

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

Zone d'activités

Artoipole

Commune de Feuchy



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	
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
- 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 «Artoipole» de la Communauté Urbaine d'Arras, située au sein de la commune de Feuchy et limite communale avec Tilloy-lès-Mofflaines au sud et Monchy-le-Preux à l'est, et en entrée de ville pour ces trois communes. Une seconde zone située sur Wancourt est également étudiée dans ce document.

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 zones d'activités «Artoipole» destinées à accueillir des activités économiques.

- La zone la plus grande en projet «Artoipole III» est implantée à Feuchy.

Feuchy est une ville française, située dans le département du Pas-de-Calais et dans la région Hauts-de-France. Elle s'étend sur environ 5,45 km² et compte 1 047 habitants en 2015.

La commune se situe à environ 6km d'Arras et à 24km de Lens.

La commune est administrativement rattachée à l'arrondissement d'Arras. Elle fait partie de la Communauté Urbaine d'Arras (CUA).

La zone d'étude d'environ 150Ha se situe au sud-est de la commune, en entrée de ville et en limite communale avec Tilloy-lès-Mofflaines au sud-sud-ouest, Monchy-le-Preux à l'est et Wancourt au sud-sud-est. Elle se situe en bordure nord de la RD939 reliant Cambrai à la côte d'Opale.

- La seconde zone «Artoipole II» (déjà existante), représentant 3,1 Ha, est implantée à Wancourt à proximité de la première. 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.

Les zones accueilleront des activités économiques dans un contexte d'accessibilité et de desserte intéressant et stratégique.

Elles occuperont des espaces cultivés et en partie investis ou bordés par une aire de repos.

Ces zones de développement permettront de vitaliser ce secteur intercommunal en développant la zone d'activités existante et ainsi développer l'intercommunalité d'un point de vue de l'emploi.



Localisation des zones «Artoipole» 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, UEI et UEc.

Le secteur UEm correspond au secteur à vocation d'activités mixtes à l'exception du commerce de détail et des services.

Le site d'étude de 3,1 Ha se trouve sur une zone UEm de la commune de Wancourt.

La zone 1AUE correspond à une zone d'urbanisation future à vocation spécifique d'activités mixtes. Le secteur 1AUem 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 de 150 Ha se trouve sur une zone 1AUem de la commune de Feuchy.

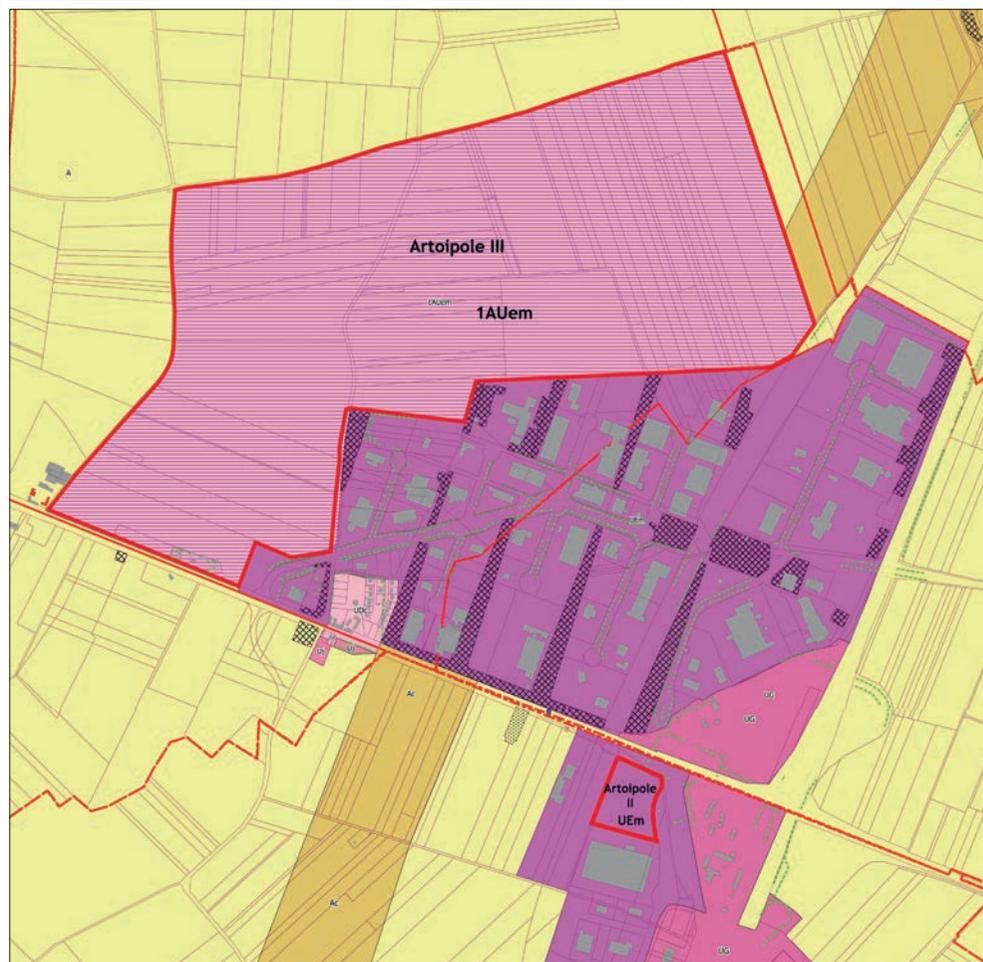
Situés à proximité de la RD939 (axe terrestre classé à grande circulation), les sites d'étude sont soumis à l'application de la loi Barnier.

Par conséquent, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100m de part et d'autre de l'axe central de la RD939. 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 zonage du PLUi présente des haies et alignements d'arbres à protéger le long de l'aire de repos de la RD939 au sud de la zone de 150 Ha. En limite sud-sud-est de cette zone d'autres linéaires végétalisés et des boisements sont à protéger. Le nord de la zone de 3,1 Ha présente également des haies et alignements d'arbres à protéger.

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

Légende	
	Limites communales
	Constructions
	Limites de parcelles
	Cimetière
	Haies et alignements d'arbres à protéger
	UEm- Zone économique à vocation d'activités mixtes sauf commerces de détails et services
	1AUem- Zone A Urbaniser à vocation d'activités mixtes sauf commerces de détail et services



Extrait du Plan de zonage

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. Cette dernière constitue la route de l'agroalimentaire, axe structurant de développement du SCOT de l'arrageois.»

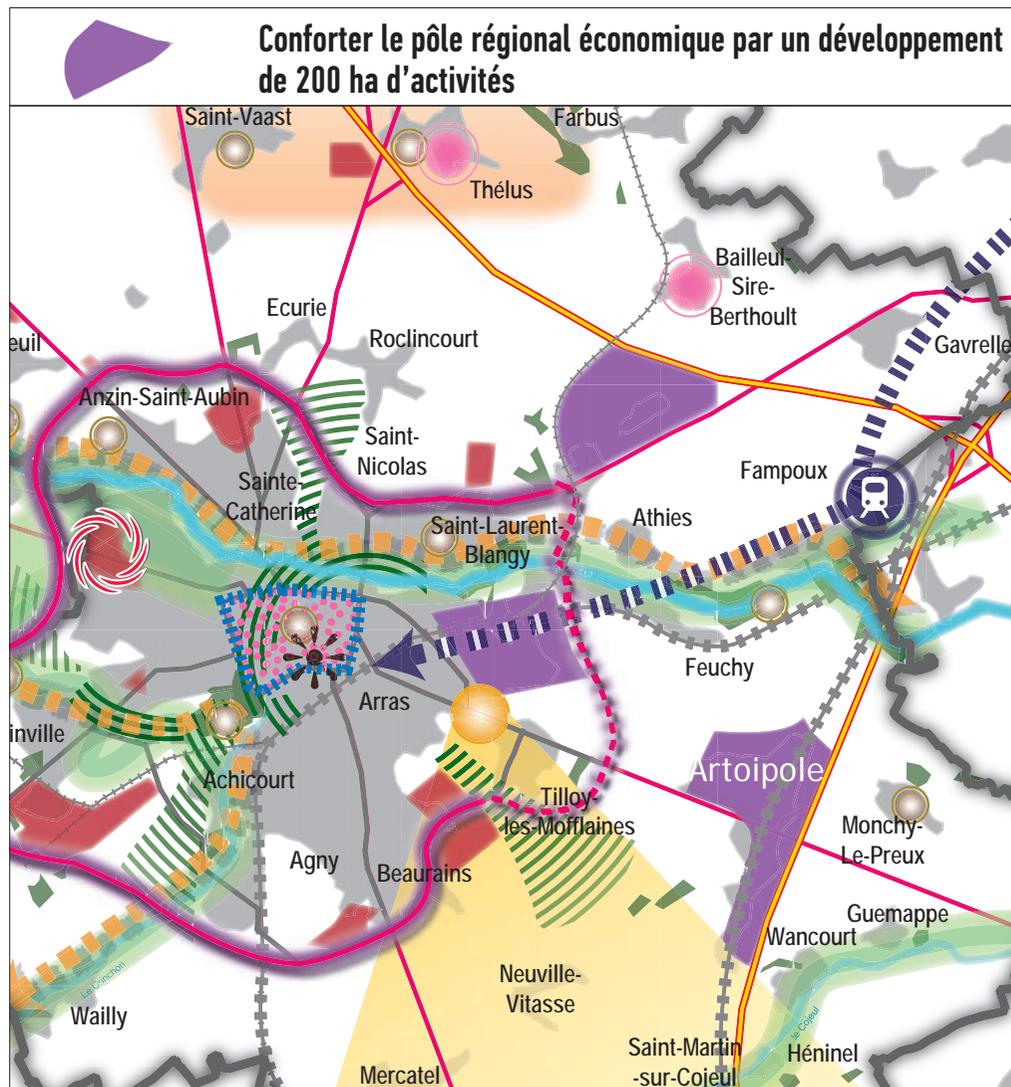
Le PADD précise les orientations pour les déplacements doux : « La poursuite des aménagements de voies cyclables, couplée au développement des équipements et services, publics ou privés (location, libre-service, parcs à vélo...), seront les signes forts de l'engagement de la collectivité.»

