

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

Zone d'activités

Artoipole 2

Commune de Wancourt

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	9
IV. Occupation du sol, topographie et risques	10
A. Occupation du sol	
B. Topographie	
C. Risques	
V. Déplacements	12
A. Routes	
B. Déplacements doux	

3 ETUDE LOI BARNIER

C. Transports en commun	
VI. Architecture et urbanisme local	14
VII. Paysage	15
VIII. Perceptions visuelles du site	16
A. Perception éloignée	
B. Perception rapprochée	
IX. Enjeux	18

CHAPITRE 3

Définition du projet 19

I. Prise en compte des nuisances	19
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	21
A. Définition	
B. Parti d'aménagement	
C. Conséquences réglementaires	
D. Conséquences sur les orientations d'aménagement et de programmation	
III. Composition urbaine et architecturale	23
A. Définition	
B. Parti d'aménagement	
C. Conséquences réglementaires	

4 ETUDE LOI BARNIER

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

IV. Qualité de l'urbanisme et des paysages

25

A. Définition

B. Parti d'aménagement

C. Conséquences réglementaires

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

V. Schéma d'organisation - Synthèse

27

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 «Artoipôle II» de la Communauté Urbaine d'Arras, située au sein de la commune de Wancourt et en limite communale avec Tilloy-lès-Mofflaines, Monchy-le-Preux et Feuchy, et en entrée de ville pour la commune de Wancourt mais surtout visible de l'A1.

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 intercommunale.

CHAPITRE 2

Contexte de l'étude

I / Situation géographique et présentation du projet

Le présent dossier a pour but d'étudier la possibilité de densification de la zone d'activités «Artoipole II» destinées à accueillir des activités économiques.

- La zone «Artoipole II» est déjà existante et est implantée à Wancourt.

Wancourt est une ville française, située dans le département du Pas-de-Calais et dans la région Hauts-de-France. Elle s'étend sur environ 8,9 km² et compte 676 habitants en 2015. La commune est administrativement rattachée à l'arrondissement d'Arras. Elle fait partie de la Communauté Urbaine d'Arras (CUA).

Cette zone pourra ainsi se densifier et répondre aux besoins d'optimisation du foncier économique indispensable au maintien de l'attractivité de la CUA. Elle continuera à accueillir des activités économiques dans un contexte d'accessibilité et de desserte intéressantes et stratégiques.



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.

Il s'agira de faciliter les liaisons entre les grandes villes régionales. Sont notamment concernées les RN17, RN25 et les RD950 et RD939 ainsi que les autoroutes A1 et A26.

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.»

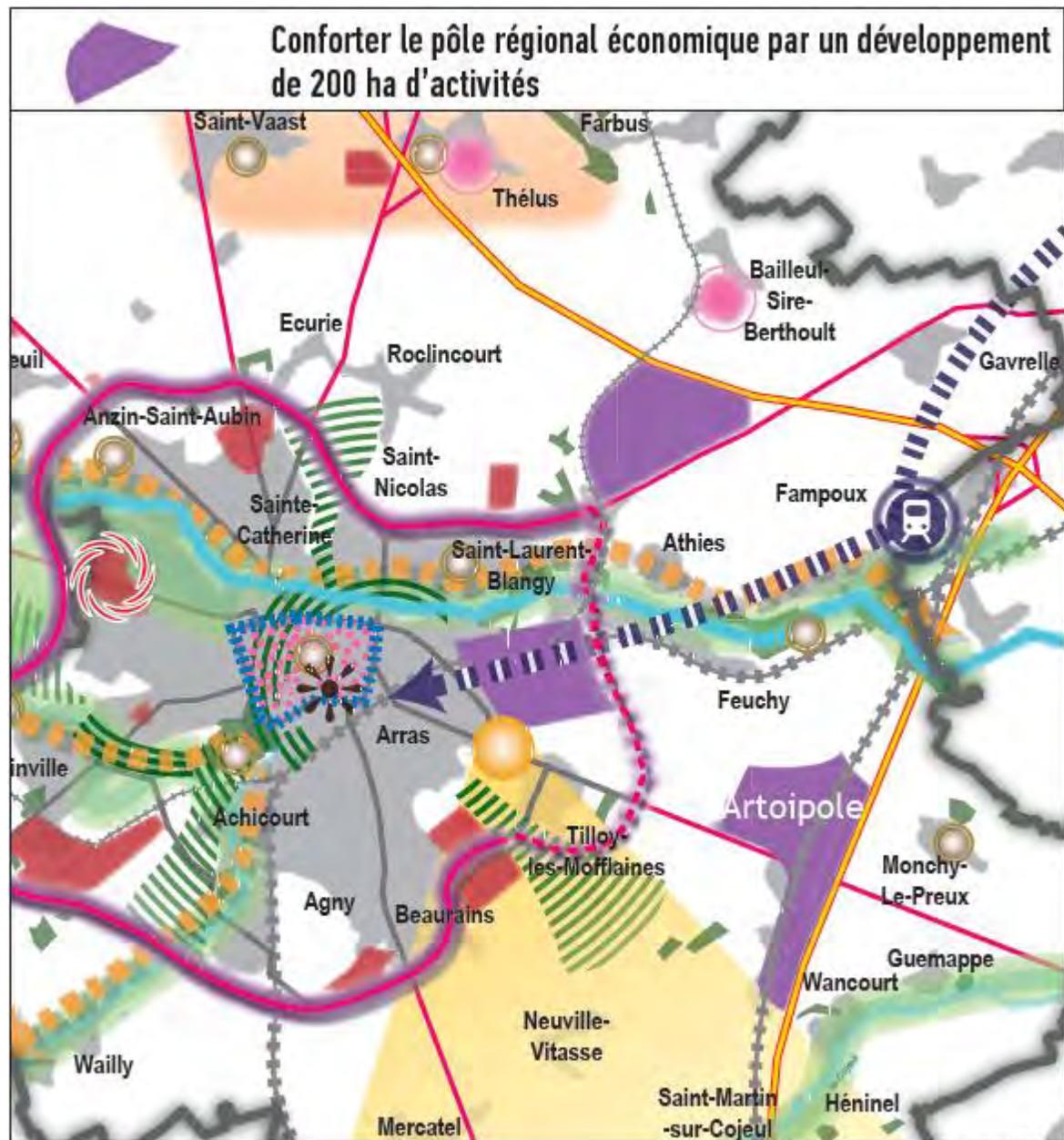
Sur le plan du développement économique, le PADD exprime les volontés de :

«- 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 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.
- **Visé 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 «Artoipole» au sein de «Pôle économique Régional Est à développer».

D. Les servitudes d'utilité publique

Les zones d'étude sont concernées par plusieurs servitudes d'utilité publique. Voici la liste :

Servitude d'alignement :

EL11 : Servitudes interdisant l'accès sur les routes expresses.

T1 : Zones de servitudes relatives aux chemins de fer.

Servitude de passage :

PT3 : Réseaux de télécommunication.

