



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

Les Meuniers

Commune de Thélus



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 «Les Meuniers» de la Communauté Urbaine d'Arras, située en entrée de ville de Thélus le long de la RD49.

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 développement et d'aménagement de la zone des Meuniers destinée à accueillir des activités économiques.

Thélus est une ville française, située dans le département du Pas-de-Calais et dans la région Hauts-de-France. Elle s'étend sur environ 8,99 km² et compte 1 212 habitants en 2015.

La commune se situe à environ 9km d'Arras et à 12km de Lens.

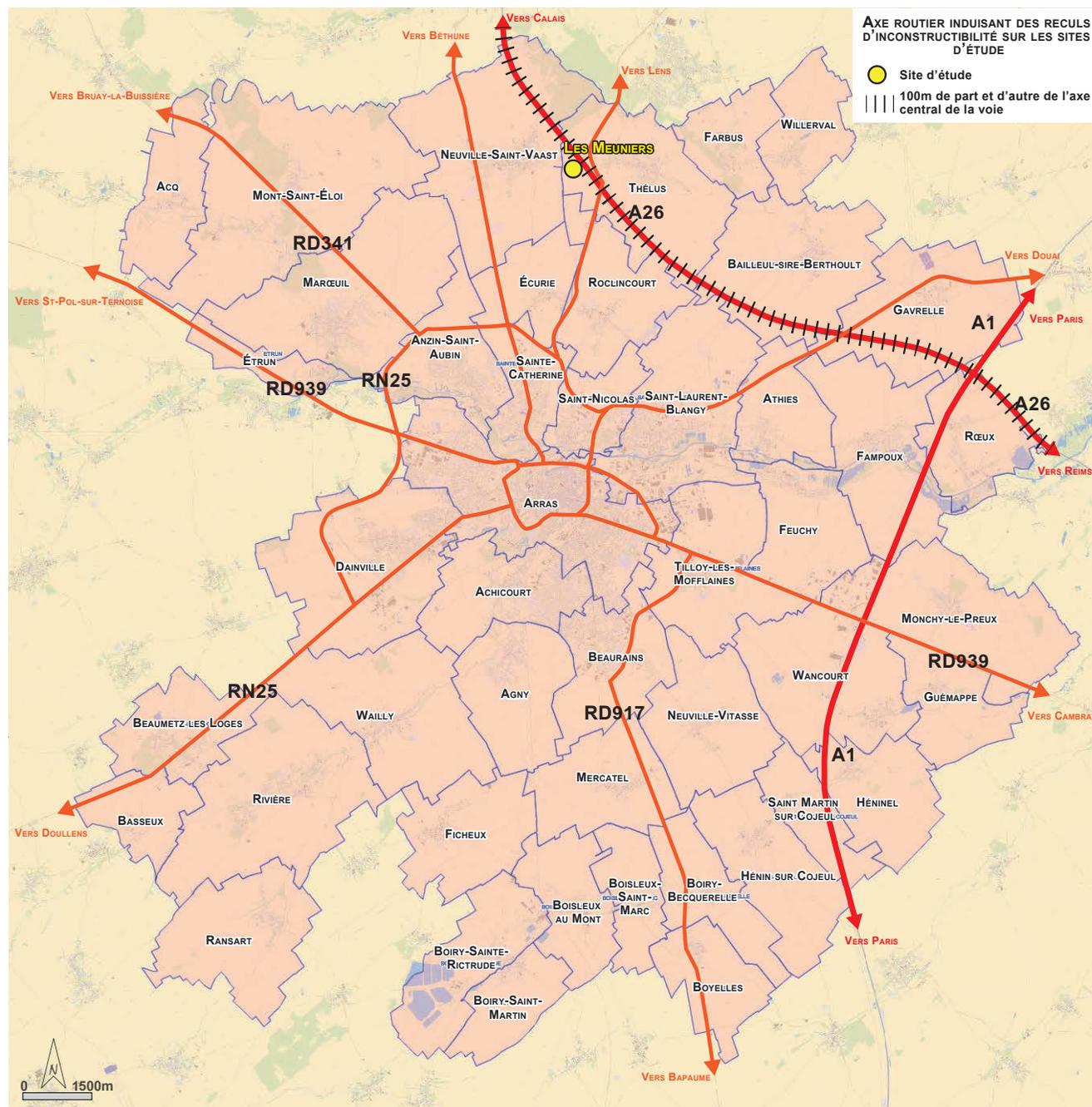
La commune est administrativement rattachée à l'arrondissement d'Arras. Elle fait partie de la Communauté Urbaine d'Arras (CUA).

La zone d'étude d'environ 19,5Ha se situe à l'ouest de la commune, en entrée de ville et en limite communale avec Neuville-St-Vaast. Elle se situe en bordure sud de la RD49 et en bordure est de l'A26 reliant Calais à Reims.

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

Elle occupera des espaces cultivés. Elle est actuellement en partie investie par des bâtiments économiques.

