



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

Häagen-Dazs

Communes de Tilloy-lès-Mofflaines et Feuchy



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	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 «Häagen-Dazs» de la Communauté Urbaine d'Arras, située essentiellement au sein de la commune de Tilloy-lès-Mofflaines et en partie sur Feuchy, et en entrée de ville pour ces deux communes.

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 garantant 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 Häagen Dazs destinée à accueillir des activités économiques.

Tilloy-lès-Mofflaines et Feuchy sont des villes françaises, situées dans le département du Pas-de-Calais et dans la région Hauts-de-France. Elles s'étendent sur environ 7,69 km² et 5,45km² et comptent 1 445 et 1 047 habitats en 2015.

Les communes sont éloignées de 4km à 6km d'Arras et à 21km à 24km de Lens.

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

La zone d'étude d'environ 17,4Ha se situe à l'est de Tilloy-lès-Mofflaines et à l'ouest de Feuchy, en entrée de ville de ces communes. Elle se situe en bordure nord de la RD939 reliant Cambrai à la côte d'Opale.

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

Elle occupera des espaces en partie cultivés ou végétalisés et largement investis par des bâtiments de l'entreprise Häagen-Dazs.

Cette zone de développement permettra de vitaliser ce secteur intercommunal situé à l'est de la Zone Industrielle Est de la CUA et à l'ouest de la zone économique Artoipole qui est en développement, en développant et confortant la zone d'activités existante et ainsi développer l'intercommunalité d'un point de vue de l'emploi.



Localisation de la zone «Häagen-Dazs» 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.

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 se trouve sur une zone UEm des communes de Tilloy-lès-Mofflaines et de Feuchy et en zone 1AUem de Tilloy-lès-Mofflaines.

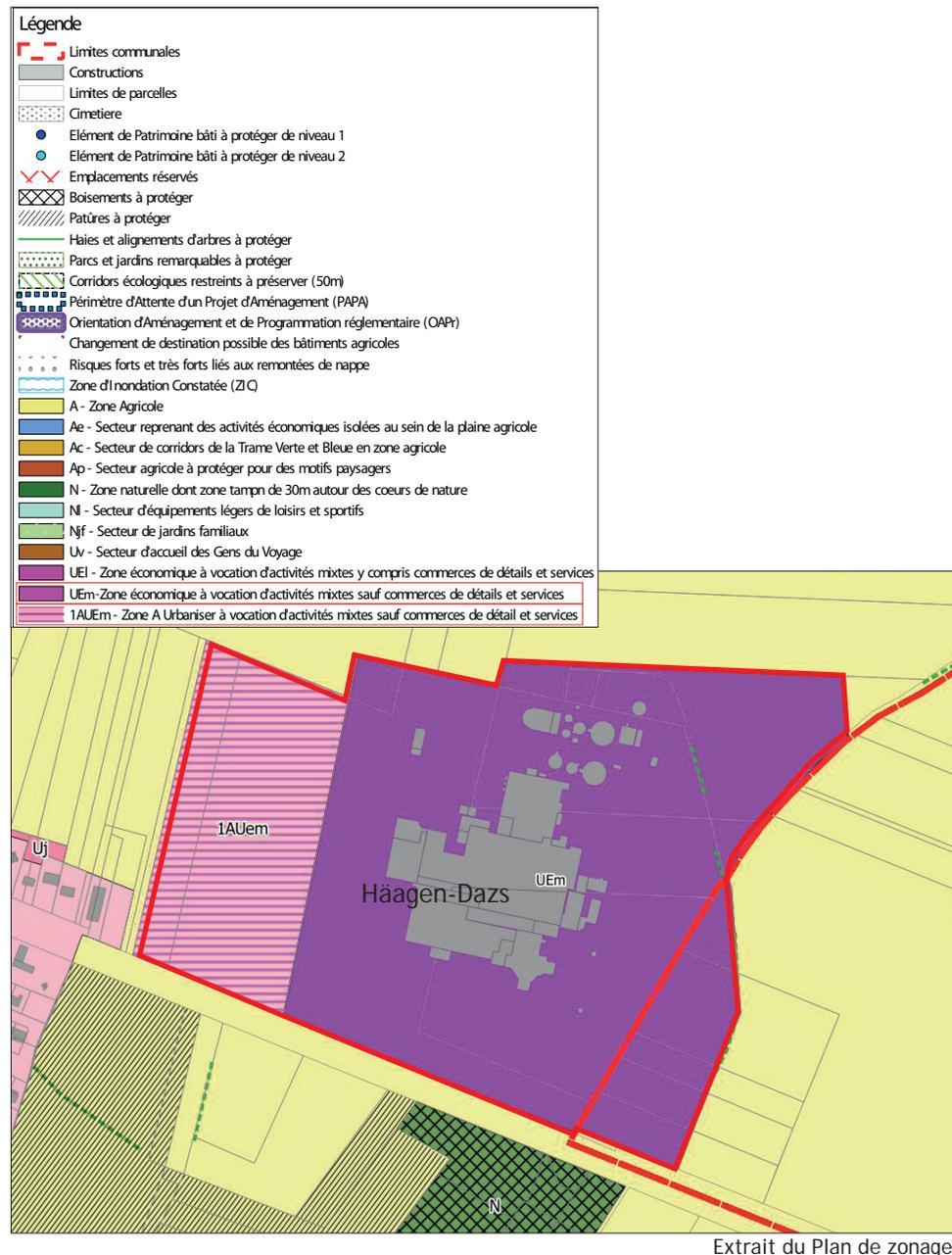
Situé à proximité de la RD939 (axe terrestre classé à grande circulation), le site d'étude est soumis à l'application de la loi Barnier.