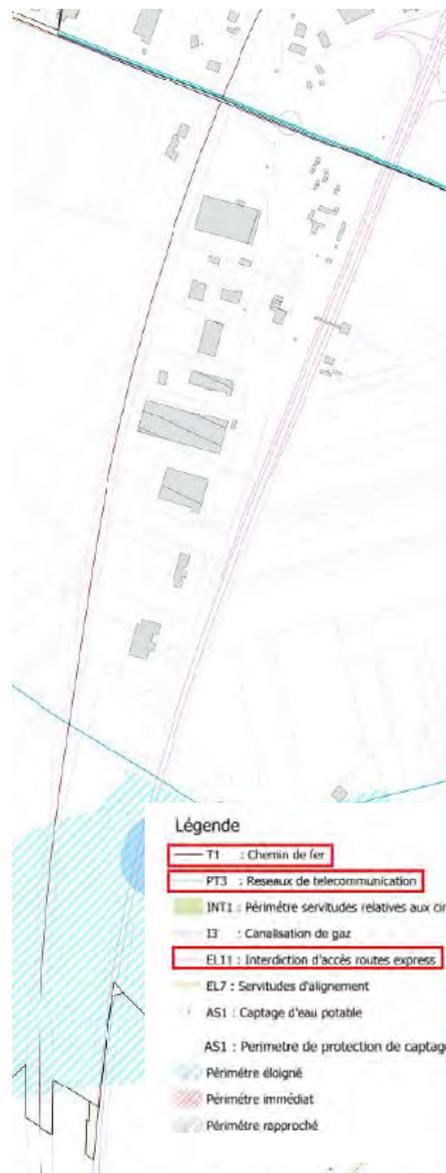
Il conviendra de prendre en compte ces éléments lors de l'élaboration du projet.

E. Les informations et obligations diverses

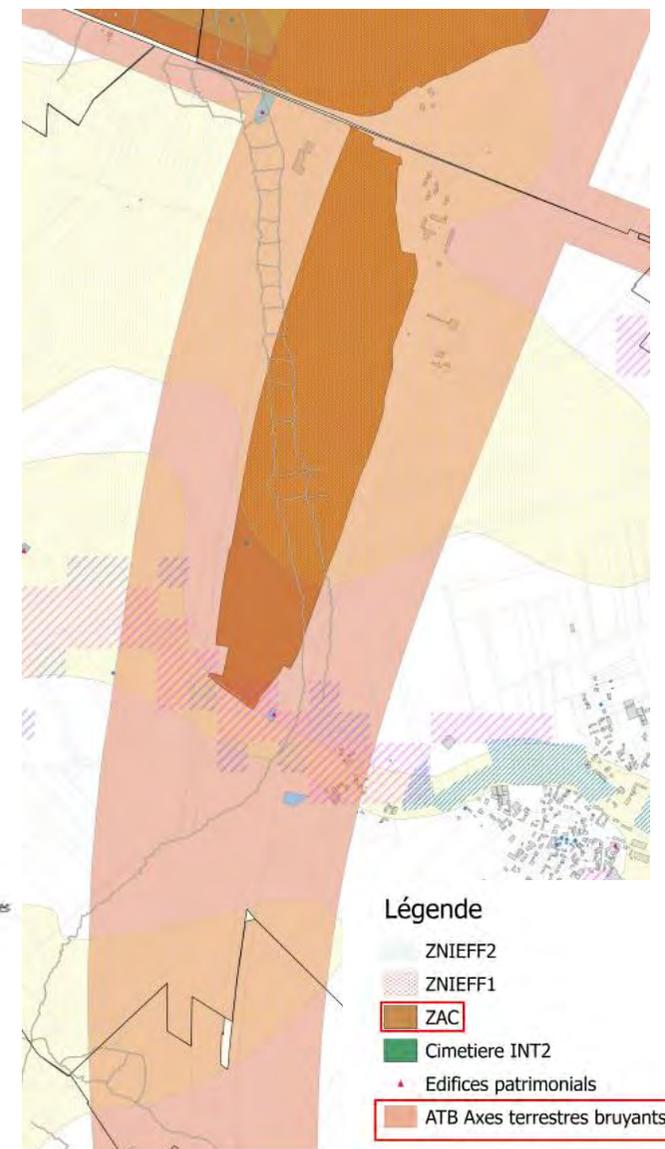
Les zones d'étude sont concernées par la proximité de la RD939, de l'A1 et d'une voie ferrée classées comme axes terrestres bruyants (ATB) jusqu'à 100m et jusqu'à environ 300m (voie ferrée) depuis leurs abords.

La zone d'étude est inscrite dans un périmètre de ZAC.

Il conviendra de prendre en compte ces nuisances et informations lors de l'élaboration du projet.



Extrait des plans des servitudes d'utilités publiques



Extrait des plans des informations et obligations diverses

III / Justifications du projet et enjeux locaux : Intérêt général

La zone concernée par la loi Barnier est située sur la commune de Wancourt.

Le **périmètre d'étude** présente une **superficie d'environ 60Ha** et **bénéficie d'une bonne desserte routière** avec la proximité immédiate de la RD939 qui le borde au Nord **et de la présence proche de l'A1** sur sa partie Ouest.

Il permettra de conforter une zone économique existante afin de développer une offre économique **cohérente à l'échelle de la CUA**.