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 «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 :

EL7 : Servitudes attachées à l'alignement des voies nationales, départementales et communales (RD37 et RD939).

T1 : Zones de servitudes relatives aux chemins de fer.

Servitude de passage :

I4 : Périmètres de servitude autour d'une ligne aérienne d'électricité.

PT3 : Réseaux de télécommunication.

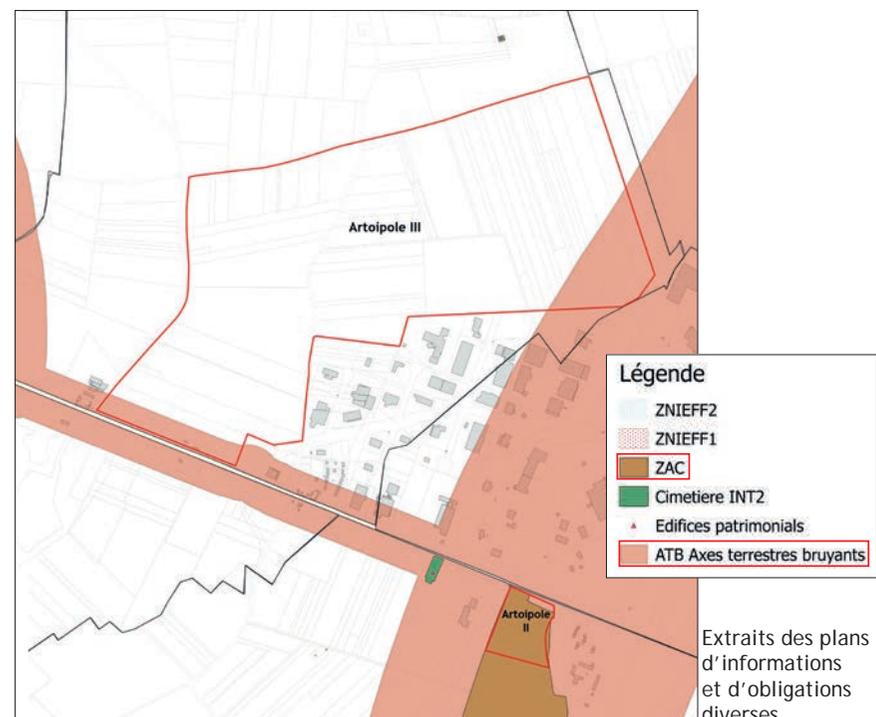
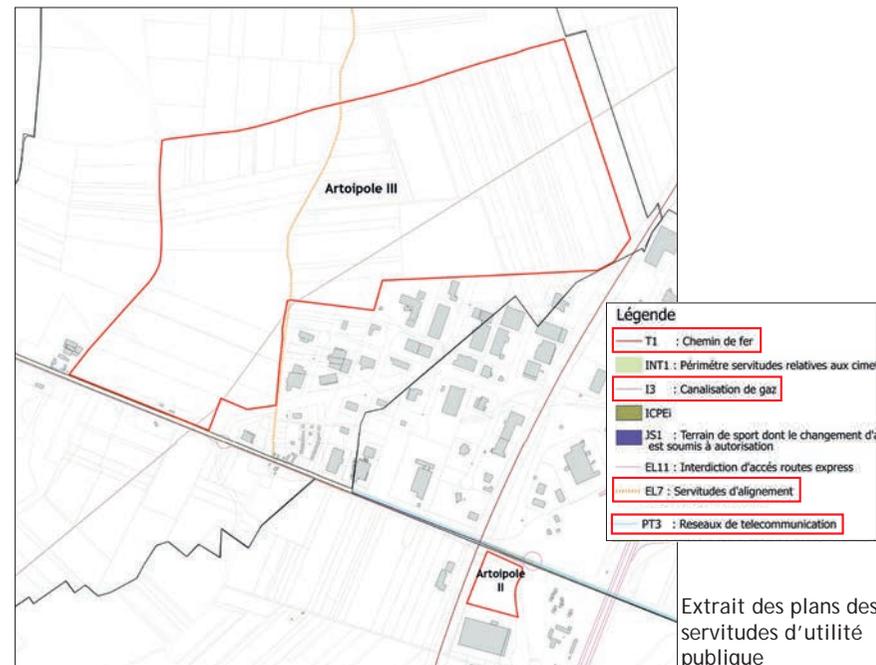
Il conviendra de prendre en compte ces éléments lors de l'élaboration du projet.

E. Les informations et obligations diverses

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

La zone de 3,1 Ha est aussi inscrite dans un périmètre de ZAC.

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



III / Justifications du projet et enjeux locaux : Intérêt général

Les zones concernées par la loi Barnier sont situées entre les communes de Feuchy, de Tilloy-lès-Mofflaines, de Monchy-le-Preux et de Wancourt.

Les projets présentent des superficies d'environ 150Ha et 3,1Ha et bénéficient d'une bonne desserte routière avec la proximité immédiate de la RD939 qui les borde au sud et de la présence proche de l'A1.

Ils permettront de conforter 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.

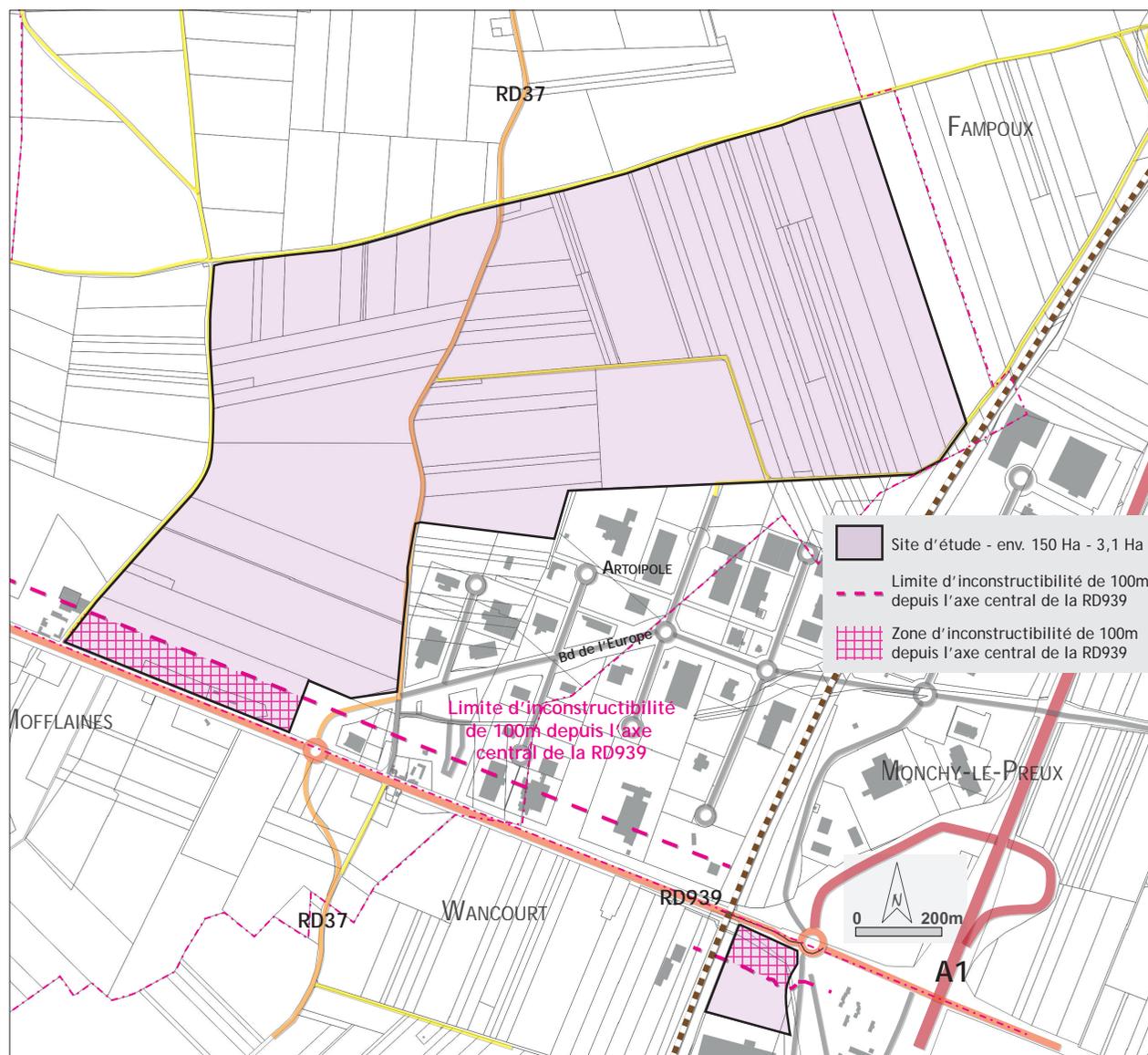
Les prochains aménagements viendront donc en complément d'une zone existante.

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 zone d'étude de 150Ha est actuellement accessible depuis la RD939 au sud et via la RD37 la traversant et la zone de 3,1Ha est accessible depuis la RD939 au nord et l'allée de Belgique à l'est.

La carte révèle que les sites d'étude sont concernés par la Loi Barnier et présentent une bande d'inconstructibilité de 100m depuis l'axe central de la RD939 qui est à l'origine de la présente étude.



