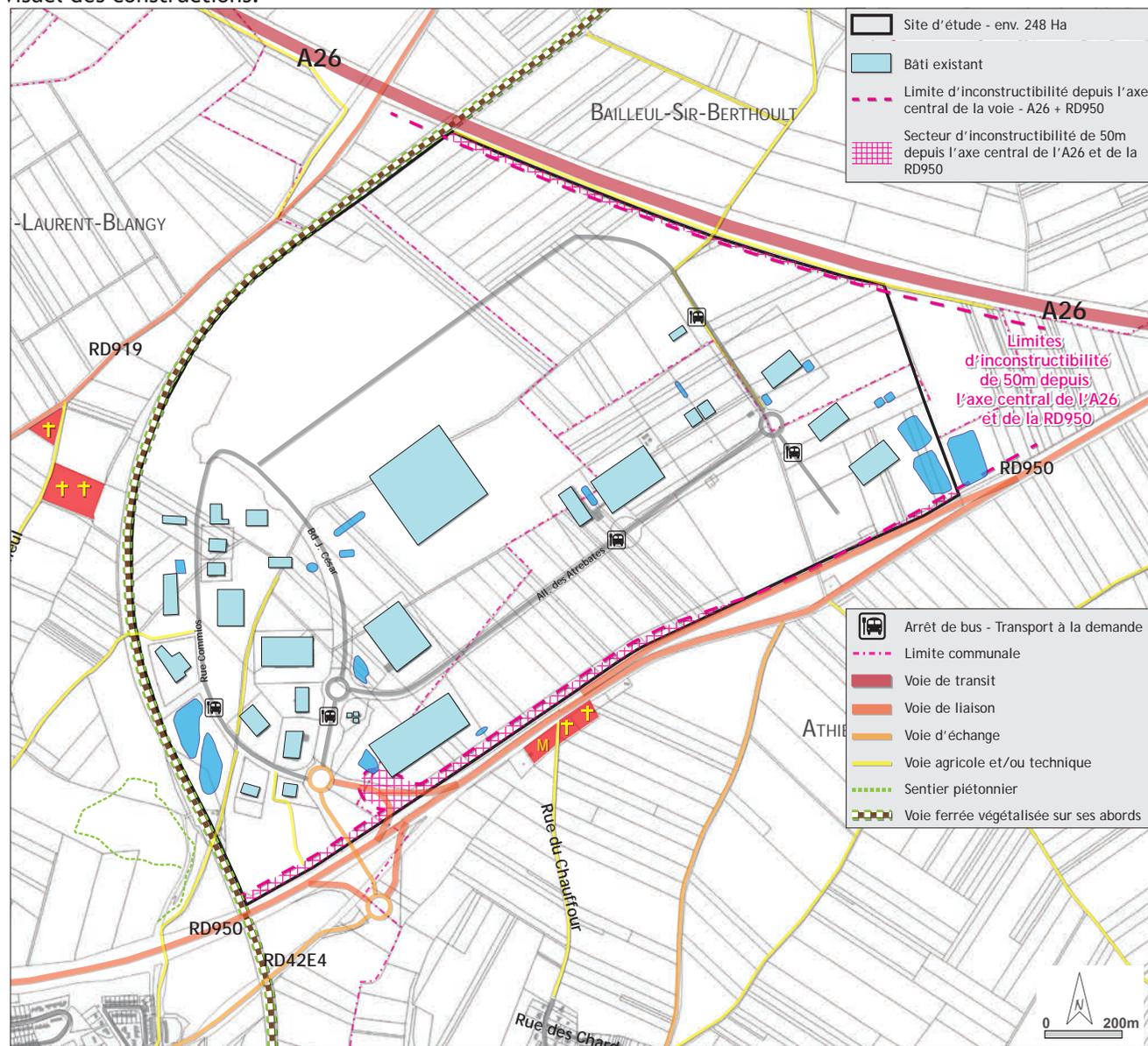
La zone de projet sera d'un seul tenant avec des voiries de desserte raccordées au réseau viaire existant (RD950 au sud). Plusieurs voiries structureront la zone d'étude.

Les constructions devront recevoir des matériaux à haute capacité d'isolation de façon à limiter les échanges acoustiques des axes routiers et ferroviaires. Elles devront être adaptées au contexte architectural et urbain existant, afin d'offrir une ambiance et un cadre de vie de qualité. Elles devront présenter des façades valorisantes depuis les espaces publics.

Les constructions seront desservies par la voirie de desserte et s'organiseront le long de celles-ci.