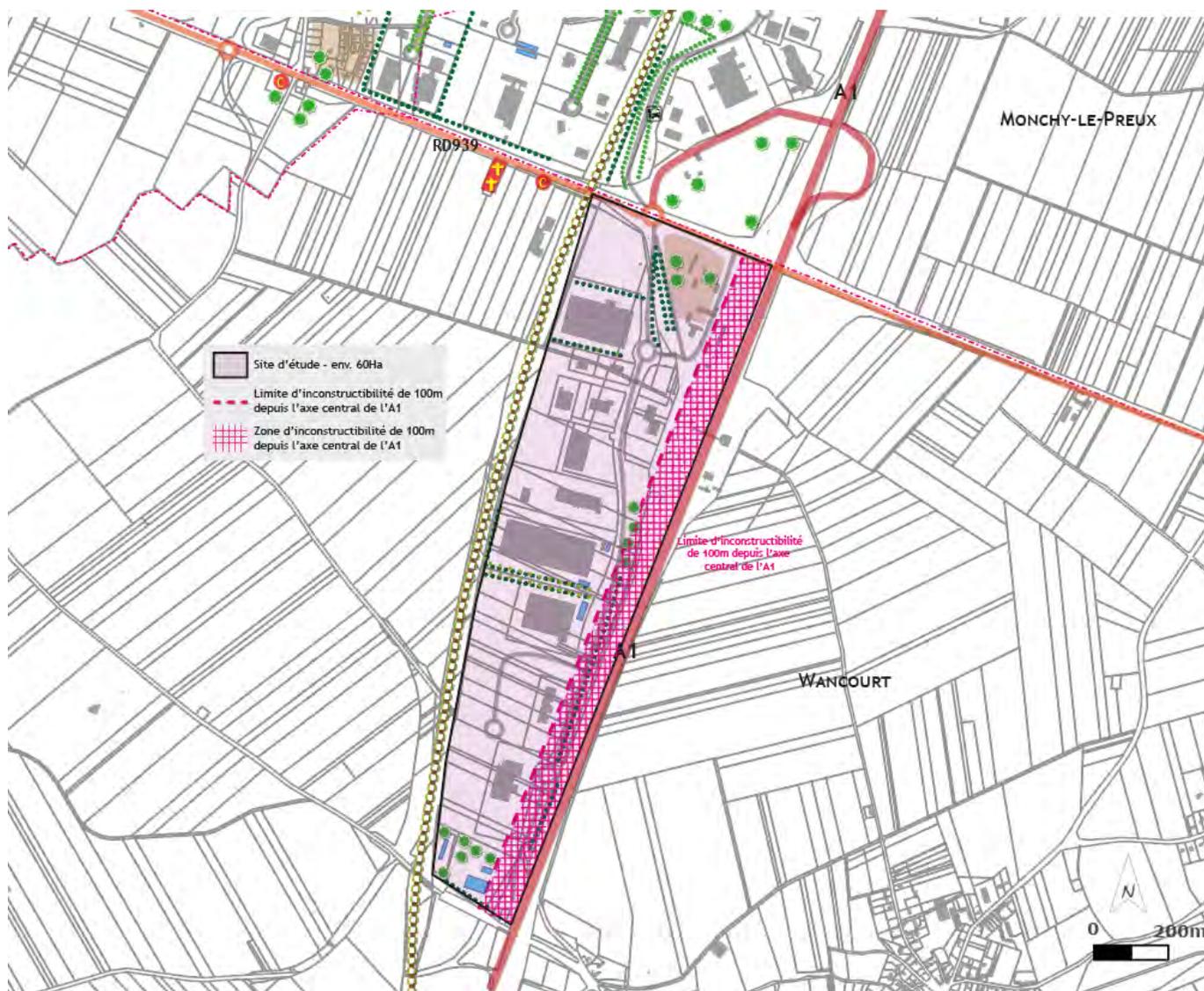
Ceci permettra de dynamiser un secteur stratégique et **d'optimiser le foncier dédié au développement économique**.

Les prochains aménagements viendront donc en **complément d'une zone existante**.

En outre, le projet mettra l'**accent sur l'intégration paysagère et urbaine** de la future zone économique située en entrée de ville.

La **végétalisation de la zone, la création d'un ensemble économique identifié et identifiable, l'intégration paysagère** depuis les axes routiers sont des points essentiels du projet.

La **carte révèle que le site d'étude** est concerné par la Loi Barnier et présentent une **bande d'inconstructibilité de 100m** depuis l'axe central de l'A1 qui est à l'origine de la présente étude.

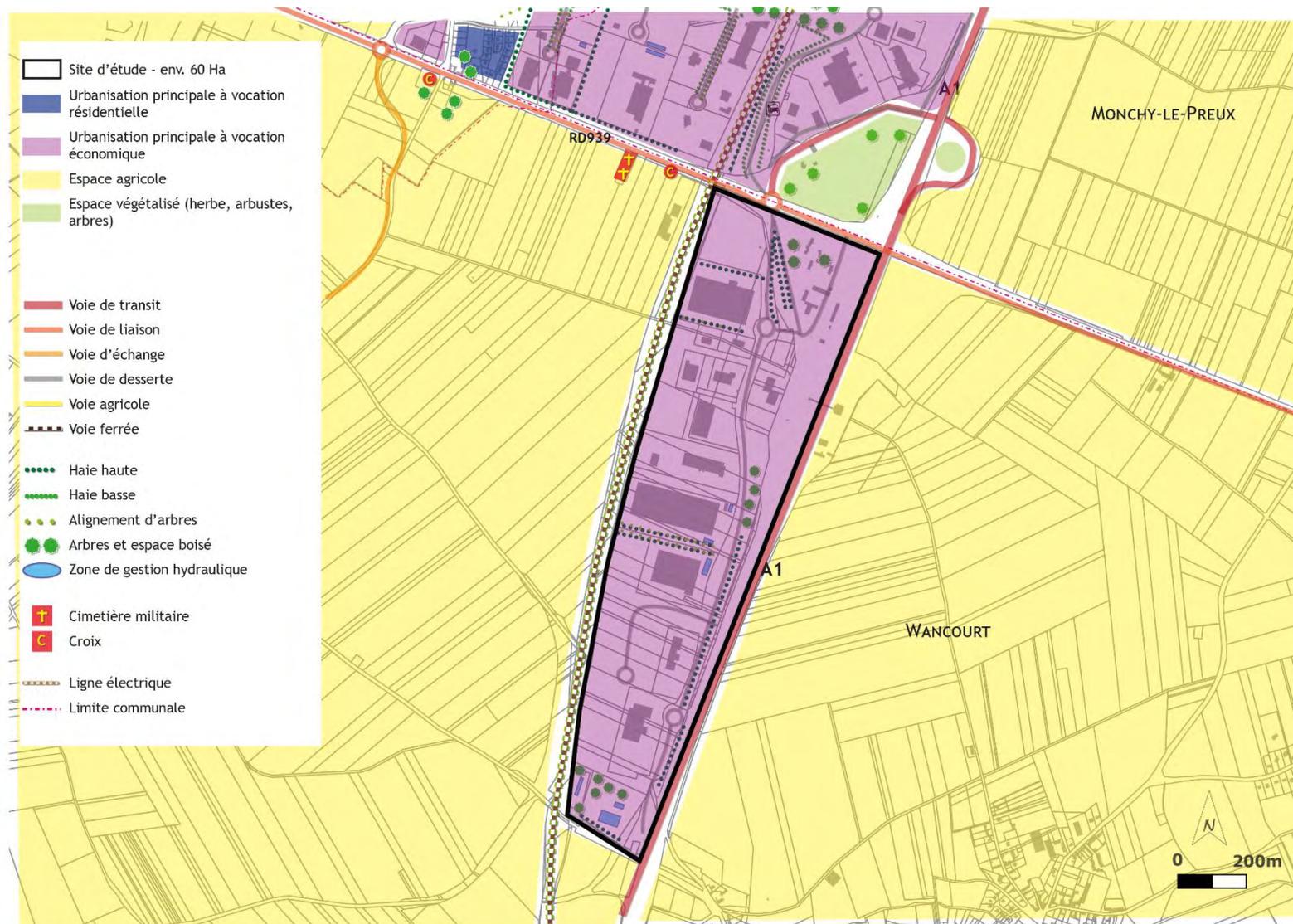


Carte de la zone d'inconstructibilité avant réalisation de l'étude Loi Barnier

IV/ Occupation du sol, topographie et risques

A. Occupation du sol

L'entrée de la zone est occupée par des espaces enherbés et des espaces végétalisés (herbes, arbres, arbustes) en façade de RD939. La voie ferrée la borde à l'Ouest et l'A1 à l'Est. L'aire de repos se trouve à l'Est le long de l'autoroute, et le secteur d'implantation de la gendarmerie se trouve en bordure de la RD 939. L'allée de Belgique la dessert du Nord au Sud et permet de desservir l'ensemble de la zone.