Carte des zones d'inconstructibilité liées à la voie classée à grande circulation avant réalisation de l'étude «Loi Barnier»

IV / Occupation du sol, topographie et risques

A. Occupation du sol

Zone de 150 Ha :

La zone est traversée par une voie routière (RD37), ainsi que par une voie de desserte des activités agricoles. Une voie agricole longe également la limite ouest de la zone. La zone de projet est entièrement cultivée à l'exception d'une aire de repos liée à la RD939 en bordure sud-est.

Une ligne électrique traverse la zone du sud au nord-est.

Le sud-est de la zone est occupé par une zone économique existante mêlant de nombreuses constructions à une végétation présentant différentes strates (herbes, arbustes, arbres,...) l'intégrant de bonne façon dans le paysage local.

Plusieurs poches boisées sont implantées au sein de la zone existante, ainsi que plusieurs espaces de gestion hydraulique. Une petite poche résidentielle est incluse dans la zone économique en façade de la RD939.

La façade de la zone en lien avec la RD939 est composée d'arbres d'alignement.

Une voie ferrée passe à proximité de la zone à l'est.

A l'extérieur de la zone, le sud, l'ouest et le nord sont majoritairement occupés par des espaces cultivés, ainsi que par quelques bâtis à usage économique. Des cimetières militaires sont implantés à plus ou moins grande distance de la zone, et une croix est implantée à proximité du croisement des RD37 et 939. Une seconde croix se situe à proximité du croisement de la voie ferrée et de la RD939.

Une aire de stockage agricole est implantée au nord de la zone le long du chemin agricole et à proximité de la RD37.

Zone de 3,1 Ha :

La zone est occupée par des espaces cultivés et des espaces végétalisés (herbes, arbres, arbustes) en façade de RD939. La voie ferrée la borde à l'ouest, l'Allée de Belgique et une aire de repos à l'est, un bâti économique au sud avec une haie implantée à l'interface et la RD939 au nord. Les alentours sont essentiellement constitués d'espaces économiques.



Une partie de la zone d'étude - 150 Ha



L'aire de repos

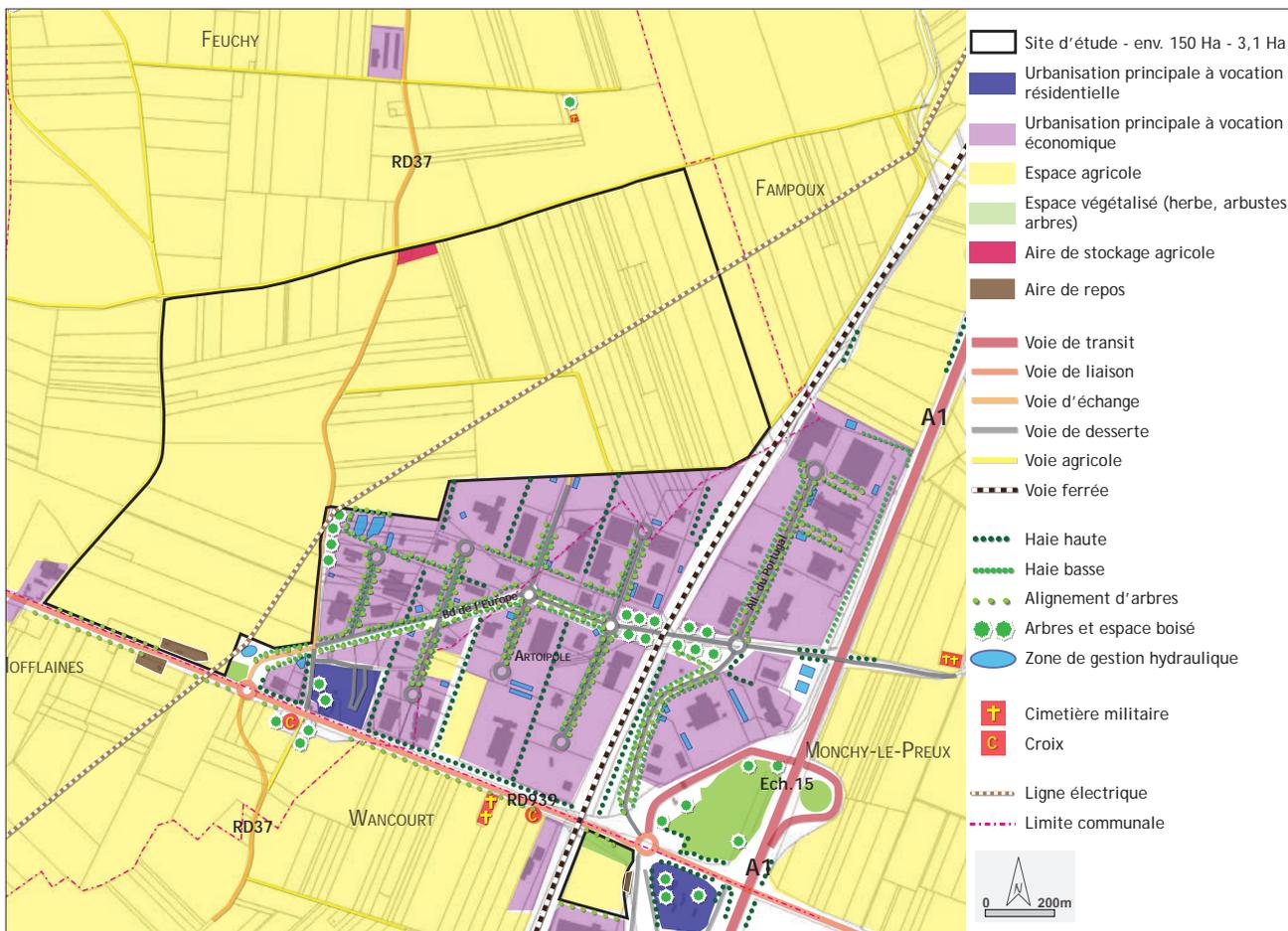


La zone d'étude - 3,1 Ha

Plan d'occupation du sol de la zone



La ligne électrique



B. Topographie

Le projet de 150Ha se situe entre 70 et 103 mètres d'altitude.

Les points les plus bas se situent au nord-ouest de la zone, tandis que les points les plus hauts se trouvent à l'est. D'Ouest en Est, les hauteurs s'élèvent. La topographie croît également sur la partie ouest de la zone dans un sens nord-sud. C'est-à-dire que pour la moitié ouest de la zone, les altitudes sont plus importantes au sud (82,5m) près de la RD939 qu'au nord (70m). De manière générale, le relief est assez marqué. La zone d'étude présente plusieurs ondulations importantes.

Le projet de 3,1Ha se situe entre 98 et 103m d'altitude. Sa pente décline du nord-ouest vers le sud-est. A cette échelle, le relief ne semble pas très marqué.



Secteur 150 Ha

C. Risques

Les zones de projet sont concernées par :

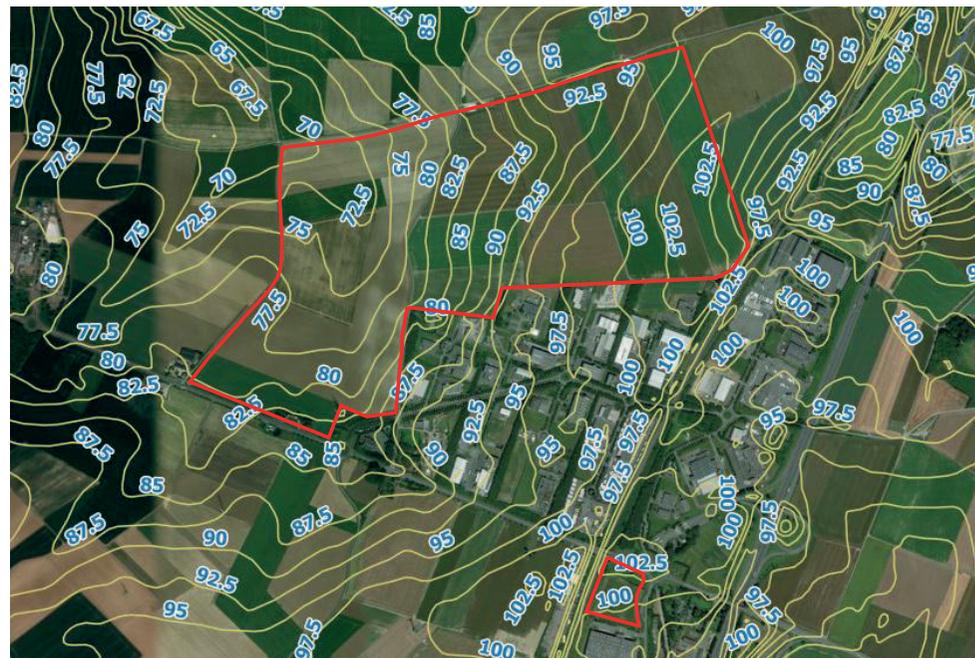
Zone de 150 Ha :