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



Localisation de la zone «Les Meuniers» 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 site d'étude se trouve sur une zone UEm de la commune de Thélus.

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

Situé à proximité de l'A26 (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 l'A26. 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.

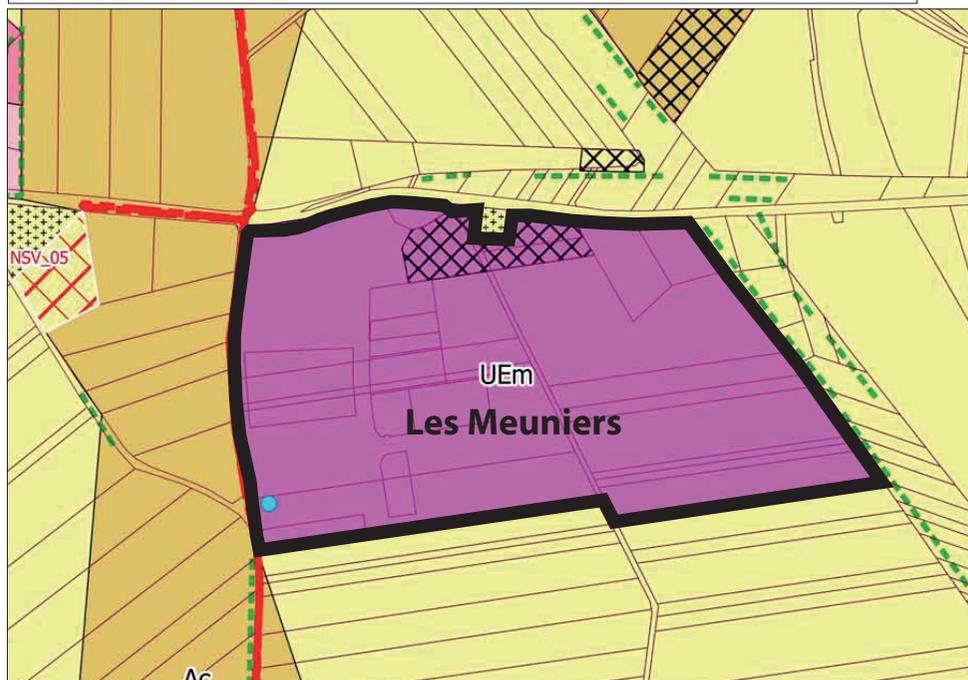
Le zonage du PLUi présente le cimetière situé en limite de projet, des haies et alignements d'arbres à protéger le long de l'A26, un élément de patrimoine à protéger de niveau 2 au sud-ouest de la zone et des boisements à protéger en façade de la zone en lien avec la RD49.

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

B. Le PADD

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

Légende	
	Limites communales
	Constructions
	Limites de parcelles
	Cimetière
	Elément de Patrimoine bâti à protéger de niveau 1
	Elément de Patrimoine bâti à protéger de niveau 2
	Emplacements réservés
	Boisements à protéger
	Patûres à protéger
	Haies et alignements d'arbres à protéger
	UEm-Zone économique à vocation d'activités mixtes sauf commerces de détails et services