Plan d'occupation du sol de la zone

B. Topographie

Le **secteur d'étude** se situe entre 68 et 98 mètres d'altitude.

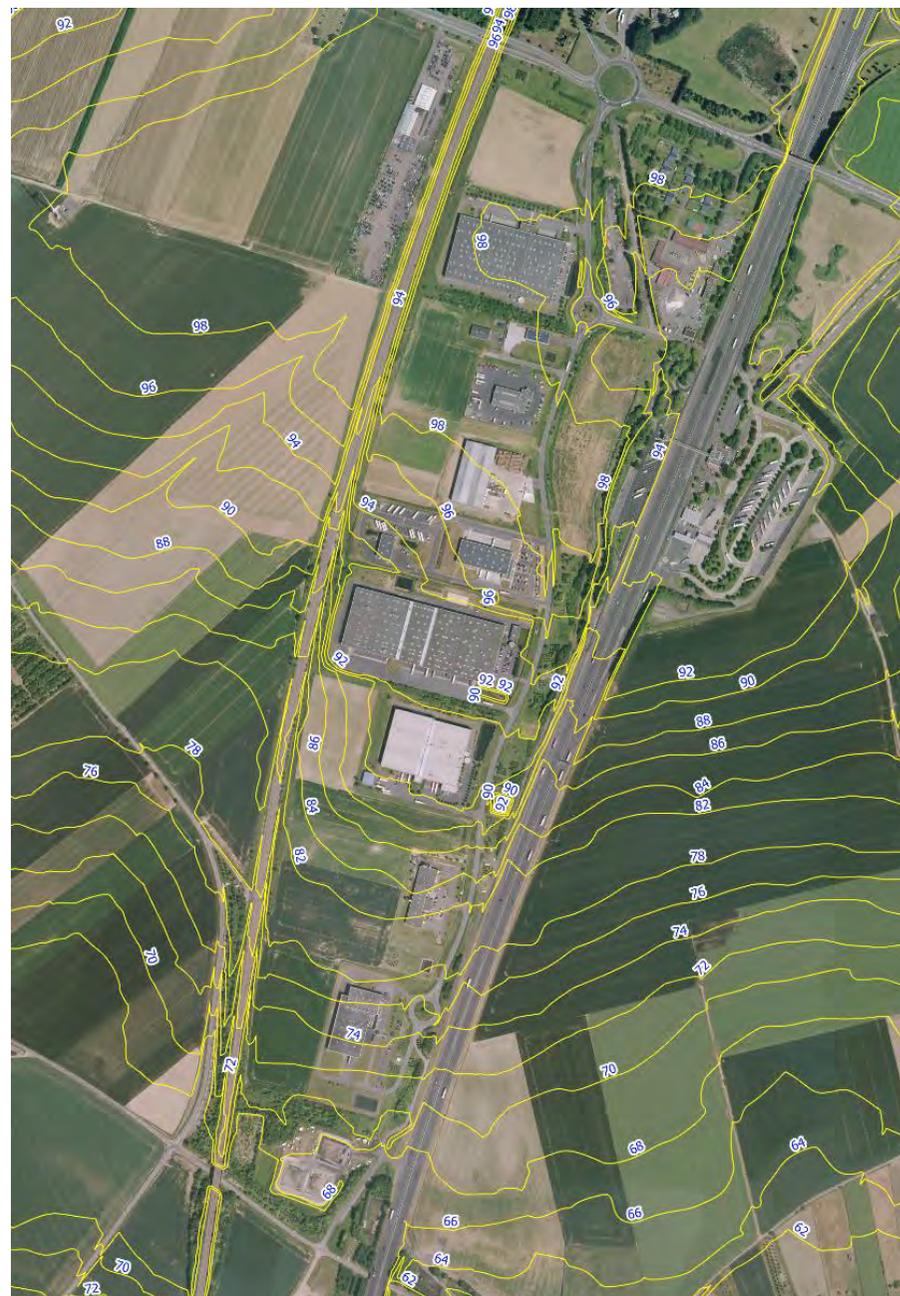
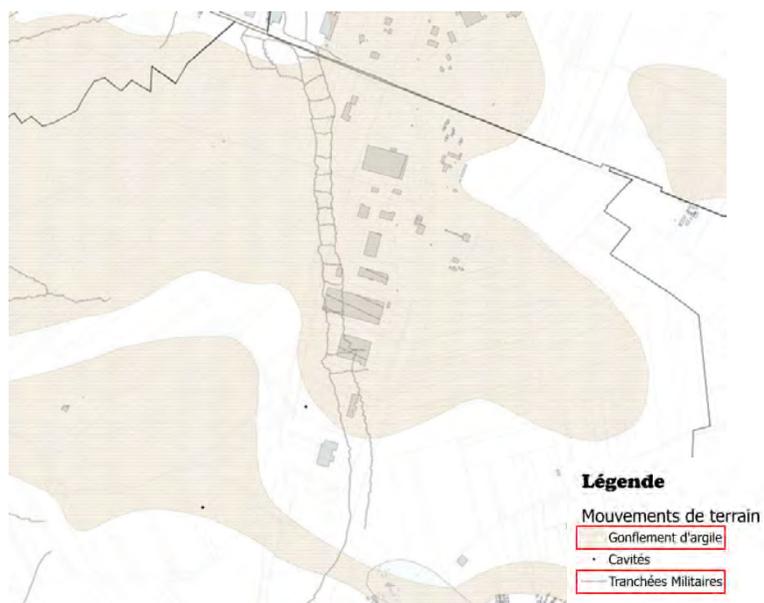
Les points les plus bas se situent au Sud de la zone, tandis que les points les plus hauts se trouvent au Nord. Du Sud au Nord, les hauteurs **s'élèvent**. La **topographie croît également sur la partie ouest de la zone** dans un sens nord-sud.

C. Risques

La zone de projet est concernée par :

- le gonflement des argiles sur une bonne partie de la zone.
- la présence de tranchées militaires sur l'ouest de la zone.

Il **conviendra d'adapter les constructions** à cet état.



Topographie de la zone

V / Déplacements

A. Routes

La zone est bien desservie car à proximité d'axes routiers importants tels que la RD939 et de l'A1 (Lille-Paris). L'échangeur 15 de l'A1 se situe à proximité de la zone.

La route desservant la zone est la RD939. Elle borde le Nord de la zone, est une route à deux fois deux voies, large, bien marquée sur les côtés et au centre, disposant d'aire de repos, non munie de trottoirs et faisant office de voie d'échange.

La zone est bordée à l'Ouest par l'A1 et à l'Est par la voie ferrée.