Les éléments techniques devront être implantés dans les secteurs les moins visibles depuis les espaces publics.

Toujours dans le but de limiter les impacts des voies routières à grande circulation sur le projet, il conviendra de respecter des reculs d'implantation. Depuis l'axe central de l'A26 et de la RD950, il conviendra de respecter un recul d'implantation de 50m pour les constructions. Il conviendra de respecter ces reculs d'implantation pour les constructions de façon à limiter le sentiment d'écrasement lié aux volumes des bâtis.



Plan de la composition urbaine et architecturale



C. Conséquences règlementaires

- Article 6 : Recul obligatoire des constructions de minimum 50m depuis l'axe central de l'A26 et de la RD950.

D. Conséquences sur les orientations d'aménagement et de programmation

- Création de bandes de recul de 50m depuis l'axe central de l'A26 et de la RD950.
- Soins particuliers apportés aux matériaux des constructions pour maintenir la cohérence urbaine et architecturale et pour tamponner les nuisances.
- Intégration des éléments techniques.

IV / Qualité de l'urbanisme et des paysages

A. Définition

La qualité de l'urbanisation doit s'apprécier au regard de la logique urbaine générale. L'aménagement de la nouvelle zone doit réduire les impacts sur les milieux environnants. La forme urbaine doit notamment être étudiée pour permettre la notion d'intégration et de mixité des fonctions urbaines en relation aux différentes activités qui pourraient s'y implanter.

B. Parti d'aménagement

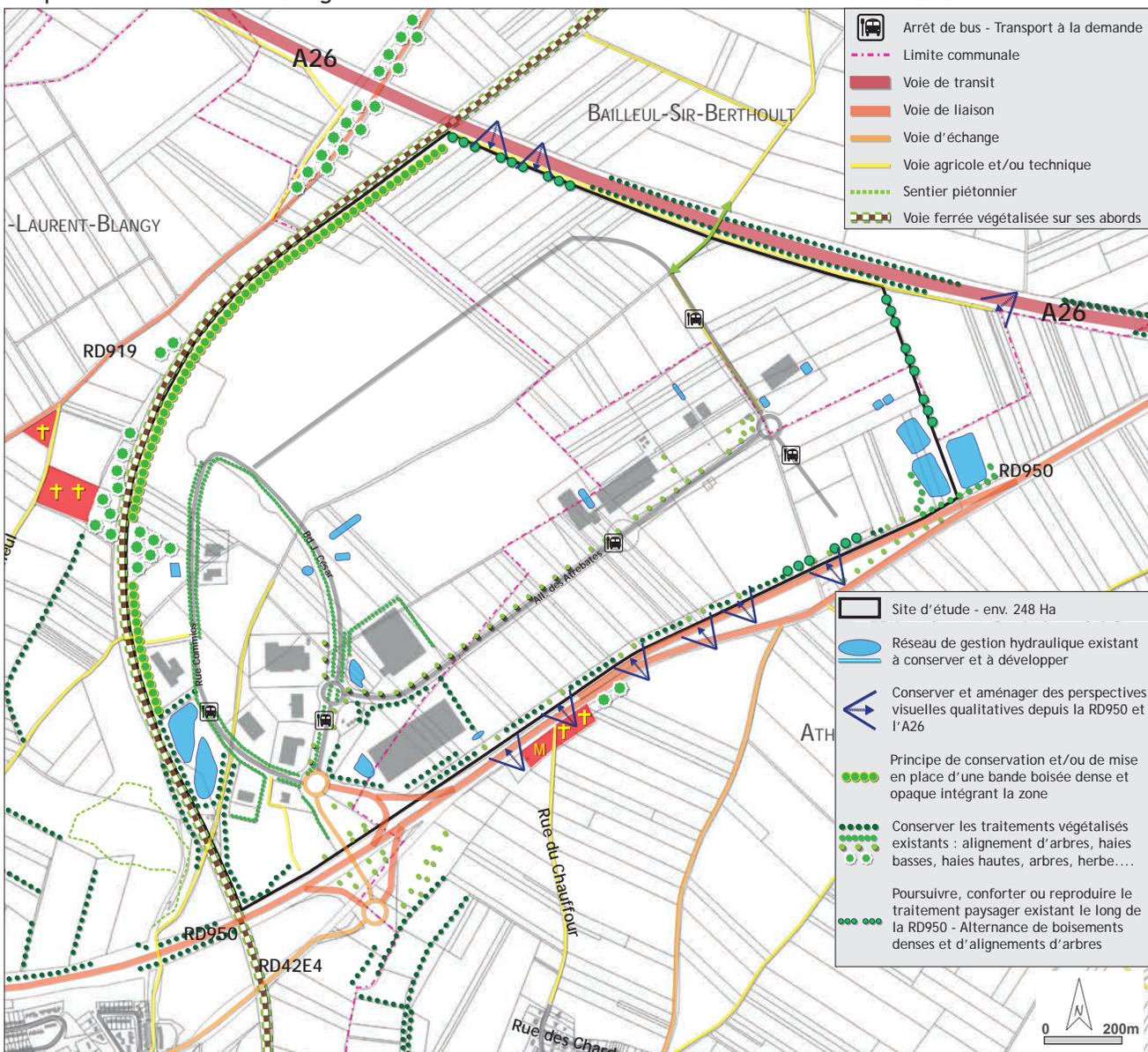
Le traitement paysager de la zone est actuellement en partie réalisé le long des voiries et le long de la RD950. Il se compose d'un traitement paysager des voiries, d'un traitement paysager de la frange sud en lien avec la RD950, de quelques interfaces parcellaires végétalisées. On y retrouve des espaces enherbés, des alignements d'arbres, des haies hautes, des haies basses et de bassin de tamponnement des eaux.