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

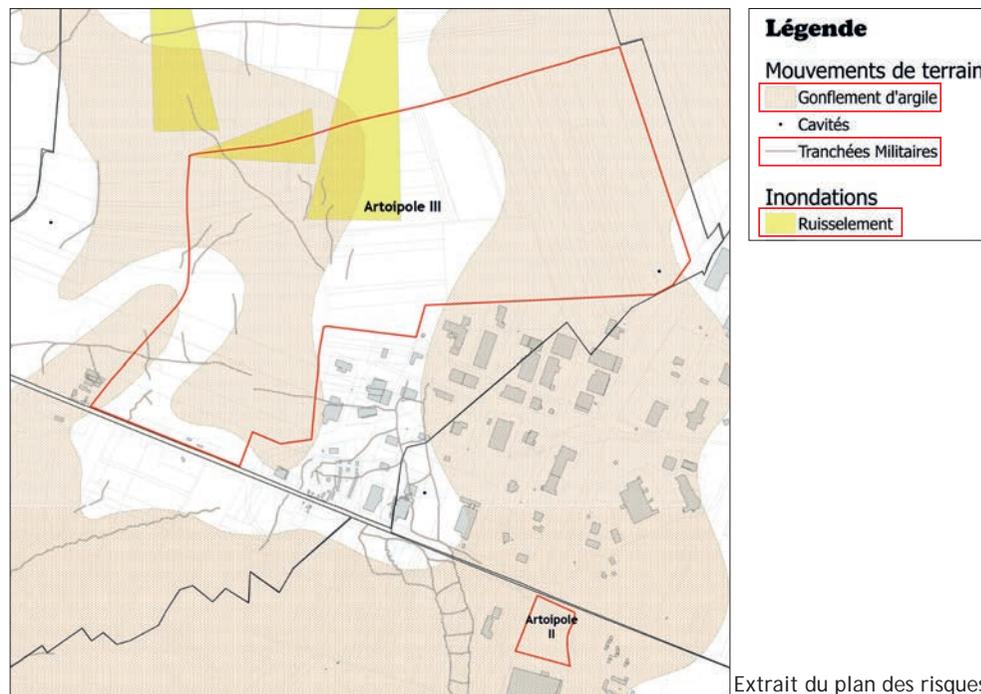
Zone de 3,1 Ha :

- le gonflement des argiles sur une bonne partie de la zone.

Il conviendra d'adapter les constructions à cet état.



Topographie de la zone



Extrait du plan des risques

V / Déplacements

A. Routes

La zone de 150 Ha 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.

Les routes desservant la zone sont les RD939 et RD37. La première, qui borde le sud 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 le long de la zone d'étude, non munie de trottoirs et faisant office de voie de liaison. La seconde, qui traverse la zone du nord au sud, possède deux voies de type voie de campagne. Elle ne dispose pas de trottoirs et fait office de voie d'échange.

Des voies agricoles bordent l'ouest, l'est et le nord de la zone. Une autre traverse la zone en prenant appui sur la RD37. Elles sont peu larges mais sont en enrobé.

Depuis la zone économique existante, une perméabilité viaire est conservée vers la zone de projet via l'Allée du Danemark.

Les voiries de la zone économique existante sont toutes 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, le Boulevard de l'Europe, structure la zone. Elle est munie d'un terre-plein central végétalisé. Des voies secondaires viennent s'accrocher à la voie primaire. Elles débouchent toutes sur des aires de retournement facilitant les manoeuvres des véhicules.

La zone de 3,1 Ha est également bien desservie comme la première zone. L'Allée de Belgique (voie de desserte de la zone économique existante) la borde à l'est peut permettre l'accès à la zone via ou non l'aire de repos.



La RD939 en frange sud de la zone



Le chemin agricole bordant le nord de la zone



La RD37 traversant la zone



La voie agricole traversant la zone



La voie primaire de la zone économique - Bd de l'Europe



Une voie secondaire de la zone économique



L'Allée du Danemark et son accroche viaire



L'Allée de Belgique

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. Les RD939 et 37 devront être munies 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).

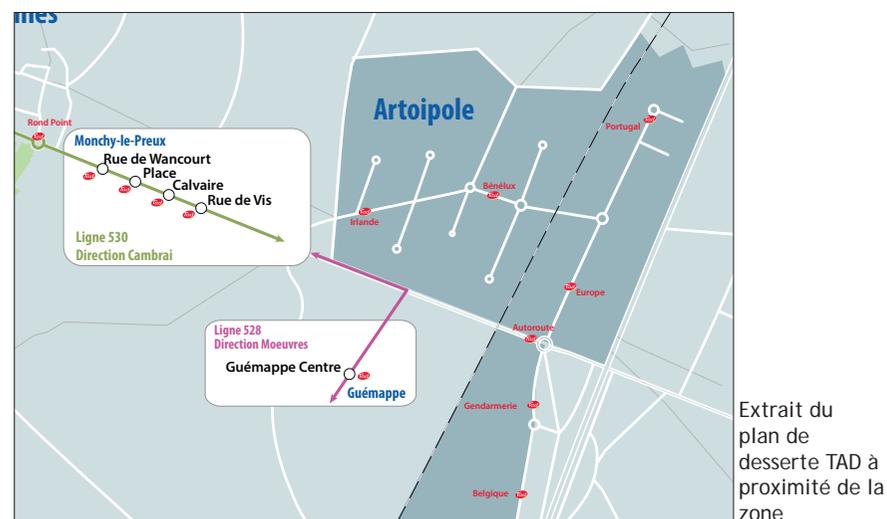
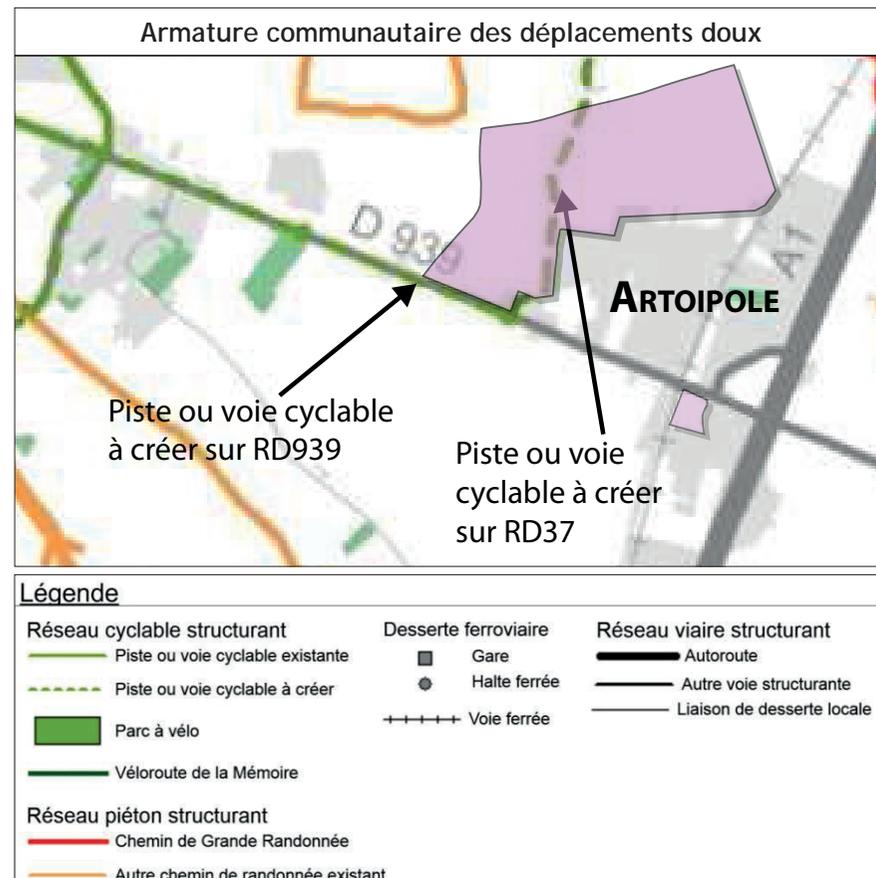
Actuellement, aucune desserte de transport en commun n'est présente sur les zones. En revanche, la zone économique existante dispose de plusieurs arrêt de bus de transport à la demande : Arrêt Europe ; Arrêt autoroute ; Arrêt Irlande ; Arrêt Bénélux ; Arrêt Portugal ; Arrêt Rond-Point.

Les arrêts Autoroute, Gendarmerie et Belgique pourront être utilisés pour la zone de 3,1Ha car ils sont très proches.

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.



Un arrêt de bus de la zone économique



VI / Architecture et urbanisme local

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

Actuellement, aucune construction n'est présente sur la zone. En revanche, la zone économique voisine présente des constructions implantées de diverses façon sle long des voies de desserte avec toujours un recul traité de façon paysagère.

La plupart des bâtiments présente des toitures plates et une minorité à deux ou quatre pans.

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.

Concernant les constructions résidentielles les plus proches (pour la zone de 150 Ha) majoritairement en R+C ou R+1, on retrouve des constructions pavillonnaires récentes présentant une toiture à deux pans, voire plates, des façades en enduit, voire en briques, et des couleurs blanches. Elles se situent en poche le long de la rue du Hameau de la Chapelle de Feuchy. D'autres constructions plus anciennes proposent de la brique, des toitures à deux pans et sont implantées à proximité de la RD939. Elles sont à usage économique (restauration).



Divers bâtis économiques de la zone existante



Les habitations implantées au sein de la zone économique



Les constructions implantées en façade de RD939

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 et résidentielle.

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 donc peu perceptibles, la végétation accompagnant les infrastructures et le patrimoine local.

Zone de 150 Ha

L'interface entre la zone et la RD939 est réalisée par un alignement d'arbres. L'aire de repos de la voirie est accompagnée de bosquets, d'arbres isolés et d'espaces enherbés.

L'interface entre la zone et le sud de la RD37 est marquée par la présence d'un double alignement d'arbres et d'espaces enherbés.

Zone de 3,1Ha

L'interface entre la zone et la RD939 est réalisée par un alignement d'arbres, des espaces enherbés, des bosquets et des linéaires boisés. Le sud est habillé d'alignements d'arbres.

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 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.