Par conséquent, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100m de part et d'autre de l'axe central de 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.

B. Le PADD

En termes de déplacement, le Projet d'Aménagement et de Développement Durables précise que : « Au cœur 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.»



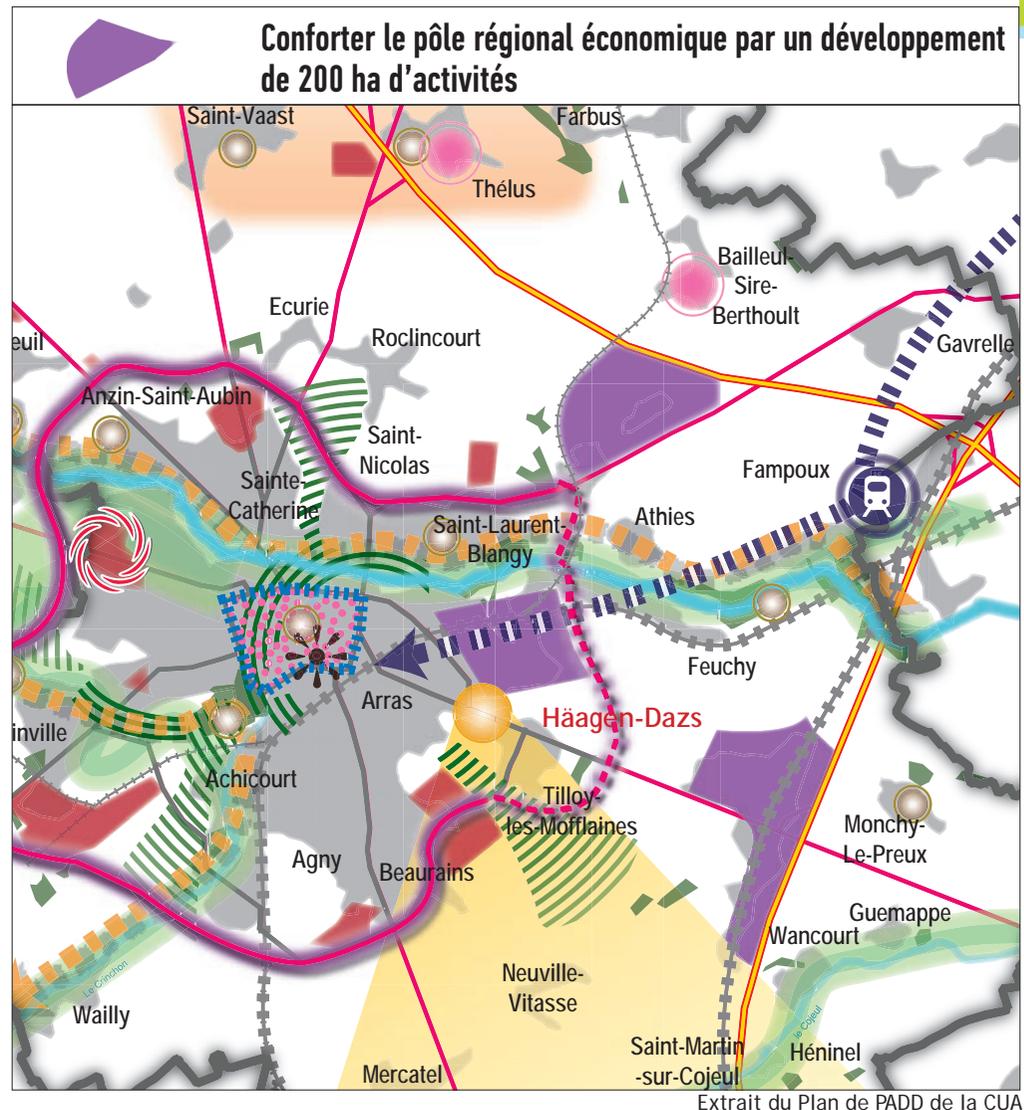
Le PADD précise les orientations pour les déplacements doux : « La poursuite des aménagements de voies cyclables, couplée au développement des équipements et services, publics ou privés (location, libre-service, parcs à vélo...), seront les signes forts de l'engagement de la collectivité. »

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.



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.

D. Les servitudes d'utilité publique

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

Voici la liste :

Servitude d'alignement :

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

EL11 : Servitudes relatives aux interdiction d'accès grevant les propriétés limitrophes des routes express et des déviations d'agglomération (RD939).

Servitude de passage :

PT3 : Réseau de télécommunication (RD939).

I4 : Ligne électrique.