Les voiries de la zone économique existante sont accompagnées d'un traitement végétalisé constitué d'herbes, d'arbustes, de bosquets et d'arbres d'alignement. Elles sont munies d'éclairage, mais ne disposent pas de cheminements doux. Elles sont larges et adaptées aux flux de poids-lourds. Une voie primaire, l'Allée de Belgique, structure la zone.



B. Déplacements doux

Actuellement, aucune voie douce n'est présente à proximité du site. Il conviendra d'envisager l'aménagement de voies douces menant à la zone afin de rester en cohérence avec les enjeux du SCOT de l'Arrageois qui visent à connecter les zones économiques via ces modes de déplacement. La RD939 devra être munie de cheminements doux, au même titre que les voies de desserte.



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, **la zone d'étude dispose** de 2 arrêts de bus. De plus, la zone économique adjacente dispose de plusieurs arrêts de bus de transport à la demande : Arrêt Europe ; Arrêt Irlande ; Arrêt Bénélux.

Une navette Acti-Bus dessert la zone depuis Janvier 2019 (entre 5h et 21h). Ceci permet 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, la zone économique présente des constructions implantées de diverses façon le long des voies de desserte avec toujours un recul traité de façon paysagère.

L'ensemble des bâtiments présentent des toitures plates.

Les interfaces sont essentiellement composées de clôtures et **d'espaces enherbés, voire de haies. Des portails permettent l'accès aux entreprises et des murets de brique peuvent accompagner ces seuils d'accès.**

Les teintes sont **variables mais restent sobres dans l'ensemble. On retrouve de l'écru, du gris anthracite, du blanc, avec quelques pointes de vert, de jaune ou de orange.**

Les hauteurs et les volumes sont variables. Toutefois, de manière générale, les hauteurs sont plutôt **moyennes pour des bâtiments d'activité. (d'environ 6m à environ 12m de haut).**

Les matériaux varient et vont de la tôle à l'enduit, en passant par la brique pour quelques éléments.

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

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

L'interface entre la zone et la RD939 est réalisée par un alignement d'arbres accompagnés de bosquets et d'espaces enherbés et cultivés. L'interface avec l'A1 est réalisée par un alignement d'arbres accompagnés de haies avec des percées visuelles permettant un effet vitrine sur la zone économique.

Le reste du paysage de la zone est principalement constitué d'espaces cultivés sans verticalité. La zone économique voisine est largement agrémentée par le végétal. Toutes les strates s'y retrouvent et réalisent les interfaces parcellaires et occupent les espaces entre les infrastructures viaires et les entreprises. On y retrouve des alignements d'arbres, des haies basses, des espaces boisés implantés en bande, des espaces enherbés. L'intégration paysagère de la zone voisine est très poussée et la rend invisible depuis la RD939.

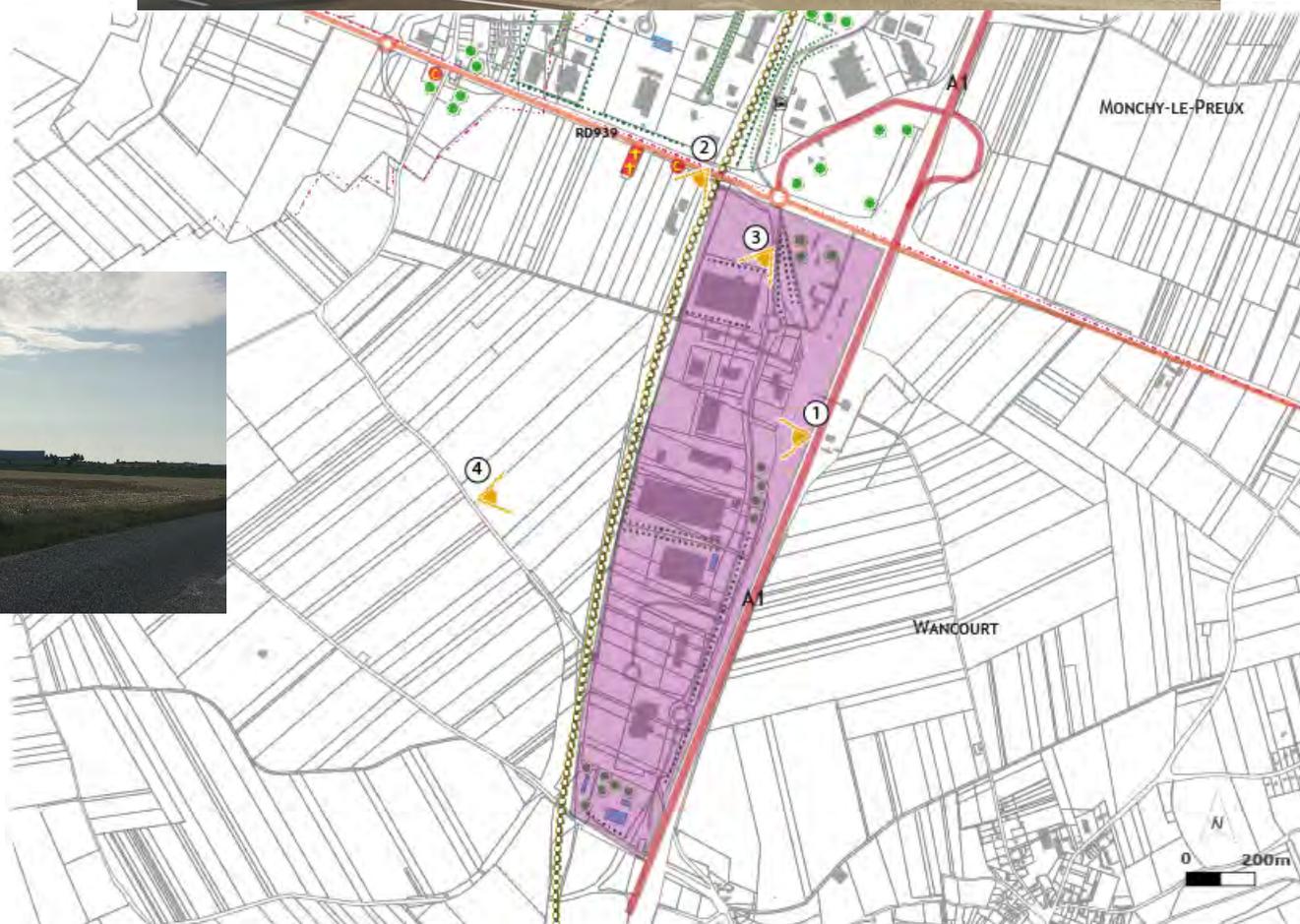
La bonne gestion paysagère et environnementale de ce projet permet d'envisager le marquage et la valorisation de cette entrée de ville.