Les traitements paysagers accompagnant la RD939 le long de la zone économique existante et le long de la zone d'étude - 150 Ha



Le traitement paysager du Bd de l'Europe - Voie primaire



Le traitement paysager d'une voie secondaire de la zone économique



L'intégration paysagère de l'aire de repos implantée en façade de la zone d'étude - 150Ha



Le traitement paysager de la RD939 - 3,1 Ha



Le paysage local et l'intégration paysagère de la zone économique existante





VIII / Perceptions visuelles du site

A. Perception éloignée

Des perspectives visuelles éloignées vers la zone d'étude (150Ha) sont possibles depuis l'A1 (côté est, sur un court linéaire) et depuis la RD37 au nord comme au sud. L'absence d'urbanisation, de talus et de végétation à ces endroits rend la zone d'étude ouverte aux vues. En revanche, depuis la RD939, les vues lointaines sont impossibles. Elles sont soit bouchées par le bâti en place, soit par la végétation. Le relief apporte également quelques contraintes en termes de visibilité. La zone de 3,1Ha n'est pas visible à longue distance depuis la RD939 que ce soit depuis l'ouest ou l'est. La végétation existante obstrue toutes vues.



① Vue depuis la RD939 à l'ouest - les bâtis existants et le relief empêchent toutes vues lointaines vers la zone d'étude (150Ha).



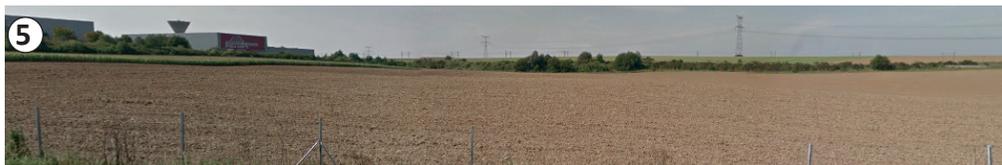
② Vue depuis la RD37 au nord - la zone d'étude (150Ha) est quasi intégralement visible depuis ce pont surplombant le secteur et dépourvu de végétation.



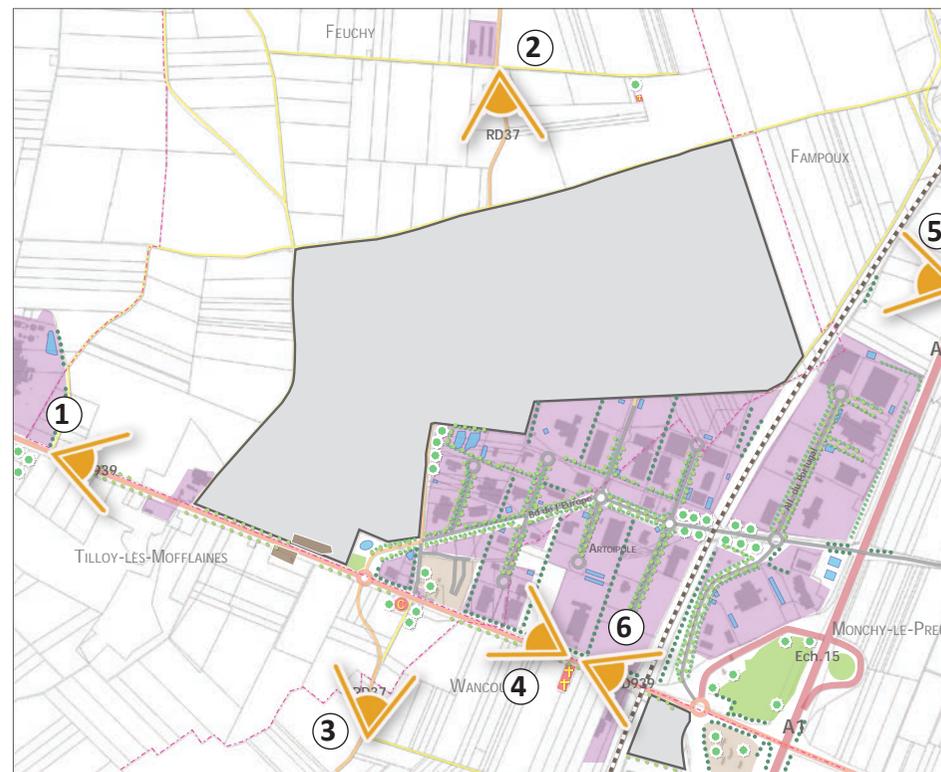
③ Vue depuis la RD37 au sud - la végétation accompagnant l'aire de repos cadre les vues. Toutefois, la zone d'étude (150Ha) est bien ouverte aux vues depuis ce point.



④ Vue depuis la RD939 à l'est - la végétation empêche toutes vues. (150Ha)



⑤ Vue depuis l'A1 à l'est - depuis cet axe une courte portion non pourvue de talus et de végétation permettra des vues vers la zone d'étude (150Ha). Depuis le reste de l'axe, les vues sont fermées.



⑥ Vue depuis la RD939 à l'ouest - depuis cet axe la végétation accompagnant l'activité économique voisine empêche toutes vues vers la zone de projet (3,1Ha).

B. Perception rapprochée

Depuis les principaux axes de déplacements proches (RD939) et les secondaires (RD37), voire tertiaires (chemin agricole), les vues sont possibles et ouvertes vers la zone (150Ha). Quasiment aucun filtre (urbanisation, végétation, talus,...) n'est présent sur les abords immédiats de la zone. Pour la zone de 3,1 Ha les vues sont possibles mais sont filtrées par le végétal en place.



Vue depuis la RD939 bordant le sud de la zone (150Ha) - le site est parfaitement visible à travers une végétation peu dense et peu régulière.



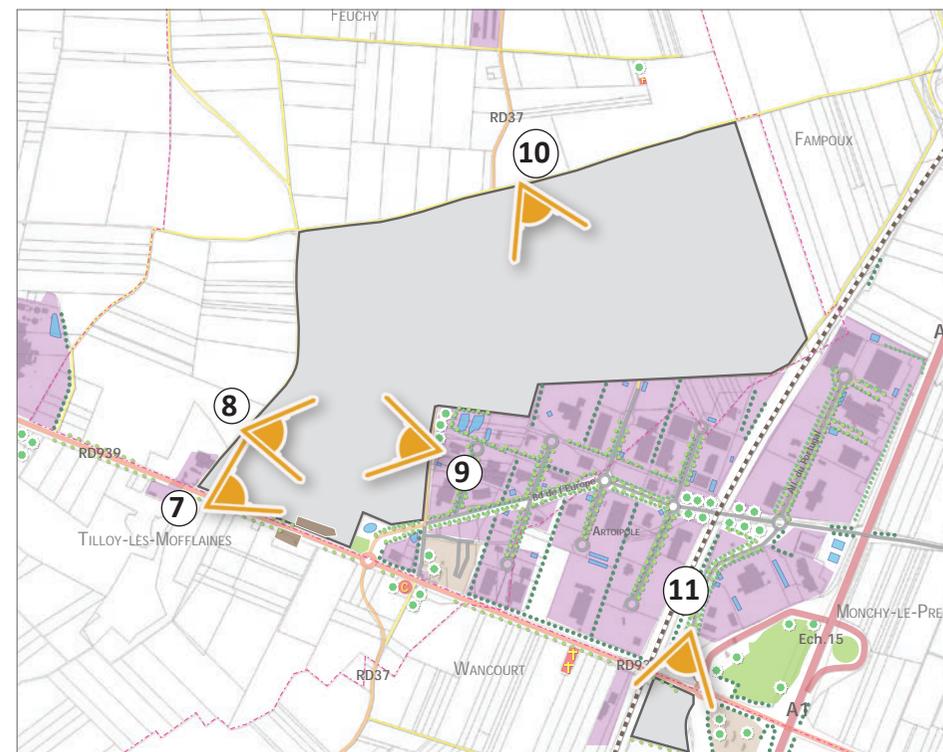
Vue depuis le chemin agricole bordant l'ouest de la zone (150Ha) - le site est ouvert aux vues. Aucun obstacle ne gêne les perspectives visuelles vers la zone.



Vue depuis la RD37 traversant la zone (150Ha) - le site est ouvert aux vues. Aucun obstacle ne gêne les perspectives visuelles vers la zone.



Vue depuis le chemin agricole bordant le nord de la zone (150Ha) - le site est ouvert aux vues. Aucun obstacle ne gêne les perspectives visuelles vers la zone.



Vue depuis la RD939 - le site (3,1Ha) est en partie ouvert aux vues entre les traitements végétalisés existants.