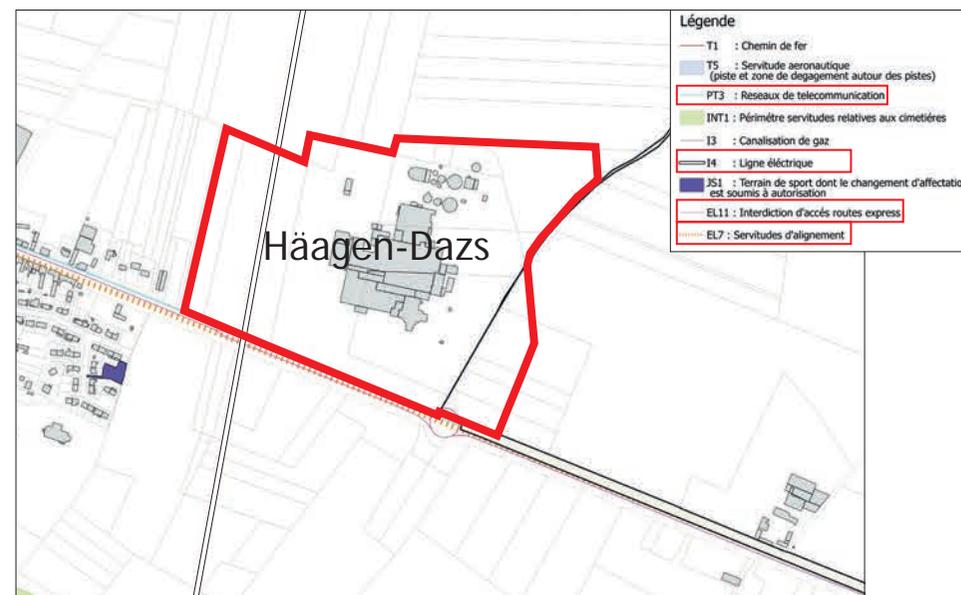
Il conviendra de prendre en compte ces éléments lors de l'élaboration du projet.

E. Les informations et obligations diverses

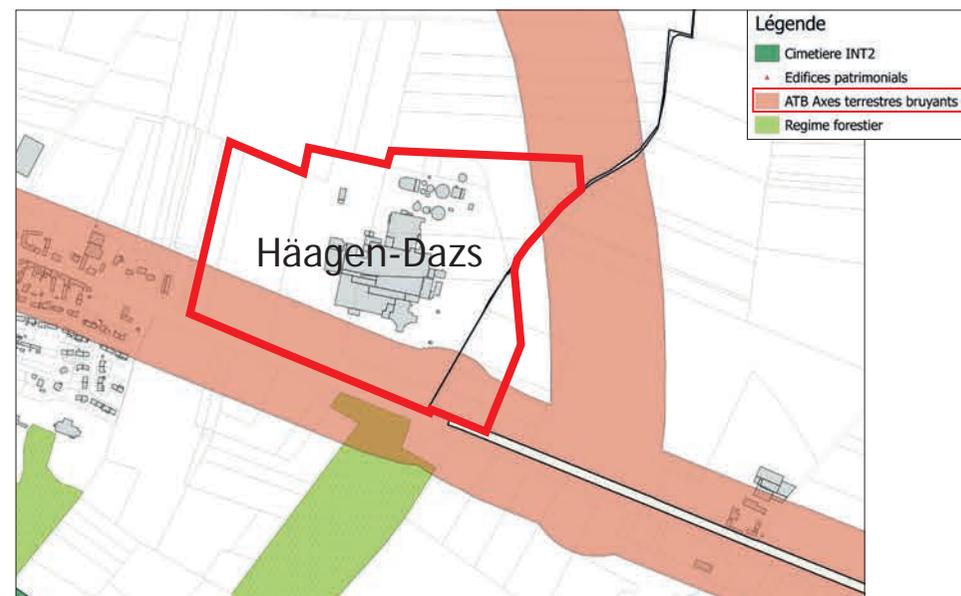
La zone d'étude est concernée par la proximité de la RD939 classée comme axe terrestre bruyant (ATB) générant un bruit problématique de 100m (au sud) depuis ses abords.

Le plan présente, à titre informatif, la potentielle présence d'un futur axe générant du bruit (100m) au nord-est de la zone.

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



Extrait du plan des servitudes d'utilité publique



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 située à l'est de la commune de Tilloy-lès-Mofflaines en limite communale avec Feuchy.

Le projet présente une superficie d'environ 22Ha et bénéficie d'une bonne desserte routière avec la proximité immédiate de la RD939 qui la borde au sud et de la présence proche de l'A1.

Il permettra de conforter et développer une zone économique existante afin de développer une offre économique cohérente à l'échelle de la CUA située entre deux pôles majeurs que sont Artoipole et la Z.I. Est.