VIII / Perceptions visuelles du site

A. Perception éloignée

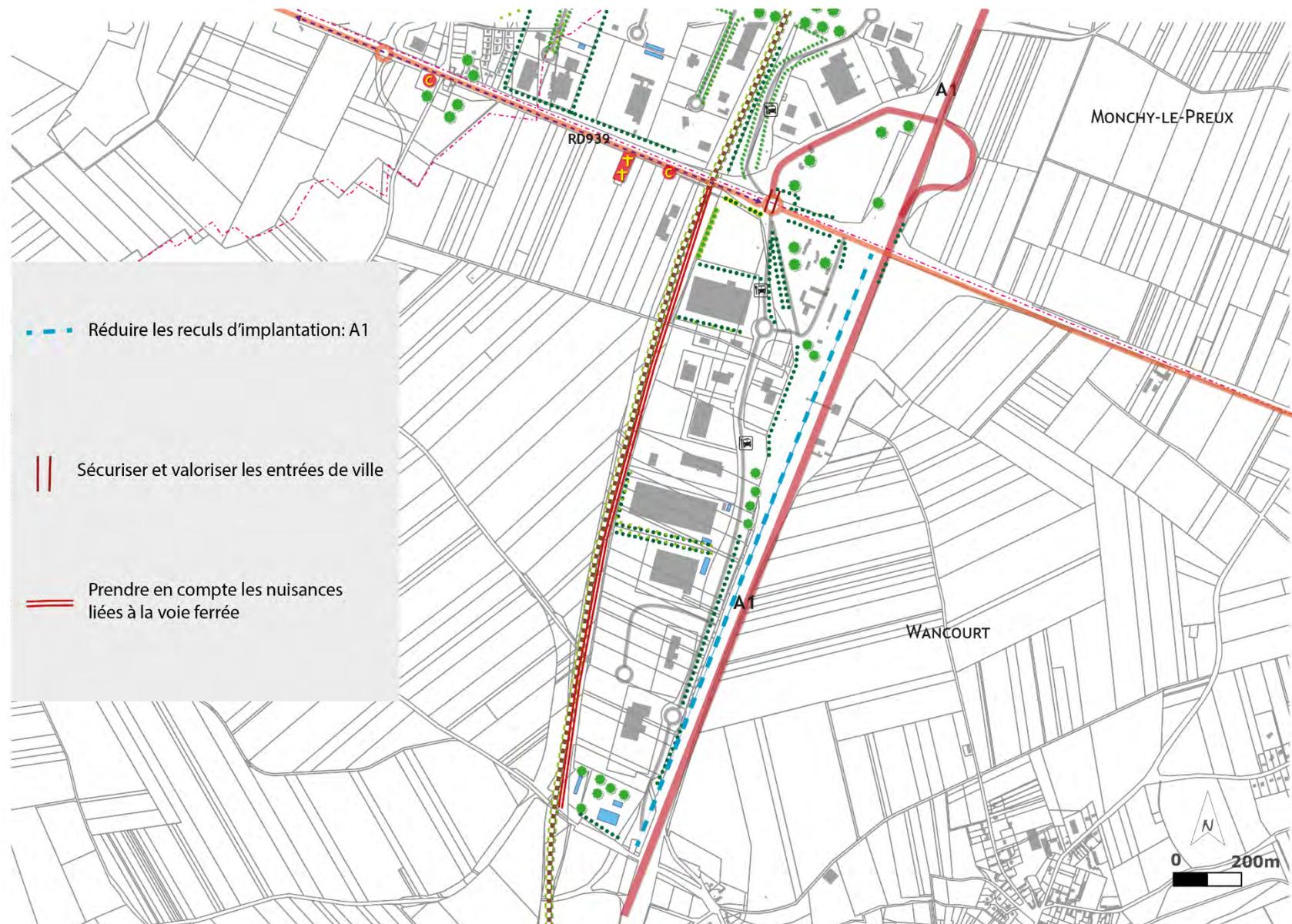
Le long de l'A1 peu de perspective lointaine permettent une vision sur la zone à l'exception d'un effet vitrine au Sud de celle-ci. L'entrée de la zone au niveau du giratoire est elle aussi boisée et enherbée et ne permet pas une vue lointaine directe sur la zone économique. La végétation existante obstrue toutes vues. Depuis la RD37 les bâtiments sont fortement visible car le paysage est essentiellement composé de champs et d'espaces cultivés n'obstruant pas la vision sur le site.



B. Perception rapprochée

Depuis les principaux axes de déplacements proches, les vues sont possibles mais sont filtrées par le végétal en place.

IX / Enjeux



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

Les sites d'étude sont concernés par les nuisances sonores générées par les infrastructures voisines - RD939, A1 et voie ferrée - identifiées comme «Axe Terrestre Bruyant (ATB) et induisant un secteur de bruit de 300m autour de la voie ferrée, de 100 autour de la RD939 et de 100m autour de l'A1. 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. Par la présence de ces axes, nous préconisons de mettre en place 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'A1 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 possibilité de développer les modes de déplacement doux contribue à réduire les émissions polluantes.

C. Conséquences règlementaires

- Article 6 : Recul obligatoire des constructions de minimum 50m depuis l'axe central de l'A1.

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'A1.
- Prise en compte de la gestion hydraulique, gestion obligatoire des eaux pluviales à la parcelle.
- Conservation des ouvrages de gestion hydraulique existant et développement de la gestion hydraulique.