IX / Enjeux

Connecter le projet au réseau
viaire existant de façon
sécurisée



Réduire les reculs
d'implantation : RD939



Renforcer ou créer des franges
paysagères intégrant le projet



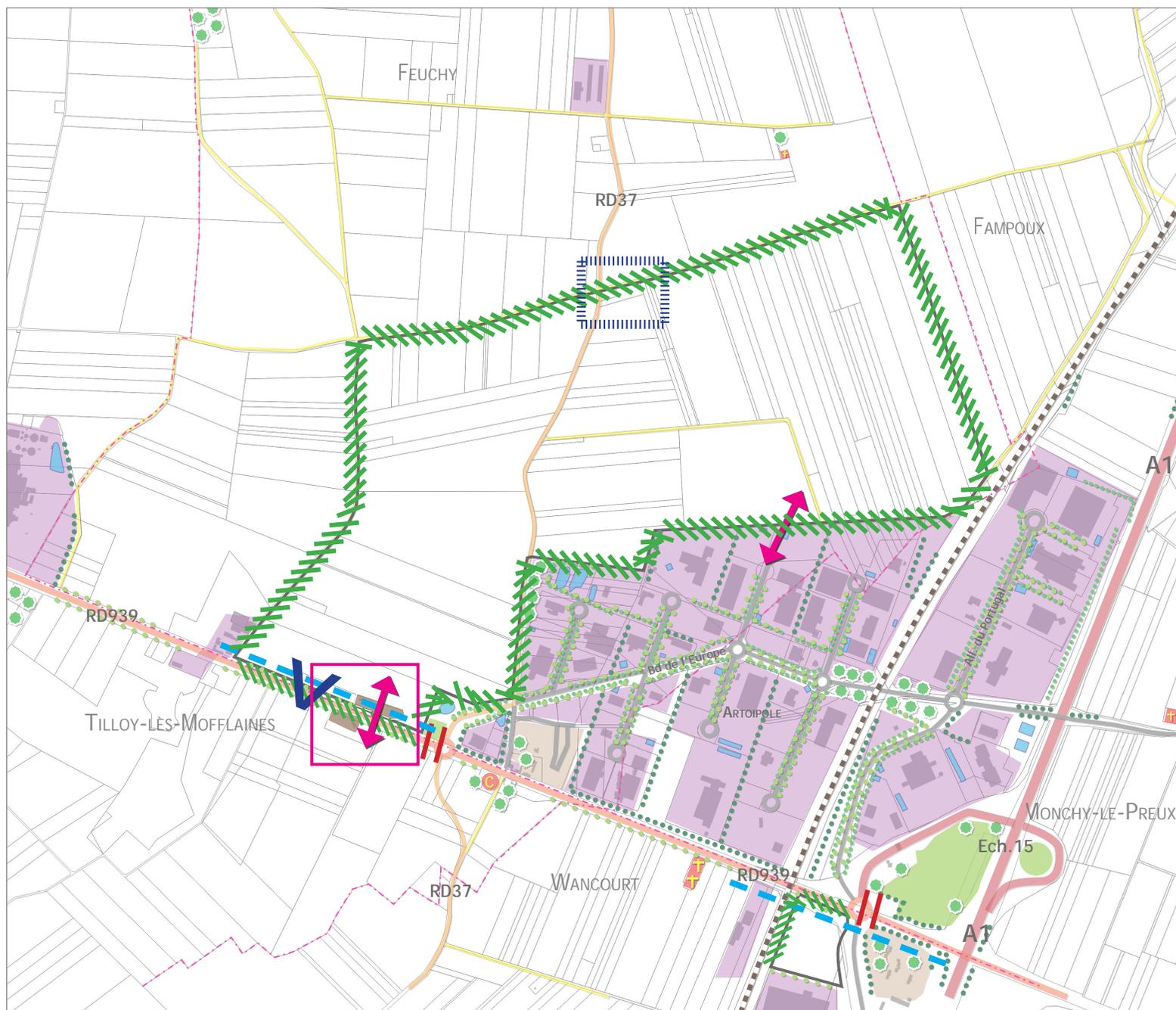
Sécuriser et valoriser l'entrée
de ville



Conserver un effet vitrine de
la zone



Déplacer ou conserver et
intégrer paysagèrement l'aire
de stockage agricole





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 et voie ferrée - identifiées comme «Axe Terrestre Bruyant (ATB) et induisant un secteur de bruit de 300m autour de la voie ferrée et de 100 autour de la RD939. 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 : 35m minimum depuis l'axe central de la RD939 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 réglementaires

- Article 6 : Recul obligatoire des constructions de minimum 35m depuis l'axe central de la RD939.

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 35m depuis l'axe central de la RD939.
- 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

Un accès à la zone (150Ha), en sens unique (entrée uniquement), devra être aménagé depuis l'aire de repos située au sud de la zone le long de la RD939. Il conviendra de la restructurer si nécessaire afin de la sécuriser.

Les accès directs aux parcelles seront interdits depuis la RD939 (pour les deux zones). La desserte des parcelles devra se faire depuis des voies secondaires accompagnées de cheminements doux. De plus, les deux zones devront être liées, a minima par l'accroche viaire conservée au sein de la zone existante, au bout de l'Allée du Danemark (150Ha).

Le bouclage viaire sera privilégié pour desservir les zones. En cas d'impossibilité, des aires de retournement permettant de fluidifier et de faciliter les manoeuvres des poids-lourds et de leurs remorques pourront venir compléter le réseau de desserte.

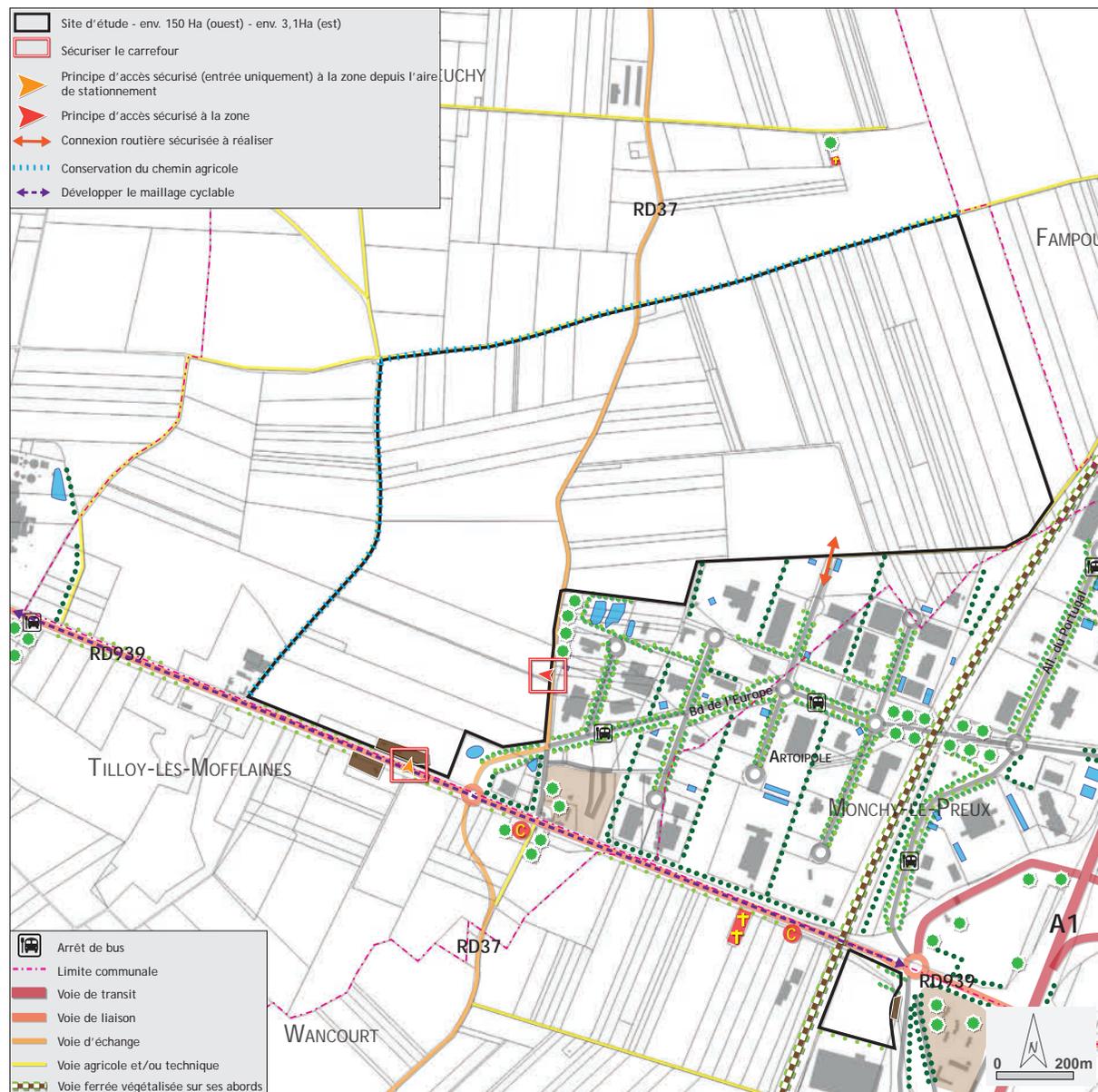
Actuellement, aucun cheminement doux n'accompagne les voies de desserte de la zone existante. Au sein des zones de projet, il pourra être étudié le développement d'un maillage doux le long des voiries. Ce dernier sera complété par la mise en place de cheminements cyclables le long de la RD939.

Le réseau de bus dessert la zone existante, il conviendra d'étudier l'implantation de nouveaux arrêts de bus au sein de la zone afin de respecter les enjeux de mobilité.

Les voies agricoles bordant l'ouest et le nord de la zone (150Ha) devront être maintenues afin de ne pas perturber la desserte agricole.

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'agréments les voiries d'un traitement végétalisé.

C. Conséquences règlementaires

- Article 13 : Les accès directs aux parcelles seront interdits depuis la RD939.

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

- Conservation des principes paysagers en bordure de la RD939 et de la zone existante pour conserver la cohérence avec la zone de projet.
- Réalisation de bouclages viaires privilégiés, mais si cela est impossible, aménagement d'aires de retournement facilitant les manoeuvres.
- 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.
- Création d'un accès à la zone (en sens unique) depuis l'aire de repos restructurée de façon sécurisée (150Ha).
- Développement du réseau de transport en commun.
- Conservation des voies agricoles bordant la zone (150Ha).
- 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

Les sites d'étude ont vocation à accueillir des constructions à usage économiques en complément de la zone existante située à proximité.

La zone de projet (150Ha) sera d'un seul tenant avec des voiries de desserte raccordées au réseau viaire existant (RD939, Allée du Danemark). Un maillage viaire sécurisé structurera la zone d'étude.

Une aire de stockage des betteraves existe actuellement au nord de la zone, il conviendra de la déplacer en accord avec les usagers ou bien de la conserver et de l'intégrer de façon paysagère par rapport au projet.