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

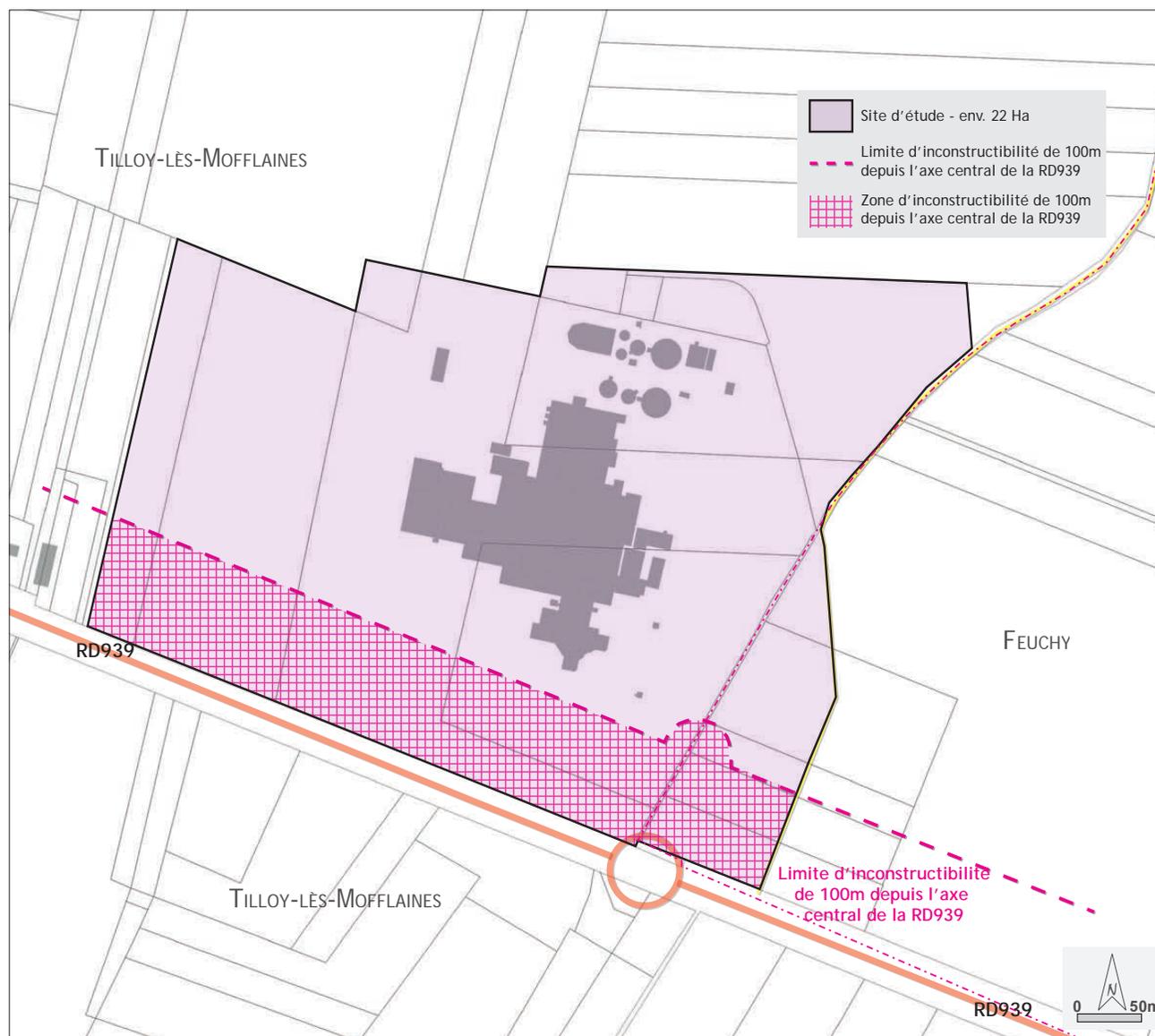
Les prochains aménagements viendront donc en complément d'une zone existante.

En outre, le projet mettra l'accent sur l'intégration paysagère et urbaine du projet situé 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 est actuellement accessible depuis un carrefour giratoire implanté sur la RD939 au sud.

La carte révèle que notre site d'étude est concerné par la Loi Barnier et présente une bande d'inconstructibilité de 100m depuis l'axe central de la RD939 qui est à l'origine de la présente étude.



Carte de la zone d'inconstructibilité liée 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

L'ouest et le nord-est de la zone sont occupés par des espaces cultivés, le reste de la zone de projet est occupé par des bâtiments économiques accessibles via des voies de desserte, des espaces de stationnement (au sud-est), un ouvrage de gestion hydraulique et par des espaces enherbés accompagnés de végétation sous forme de bosquets, de haies hautes et denses, d'alignements d'arbres autour des bâtiments. Une ligne électrique traverse l'ouest de la zone du nord au sud.

Un chemin agricole borde l'est de la zone et la RD939 borde le sud.

Les espaces alentours de la zone sont majoritairement occupés par des espaces cultivés (nord, ouest, est), des espaces pâturés (sud de la RD939), des boisements ou linéaires boisés (au sud de la RD939) et végétalisés (alignement d'arbres en bordure de RD939).

Un peu plus à l'ouest, le long de la RD939, une urbanisation mixte se donne à voir.

Elle présente des vocations économiques et résidentielles avec la présence d'une station service, d'un commerce horticole et d'habitations pavillonnaires et de lotissement.

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



Plan d'occupation du sol de la zone



L'accès à l'entreprise depuis le carrefour giratoire



Les espaces végétalisés situés en façade de la RD939



Les espaces agricoles situés au nord-est de la zone



B. Topographie

Le projet se situe entre 77 et 87 mètres d'altitude.

Les points les plus bas se situent au nord-est de la zone (env. 77m), tandis que les points les plus hauts se trouvent à l'ouest (env. 87m). D'est en ouest les hauteurs s'élèvent. De manière générale, le relief est faiblement marqué.