De plus, des espaces végétalisés et cultivés occupent déjà les abords du projet.

Il s'agira de poursuivre le traitement paysager de la zone de façon à l'intégrer dans un environnement agricole parsemé de végétation et afin d'embellir ce secteur intercommunal.

Il conviendra donc de préserver et de développer si nécessaire les traitements paysagers (haie haute, haie basse, alignement d'arbres, espaces enherbés) et hydrauliques (noue, bassin) existants. Ceci vaut pour les interfaces parcellaires et les façades (sud, nord-est et est) de RD950, d'A26. Depuis la RD950 et l'A26, le principe paysager à développer (en partie seulement pour l'A26, pour le secteur ne disposant pas de talus) est le même que celui implanté en façade de RD950, c'est à dire, alternances de bandes boisées denses et d'alignements d'arbres. Les interfaces parcellaires devront être constituées d'herbes, d'arbustes et de haies hautes et/ou basses.

De plus, afin de tamponner une partie des nuisances liées à la voie ferrée, il conviendra d'implanter une bande d'intégration paysagère dense et opaque le long de celle-ci.



Plan de la composition paysagère

Ces traitements limiteront les échanges visuels et sonores et induiront une meilleure qualité d'évolution au sein de la zone et un meilleur cadre paysager aux alentours de celle-ci.

Les voiries créées devront toutes être accompagnées par un traitement paysager et par un cheminement doux (cycle et piéton). La zone d'étude sera donc agréable à traverser.

Les traitements paysagers à développer sur les limites en lien avec l'A26, la RD950 permettront l'ouverture ponctuelle de perspectives visuelles qualitatives permettant de rendre visible et de mettre en valeur la zone.

La gestion hydraulique devra être maintenue et développée de façon paysagère.

L'ensemble de ces traitements favorisera la cohérence urbaine et paysagère et agrémentera l'entrée et la traversée de commune. Il conviendra d'utiliser des essences locales pour la constitution des traitements végétalisés.

Afin d'agrémenter la zone et afin de limiter les nuisances liées à l'imperméabilisation des espaces, les aires de stationnement dédiées aux véhicules légers devront préférentiellement être végétalisées et perméables. Elles devront idéalement être mutualisées afin de limiter leur impact.

C. Conséquences règlementaires

Aucune conséquence réglementaire.

D. Conséquences sur les orientations d'aménagement et de programmation

- Création d'une bande de recul paysagère depuis l'A26 et la RD950.
- Soins particuliers apportés aux matériaux des constructions pour maintenir la cohérence urbaine et architecturale (voir partie urbanisme et architecture).
- Conservation et développement des traitements paysagers existants.
- Traitement paysager des axes de déplacement et des interfaces avec les espaces agricoles, ferroviaires et routiers.
- Traitement paysager des interfaces parcellaires au moyen d'herbes, d'arbustes et d'arbres.
- Cheminements doux accompagnant les voies de desserte.
- Conservation et création de perspectives visuelles qualitatives vers la zone.
- Utilisation d'essences locales pour les traitements végétalisés.
- Création préférentielle d'espaces de stationnement mutualisés, végétalisés et perméables pour les véhicules légers.

V / Schéma d'organisation - Synthèse