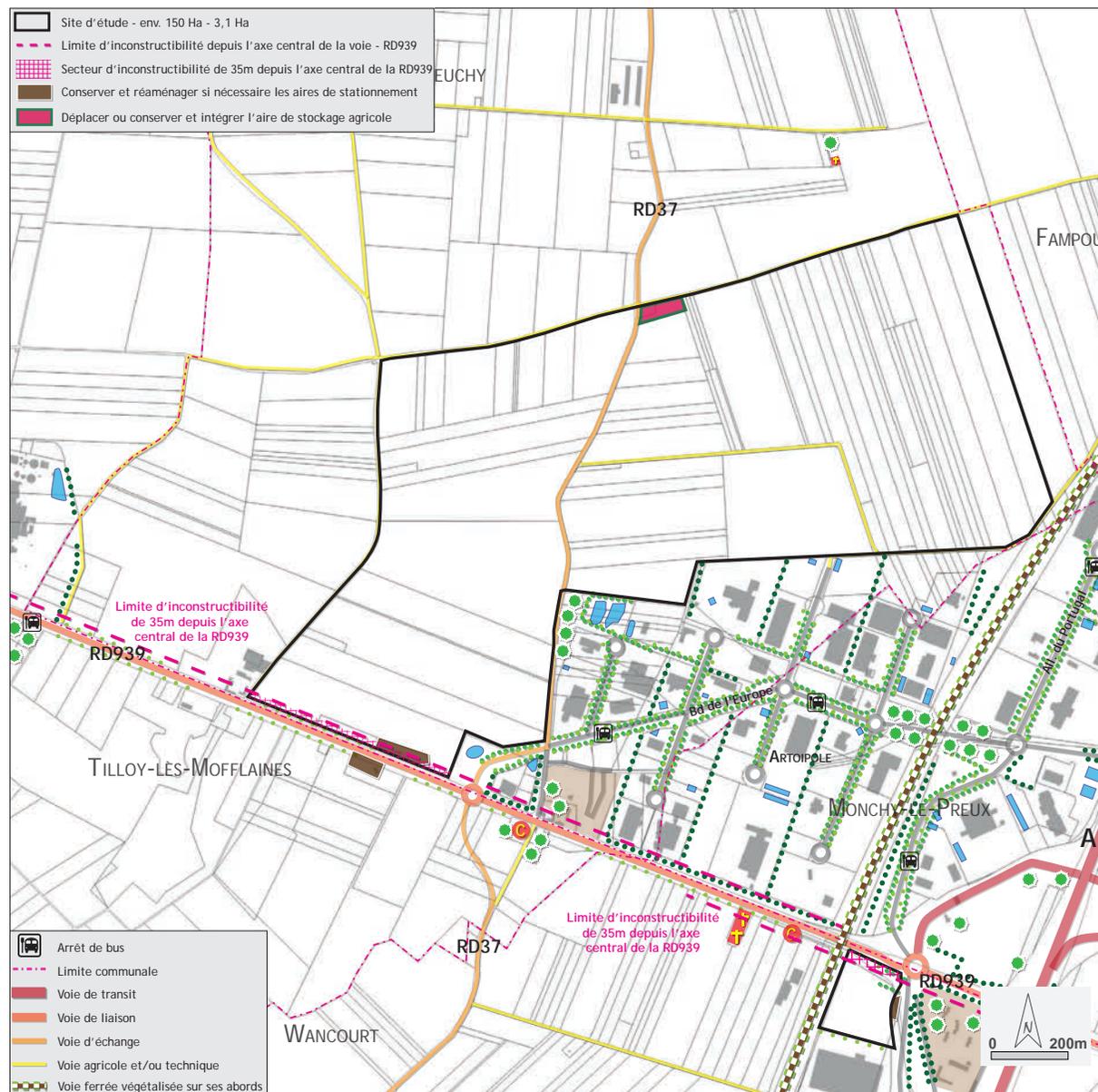
L'aire de stationnement par laquelle la zone sera accessible depuis la sud devra être restructurée afin d'accueillir sa nouvelle vocation en toute sécurité.

Au sein des deux zones, 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 la RD939, il conviendra de respecter un recul d'implantation de 35m pour les constructions.

C. Conséquences règlementaires

- Article 6 : Recul obligatoire des constructions de minimum 35m depuis l'axe central de la RD939.

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

- Création de bandes de recul de 35m depuis l'axe central de la RD939 (voir schéma ci-contre et chapitre sur les nuisances).
- Soins particuliers apportés aux matériaux des constructions pour maintenir la cohérence urbaine et architecturale et pour tamponner les nuisances.
- Intégration des éléments techniques.
- Déplacement ou conservation et intégration de l'aire de stockage des betteraves pour la zone de 150Ha.
- Restructuration de l'aire de stationnement permettant l'accès à la zone pour la zone de 150Ha.

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 du projet en fonction du contexte local.

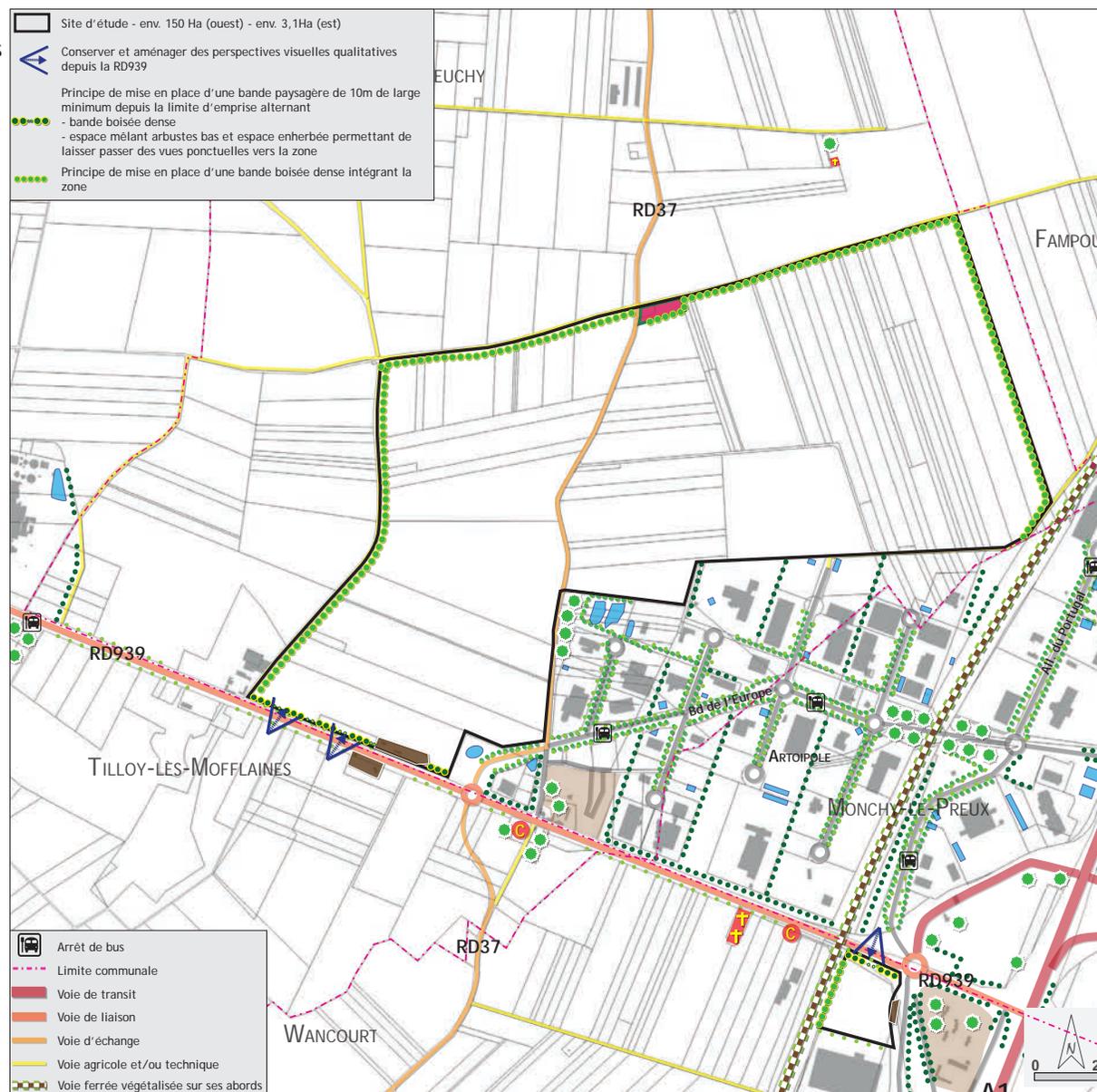
L'aire de stockage des betteraves implantée au nord de la zone de 150Ha devra être déplacée en accord avec les usagers. Si cela n'est pas possible, il conviendra de l'intégrer de façon paysagère afin de l'inscrire correctement dans la zone.

Pour les deux zones, en façade de 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.

De plus, la création d'une bande boisée dense intégrant la zone sera à mettre en place le long des franges ouest (pour les deux zones), nord et est (pour la zone de 150Ha) en lien avec les voies agricoles et les espaces agricoles.

Ceci limitera les échanges visuels et sonores et induira une meilleure vie au sein de la zone et un meilleur cadre paysager aux alentours de celle-ci.

Les voiries créées devront être accompagnées par un traitement paysager et par un cheminement doux. Les zones d'étude seront donc agréables à traverser.



Plan de la composition 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.