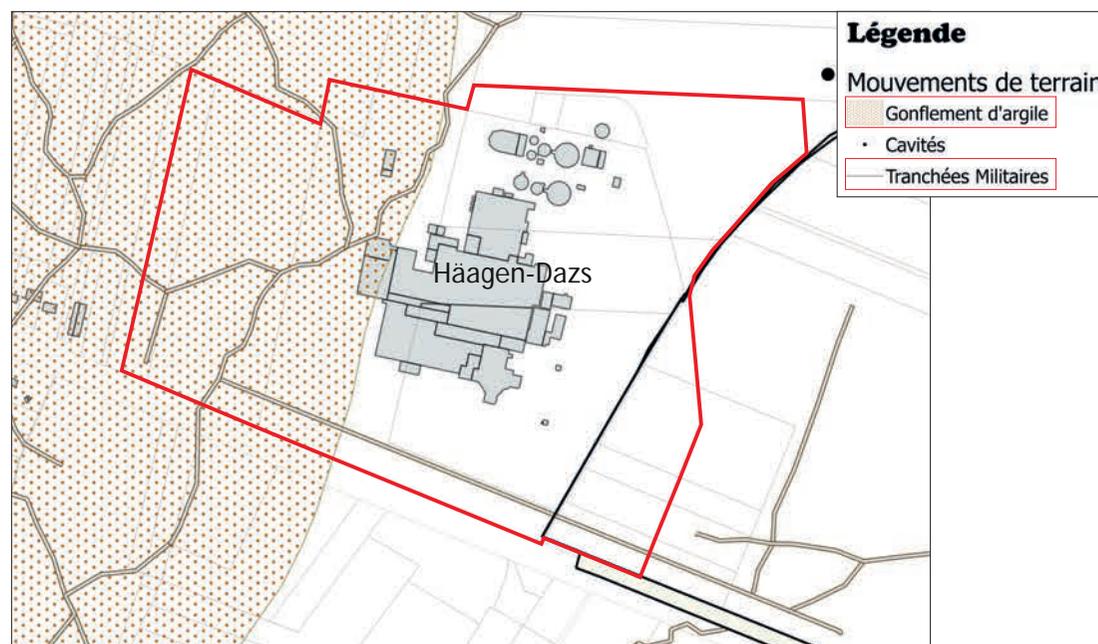
Topographie de la zone

C. Risques

La zone de projet est concernée par :

- le gonflement des argiles sur la frange ouest de la zone.
- la présence de tranchées militaires sur l'ouest de la zone et le long de la frange sud.

Il conviendra d'adapter les constructions à cet état.



Extrait du plan des risques

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 quelques centaines de mètres de la zone.

La route desservant la zone est la RD939. Celle-ci borde le sud de la zone. Il s'agit d'une route à deux fois deux voies, large, bien marquée sur les côtés et au centre, non munie de trottoirs et faisant office de voie de liaison.

Une voie agricole borde l'est de la zone. Elle est peu large et présente plutôt des allures de chemin que de route.

La zone d'étude est accessible depuis le sud via la RD939 et le carrefour giratoire aménagé. Depuis ce dernier, une voie de desserte (en partie privée) amène à un espace de stationnement implanté en entrée de zone (hors périmètre clos), puis cette dernière permet la desserte interne de la zone.



La RD939 en frange sud de la zone



Le chemin agricole bordant l'est de la zone



L'accès à l'entreprise depuis le carrefour giratoire de la RD939

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 futures voies de desserte.

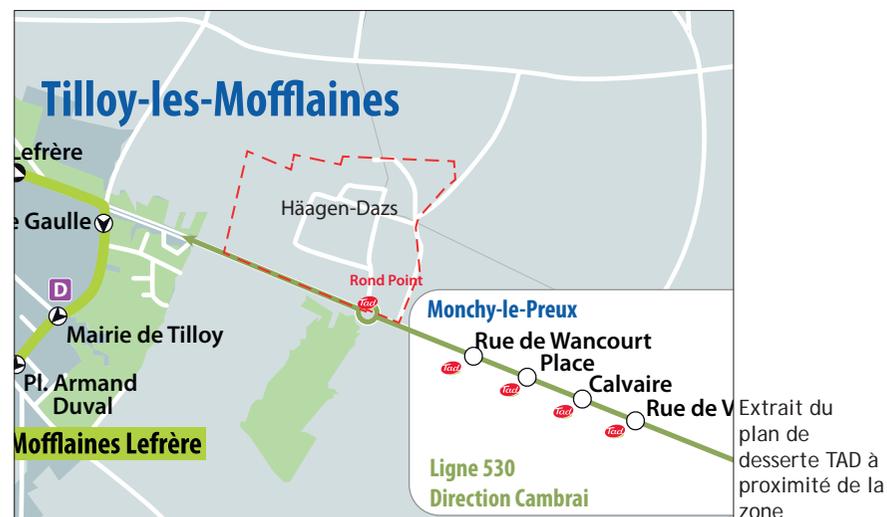
C. Transports en commun

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, un arrêt de bus de transport à la demande est implanté au niveau du carrefour giratoire au sud de la zone.