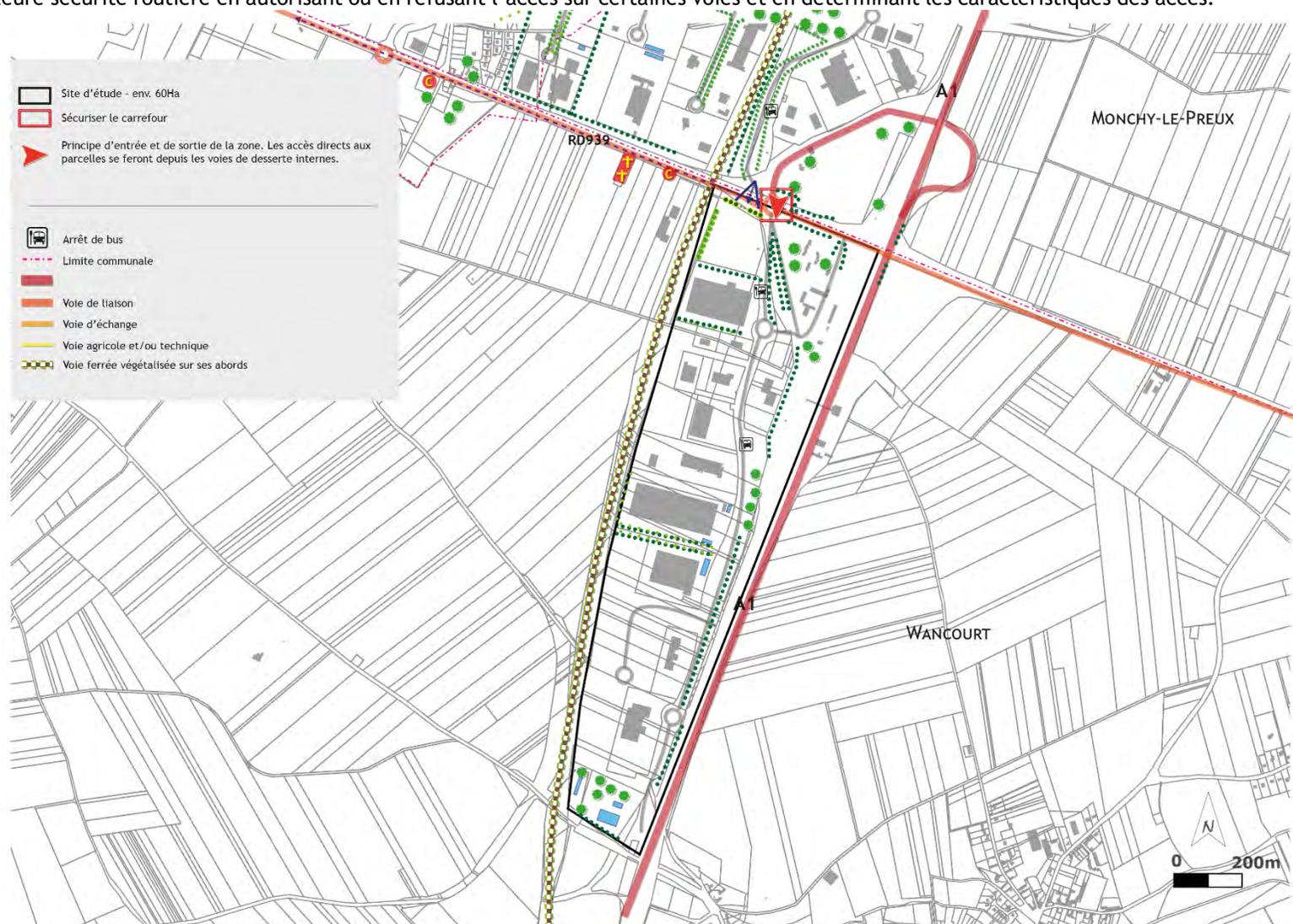
II / Disposition concernant la sécurité routière

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

Les accès directs aux parcelles seront interdits depuis la RD939 et l'A1. La desserte des parcelles devra se faire depuis des voies secondaires accompagnées de cheminements doux. Le bouclage viarie sera privilégié pour desservir les zones. En cas **d'impossibilité, des aires de retournement** permettant de fluidifier et de faciliter les manœuvres des poids-lourds et de leurs remorques pourront venir compléter le réseau de desserte. Actuellement, aucun cheminement **doux n'accompagne les voies de desserte** de la zone existante. Au sein de zone, il pourra être étudié le **développement d'un maillage** doux le long des voiries. Ce dernier sera complété par la mise en place de cheminements cyclables le long de la RD939. Le réseau de bus dessert la zone existante, il ne semble pas nécessaire de le renforcer même suite à des installations au sein de la zone. De manière générale, il conviendra **d'assurer une sécurité maximale** des carrefours et des déplacements de tous **les types d'utilisateurs au sein et aux abords** de la zone. Afin de conserver la cohérence paysagère du secteur, il **conviendra d'agrémenter les voiries d'un traitement végétalisé**.



C. Conséquences règlementaires

- Article 13 : Les accès directs aux parcelles seront interdits depuis l'A1.

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

- Conservation des principes paysagers en bordure de l'A1 pour conserver une cohérence globale.
- **Réalisation de bouclages viaires privilégiés, mais si cela est impossible, aménagement d'aires de retournement facilitant les manœuvres.**
- Desserte des parcelles depuis les voies de desserte interne.
- Sécurisation des déplacements au sein de la zone.
- Accompagnement par des cheminements doux (cyclables et/ou piétons) des voies créées.
- Développement du réseau de transport en commun.
- Restructuration, si nécessaire, des voies existantes devant accueillir des futurs flux routiers liés au développement de la zone économique.

III / Composition urbaine et architecturale

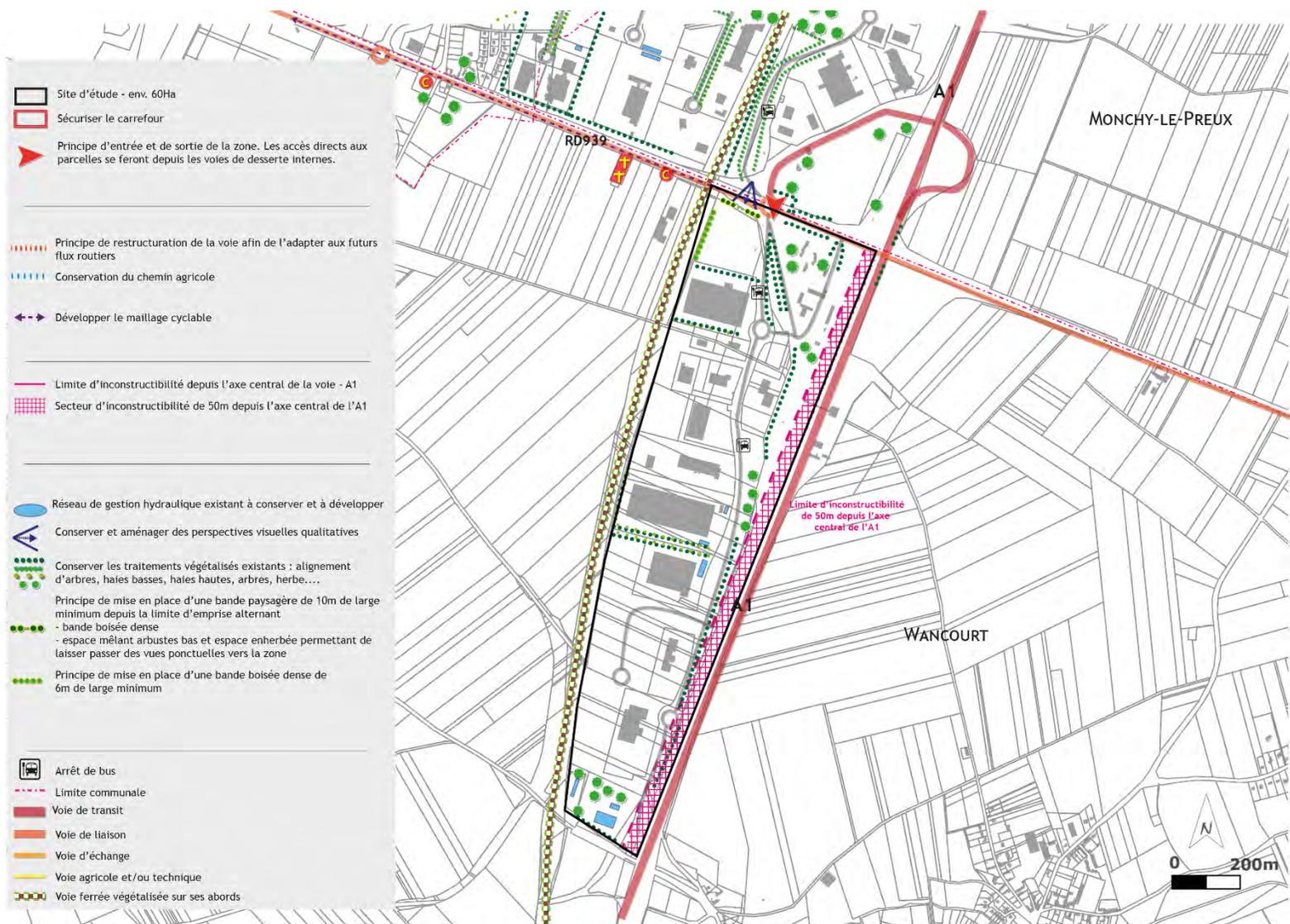
A. Définition

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** déjà aménagé a vocation à accueillir de nouvelles constructions à usage économique en complément de ceux déjà existant. Un maillage viaire sécurisé **structurera la zone d'étude**.