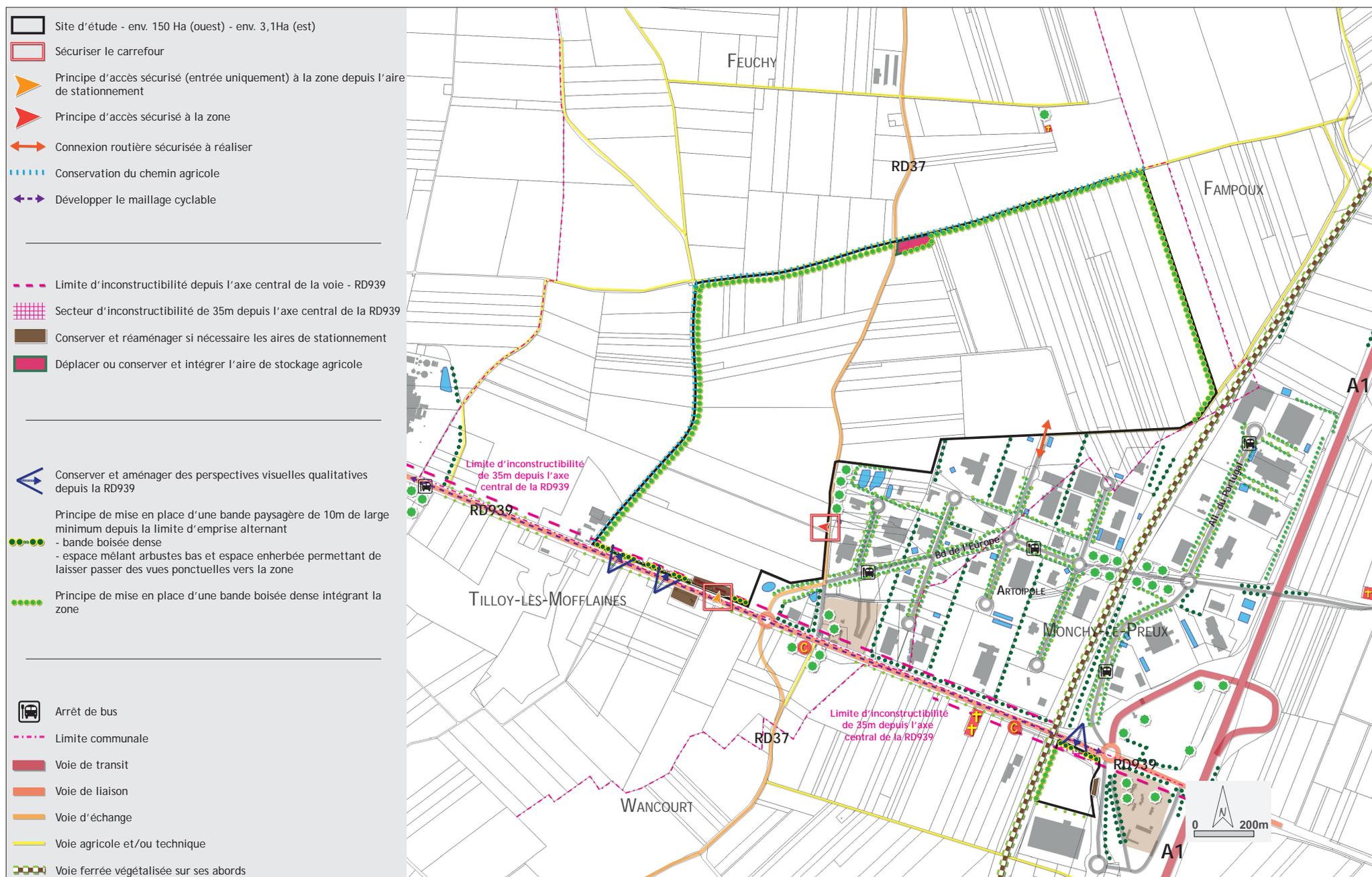
C. Conséquences règlementaires

Aucune conséquence 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 la RD939 (voir schéma ci-contre).
- Soins particuliers apportés aux matériaux des constructions pour maintenir la cohérence urbaine et architecturale (voir partie urbanisme et architecture).
- Traitement paysager des axes de déplacement et des interfaces avec les espaces agricoles et routiers.
- Cheminement doux accompagnant les voies de desserte.
- Déplacement ou conservation et intégration de l'aire de stockage des betteraves (150Ha).
- Utilisation d'essences locales pour les traitements végétalisés.
- Création préférentielle d'espaces de stationnement mutualisés, végétalisés et perméables pour les véhicules légers.
- Obligation de créer une bande végétalisée dense sur les franges ouest, nord et est de la zone de 150 Ha et sur l'ouest de la zone de 3,1 Ha.

V / Schéma d'organisation - Synthèse





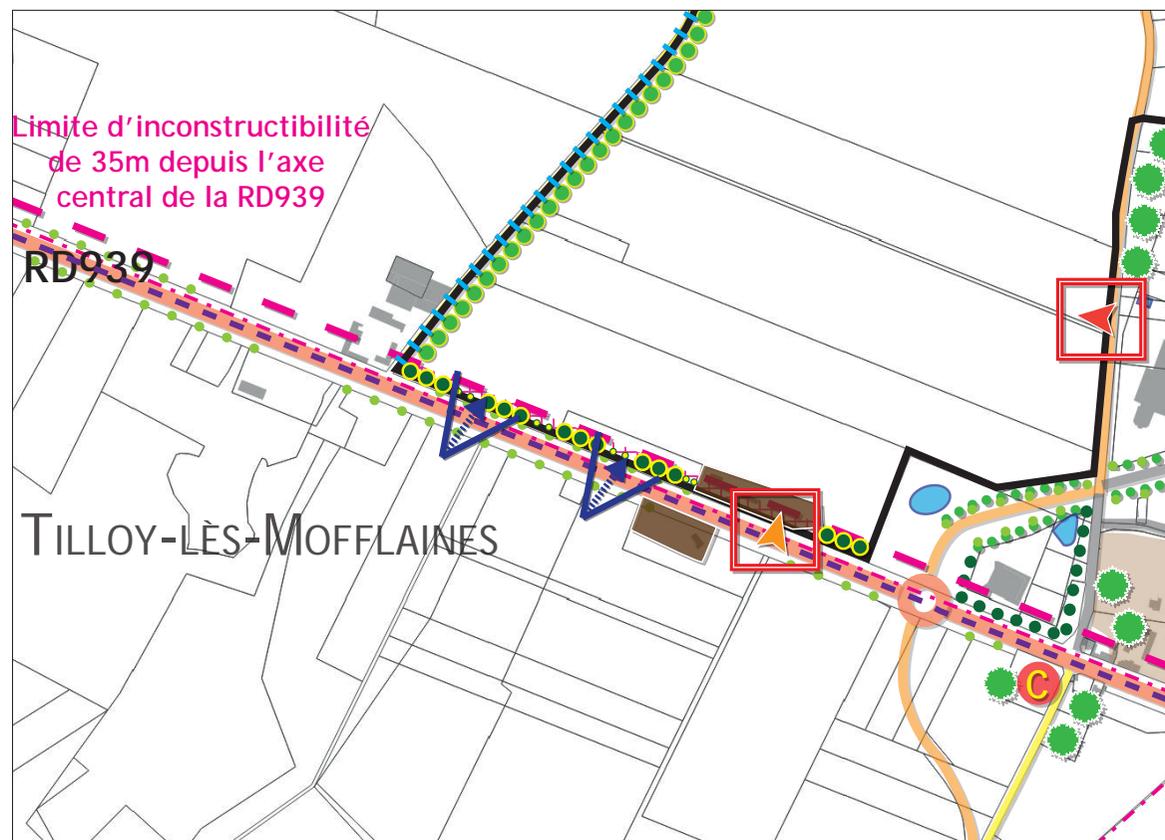
V / Schéma d'organisation - Synthèse

	Site d'étude - env. 150 Ha (ouest) - env. 3,1Ha (est)
	Sécuriser le carrefour
	Principe d'accès sécurisé (entrée uniquement) à la zone depuis l'aire de stationnement
	Principe d'accès sécurisé à la zone
	Connexion routière sécurisée à réaliser
	Conservation du chemin agricole
	Développer le maillage cyclable

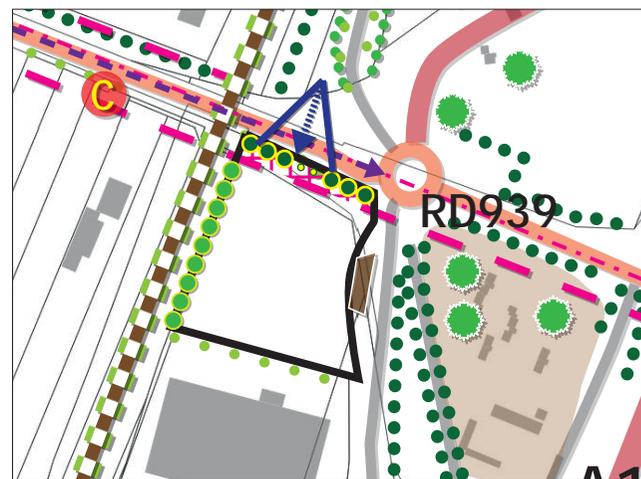
	Limite d'inconstructibilité depuis l'axe central de la voie - RD939
	Secteur d'inconstructibilité de 35m depuis l'axe central de la RD939
	Conservier et réaménager si nécessaire les aires de stationnement
	Déplacer ou conserver et intégrer l'aire de stockage agricole

	Conservier et aménager des perspectives visuelles qualitatives depuis la RD939
	Principe de mise en place d'une bande paysagère de 10m de large minimum depuis la limite d'emprise alternant - bande boisée dense - espace mêlant arbustes bas et espace enherbée permettant de laisser passer des vues ponctuelles vers la zone
	Principe de mise en place d'une bande boisée dense intégrant la zone

	Arrêt de bus
	Limite communale
	Voie de transit
	Voie de liaison
	Voie d'échange
	Voie agricole et/ou technique
	Voie ferrée végétalisée sur ses abords



Zoom sur Artoipole III



Zoom sur Artoipole II