Il conviendra d'étudier la desserte de la zone par les transports en commun afin 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. Une entreprise occupe la zone. Actuellement, plusieurs constructions sont implantées au sein de la zone de façon assez compacte. Ces constructions, de type industriel, présentent des volumes importants avec des toitures plates. Les hauteurs sont également importantes. Les coloris vont du blanc au rouge avec des matériaux tels que la brique, la tôle et le béton...

Les interfaces de l'entreprise sont essentiellement composées de clôtures grillagées et d'espaces enherbés et végétalisés. Un portail permet l'accès à l'entreprise actuelle.

Concernant les constructions résidentielles les plus proches (à l'ouest) majoritairement en R+C, on retrouve des constructions pavillonnaires récentes présentant une toiture à deux pans, des façades en enduit, voire en briques, et des couleurs claires. Ces dernières sont implantées le long de la RD939 par-delà un jardin. Les interfaces sont réalisées au moyen de murets, de grilles et de haies. D'autres constructions implantées sous forme de lotissement se situent à proximité. Ces dernières sont groupées par deux, disposent de jardins et présentent à peu près les mêmes caractéristiques des résidences pavillonnaires précitées.

Deux constructions à usage économique se situent également à l'ouest de la zone, le long de la RD939. Il s'agit d'une station-essence et d'une activité de vente horticole. Elles présentent toutes deux un mélange de béton et de tôle peu qualitatif en entrée de ville.



Les constructions à vocation économiques implantées le long de la RD939



Les habitations situées le long de la RD939 en face de la station-service



Les habitations situées le long de la RD939 en face de la station-service



Les habitations situées au sud de la station-service



Les constructions existantes de la zone (vue de face et vue depuis le nord-est)

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 convenablement intégrés dans la végétation et donc peu perceptibles, la végétation accompagnant les infrastructures.

L'interface entre la zone et la RD939 est réalisée par un alignement d'arbres, ainsi que par des espaces enherbés accompagnés d'arbres et de bosquets cadrant et filtrant les vues.

L'interface entre la zone économique bâtie et ses espaces agricoles à l'ouest est réalisée par une bande boisée dense et haute, au même titre que l'interface entre l'est de la zone et le chemin agricole à l'est. Ces bandes boisées limitent les perspectives vers la zone.

Le paysage autour de la zone est principalement constitué d'espaces cultivés avec peu de verticalité.

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



L'ouest de la zone et la bande végétalisée séparant la partie cultivée de la partie urbanisée



L'alignement d'arbres accompagnant la RD939 et les espaces agricoles alentours



Les espaces végétalisés en frange sud du site en lien avec la RD939



La frange végétalisée est de la zone



VIII / Perceptions visuelles du site

A. Perception éloignée

Des perspectives visuelles éloignées vers la zone d'étude sont possibles depuis la RD939 à l'ouest. L'absence de traitement végétalisé permet des vues sur l'ouest de la zone (partie cultivée). Depuis ce point, les espaces bâtis sont invisibles car masqués par la bande boisée dense et haute existante au sein de la zone.

En revanche, depuis la RD939 à l'est la bande végétalisée occulte les principales perspectives visuelles. Les franges végétalisées jouent correctement leur rôle intégrateur. Toutefois, depuis l'est, de petites percées dans la frange laissent entrevoir quelques morceaux de bâtis.



Vue depuis la RD939 à l'ouest - la partie cultivée de la zone est ouverte aux vues. La franges végétalisées de la zone existante et le traitement paysager de la RD empêchent les vues vers la partie de la zone qui est urbanisée.



Vue depuis la RD939 à l'est - la zone d'étude n'est quasiment pas visible. La frange végétalisée obstrue la plupart des vues vers la zone. Toutefois, quelques bâtiments sont partiellement visibles à travers cette strate végétalisée.



B. Perception rapprochée

Depuis le principal axe de déplacement proche (RD939), des vues ponctuelles sont possibles et ouvertes vers la zone. Elles sont toutefois agrémentées par un traitement paysager végétalisé implanté en façade de RD939 le long de la partie urbanisée. La partie cultivée à l'ouest est ouverte aux vues depuis la RD939.



Vue depuis la RD939 au sud-ouest - le traitement paysager implanté en façade de la zone permet des vues ponctuelles vers les bâtis existants.



Vue depuis le carrefour giratoire situé sur la RD939 et desservant la zone, le site est ouvert aux vues mais les perspectives sont valorisées par un traitement paysager agrémentant le secteur.



Vue depuis la RD939 à l'ouest, la partie cultivée de la zone est ouverte aux vues. L'alignement d'arbres le long de la RD habille un peu les perspectives visuelles.