Au sein de la zone, les constructions devront recevoir des matériaux à **haute capacité d'isolation de façon** à limiter les échanges acoustiques des axes routiers. 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 les voiries 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 sur le projet, il **conviendra de respecter des reculs d'implantation. Depuis l'axe central de l'A1, il conviendra de respecter un recul d'implantation de 50m** pour les constructions.

C. Conséquences règlementaires

- Article 6 : Recul obligatoire des constructions de minimum 50m depuis l'axe central de l'A1.

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

- Création de bandes de recul de 50m **depuis l'axe central de l'A1** (voir schéma ci-contre et chapitre sur les nuisances).
- Soin particulier apporté 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

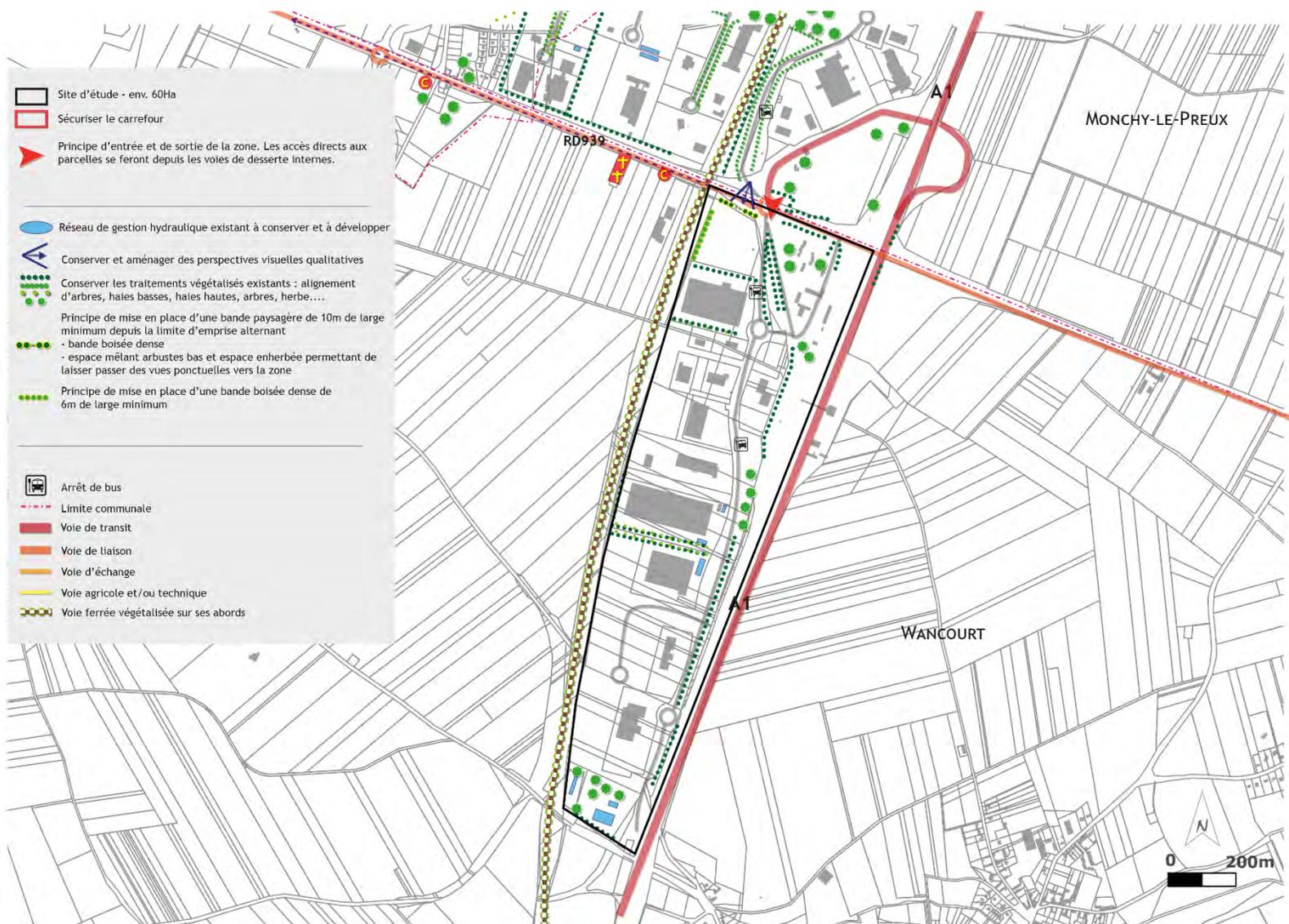
A. Définition

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

Comme vu précédemment la zone économique existante bénéficie d'un traitement paysager bien développé et de qualité. La cohérence paysagère du secteur passera par la bonne intégration par le végétal des nouveaux projets en fonction du contexte local.

En façade de la RD939 et afin de jouer entre intégration paysagère et effet de vitrine, une bande paysagère de 10m de large minimum et composée de bandes boisées **denses et d'espaces mêlant arbustes bas et espace enherbée** permettant de laisser passer des vues ponctuelles vers la zone devra être aménagée. Elle sera aménagée **depuis la limite d'emprise**. Elle intégrera la zone et la valorisera. De ce fait, des perspectives visuelles



vers la zone seront possibles depuis la RD939. Les voiries créées devront être accompagnées par un traitement paysager et par un cheminement doux. La zone **d'étude sera donc agréable à traverser. L'ensemble de ces traitements favorisera la cohérence urbaine et paysagère et agrémentera l'entrée de** la commune. **Il conviendra d'utiliser des essences locales** pour la constitution des traitements végétalisés.

Afin d'agréments 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 règlementaire.

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

- **Création d'une bande de recul paysagère de 10m depuis la limite d'emprise de l'A1.**
- Soins particuliers apportés aux matériaux des constructions pour maintenir la cohérence urbaine et architecturale.
- Traitement paysager des axes de déplacement et des interfaces avec les espaces agricoles et routiers.
- Cheminement doux accompagnant les voies de desserte.
- **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