IX / Enjeux

Connecter le projet au réseau
viaire existant de façon
sécurisée 

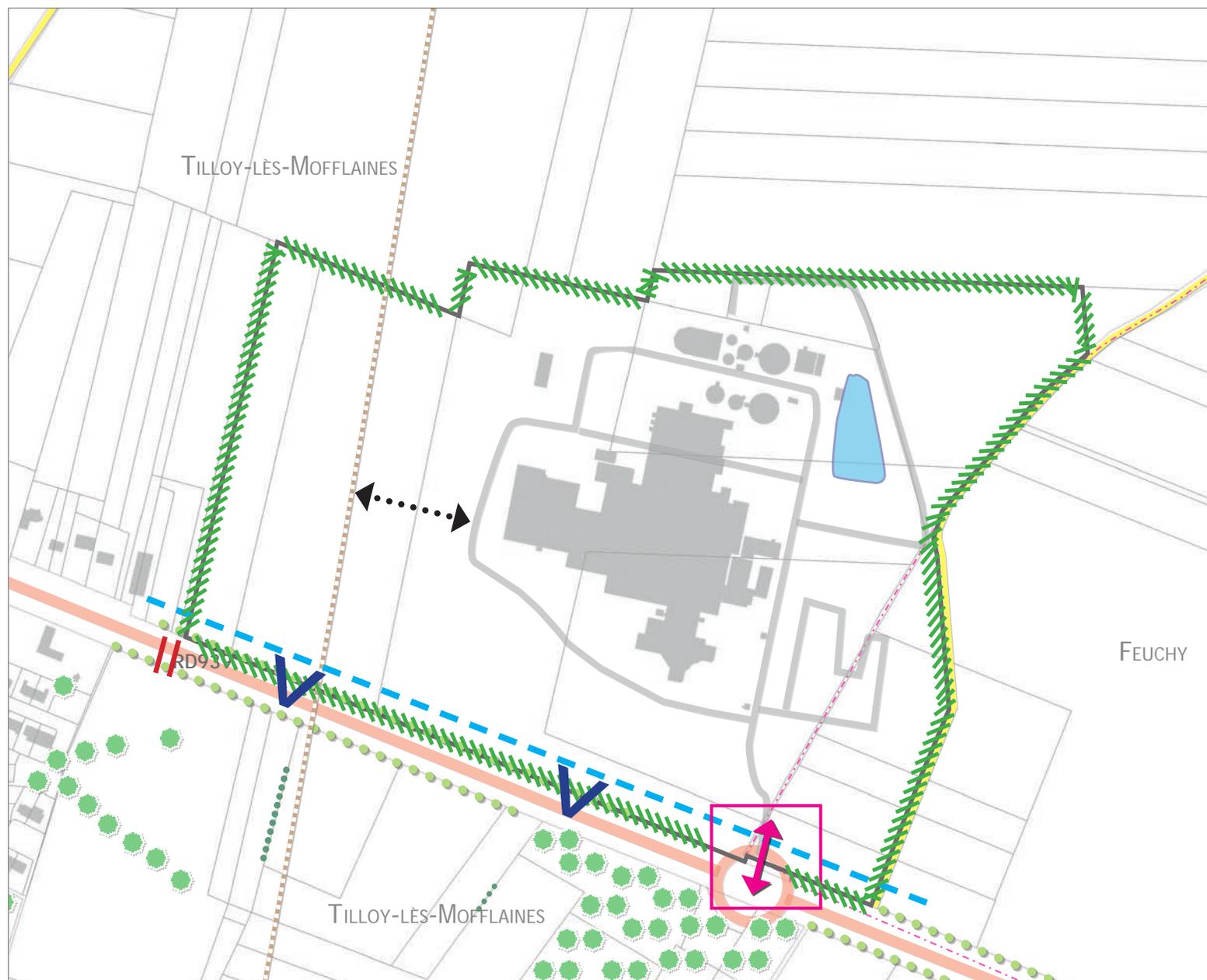
Réduire les reculs
d'implantation : RD939 

Renforcer ou créer des franges
paysagères valorisant et
intégrant le projet 

Sécuriser et valoriser l'entrée
de ville 

Conserver un effet vitrine de
la zone 

Créer des connexions viaires
entre la zone urbanisée et son
extension 





CHAPITRE 3

Définition du projet

I / Prise en compte 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 (existantes et en projet) - RD939 et future voie de contournement - identifiées comme «Axe Terrestre Bruyant (ATB) et induisant un secteur de bruit de 100 autour de la RD939 et la future voirie. 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 recommandons 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 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 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

L'accès à la zone existant devra être maintenu depuis le carrefour giratoire de la RD939. Un renforcement de la sécurité autour de ce dernier devra être envisagé selon le futur projet.

Les accès directs aux parcelles seront interdits depuis la RD939. La desserte des parcelles devra se faire depuis des voies de desserte internes qui devront elles-même être accompagnées de cheminements doux. Elles pourront prendre appui sur le réseau viaire existant au sein de la zone. Ce dernier devra être restructuré si nécessaire.

Le bouclage viaire sera privilégié pour desservir la zone. 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. Il conviendra de développer, si nécessaire, des liaisons viaires entre le secteur bâti et l'ouest de la zone.

Les poches de stationnement existantes pourront être confortées ou déplacées.

Au sein de la zone de projet, il conviendra de développer un maillage doux le long des nouvelles voiries. La mise en place de cheminements cyclables le long de la RD939 pourrait être étudiée.

Le réseau de bus dessert la zone existante via le carrefour giratoire. Il conviendra de s'assurer que ce dernier reste adapté à la desserte du futur projet.

La voie agricole bordant l'est de la zone devra être maintenue afin de ne pas perturber la desserte agricole.

De manière générale, il conviendra d'assurer une sécurité



Plan de la gestion des déplacements



maximale des carrefours et des déplacements de tous les types d'usagers 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 la RD939.

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

- 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 des voies créées et de la RD939.
- Conservation de la voie agricole bordant la zone.
- Restructuration, si nécessaire, des voies existantes devant accueillir des futurs flux routiers liés au développement de la zone économique.
- Développer des liaisons viaires si nécessaire entre la zone urbanisée et l'ouest de la zone.

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 économiques en complément de celles existantes.

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

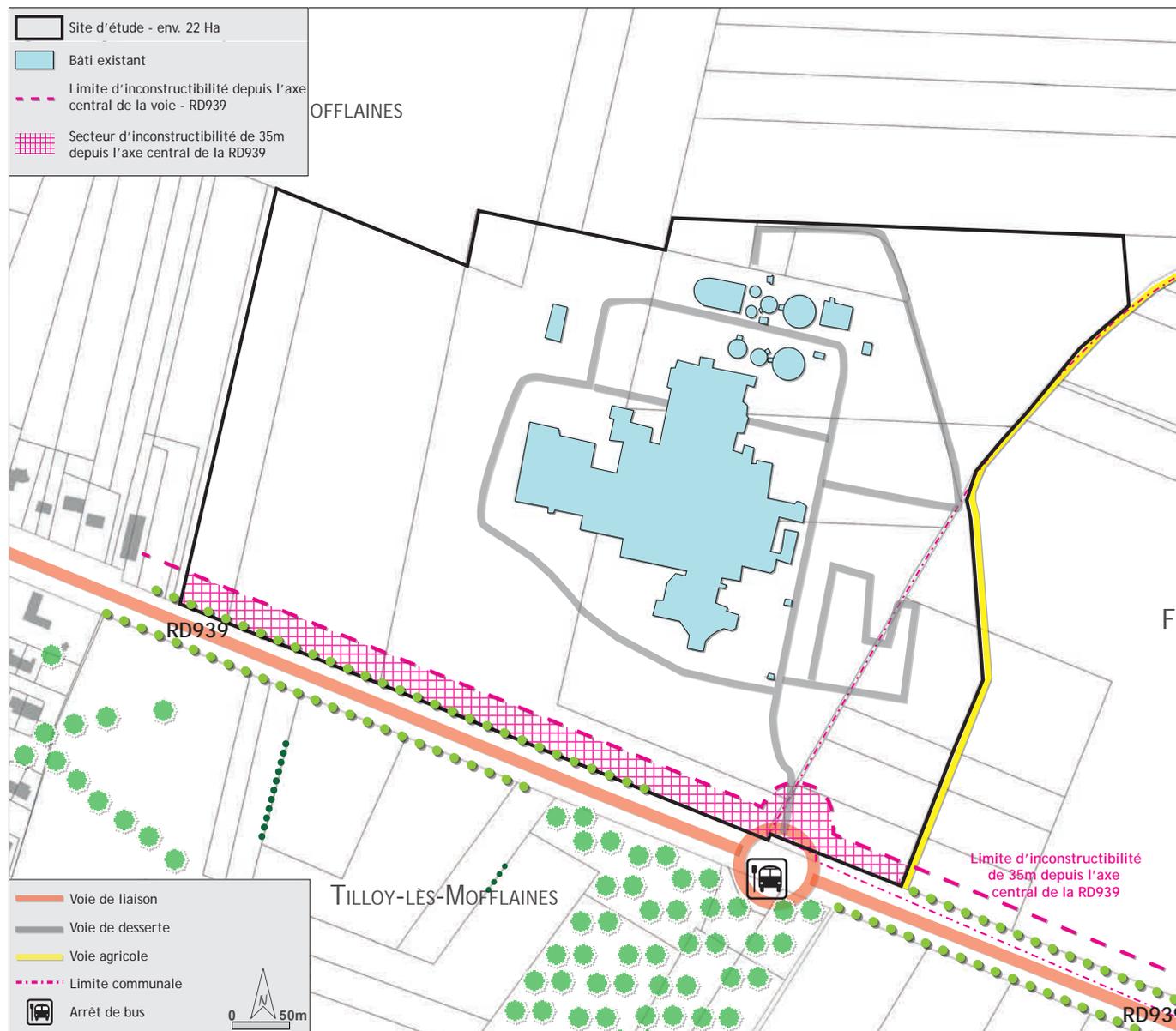
Les constructions devront recevoir des matériaux à haute capacité d'isolation de façon à limiter les échanges acoustiques des axes routiers. Elles devront être adaptées au contexte architectural et urbain existant, afin d'offrir une ambiance et un cadre de vie de qualité. Elles devront présenter des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



Plan de la composition urbaine et architecturale



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 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.

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.

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. L'alignement d'arbres existants pourra être maintenu. Les bosquets et arbres existants devront être maintenus au maximum.

De plus, la création d'une bande boisée dense intégrant la zone sera à mettre en place le long des franges ouest, nord et nord-est en lien avec les voies agricoles, les espaces urbanisés 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



Plan de la composition paysagère



traitement paysager et par un cheminement doux. La zone d'étude sera donc agréable à traverser.

La gestion hydraulique devra être maintenue voire renforcée si nécessaire au sein de la zone.

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 végétalisée de 10m de large minimum depuis la limite d'emprise de la RD939.
- 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 urbanisés, agricoles et routiers.
- Cheminement doux accompagnant les voies de desserte.
- Maintien et développement du système de gestion hydraulique.
- 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