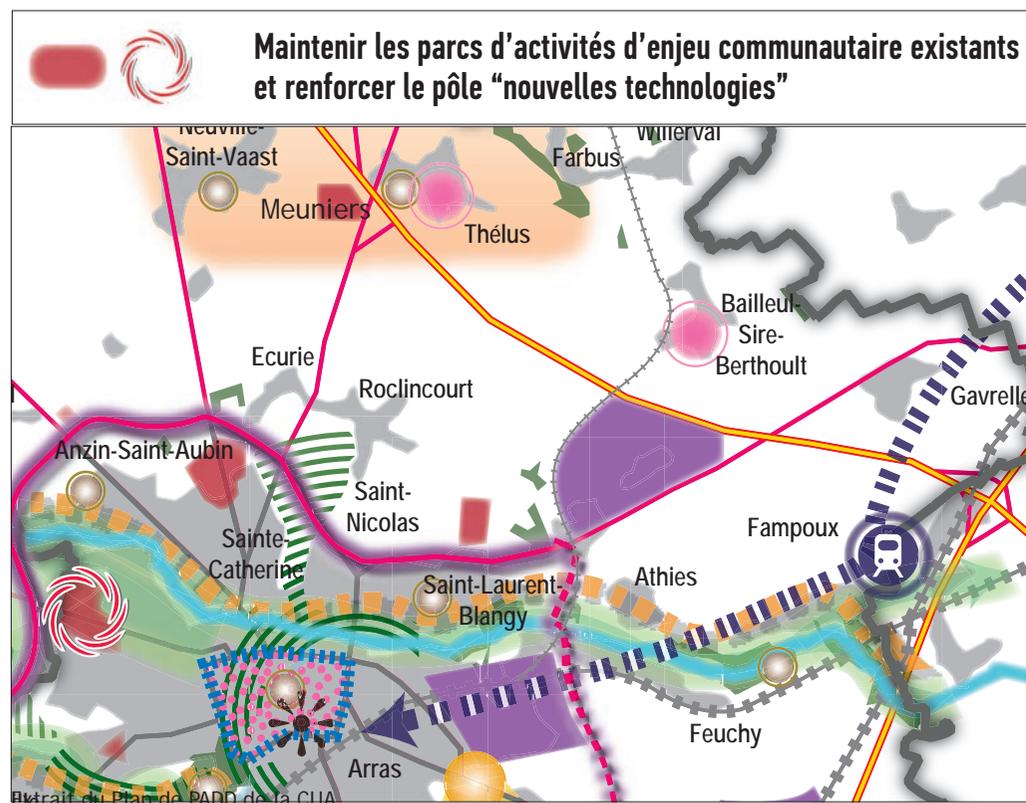


Extrait du Plan de zonage

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

Le PADD précise les orientations pour les déplacements doux à la page 45 : « 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 : «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 maintien des parcs d'activités d'enjeu communautaire existants comme Meuniers.

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 commune de Thélus dont fait partie «Les Meuniers» comme «Pôle relais rural de la CUA».

Les pôles relais ruraux de la CUA : organisent l'échelle de proximité dans l'espace rural de la CUA (micro-bassin de vie) en développant pour eux-mêmes et pour les autres communes rurales non pôles, des aménités complémentaires à l'offre résidentielle d'Arras. Ils contribuent à l'irrigation économique locale et touristique et favorisent un meilleur accès aux ressources urbaines de la CUA.

Ils sont destinés à renforcer :

- leur offre commerciale de proximité à l'échelle de ces micro-bassins de vie,
- leur desserte en Transport Collectif notamment vers l'agglomération et à faciliter l'intermodalité,
- l'accueil d'activités économiques au travers d'espaces d'activité de petite taille ou de nouveaux services, ainsi que l'accueil d'activités touristiques et culturelles,
- leur poids démographique dans le cadre d'une croissance maîtrisée de leur parc de logements, qui contribuent toutefois à renforcer la diversité résidentielle dans le rural, notamment en termes de logements aidés.
- Thélus et Bailleul Sire Berthoult ainsi que Beaumetz-les-Loges et Rivière s'organisent en 2 bi-pôles.

En outre, les pôles de Thélus, Beaumetz les Loges-Rivière et Maroeuil ont vocation à améliorer leur offre en TC (Bus en ligne directe, TAD...) vers le pôle majeur d'Arras.

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 (RD49)

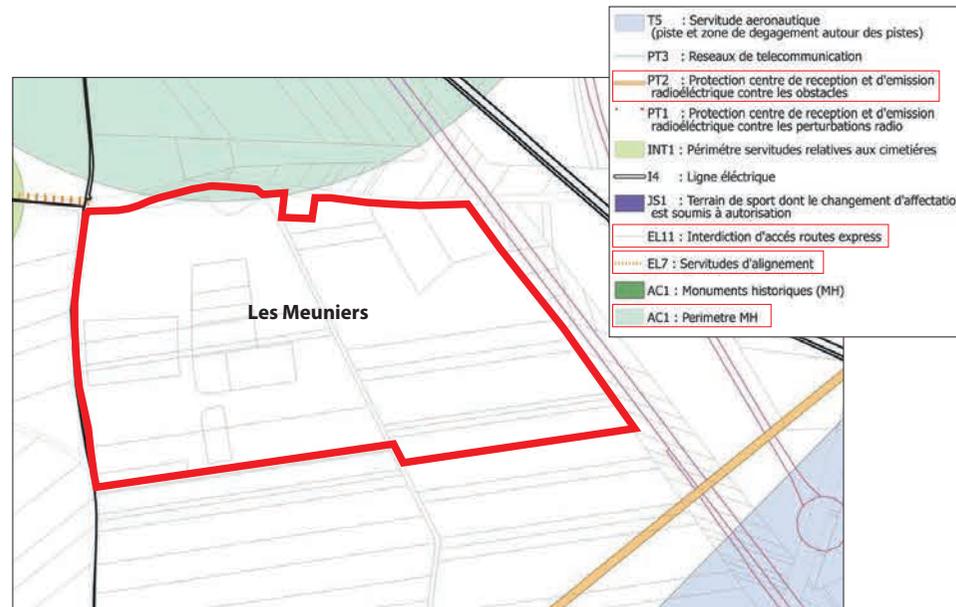
EL11 : Servitudes relatives aux interdiction d'accès grevant les propriétés limitrophes des routes express et des déviations d'agglomération (A26)

Servitude de classement et de protection :

AC1 : Monuments historiques inscrits et classés : périmètre de protection - la zone est très faiblement concernée par cette servitude.

PT2 : Protection des centres radioélectriques / Zone spéciale de dégagement + Centre d'émission et de réception

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



Extrait du plan des servitudes d'utilité publique

E. Les informations et obligations diverses

La zone d'étude est concernée par la présence d'un cimetière militaire (cratère de Zivy) et de sa protection INT2

L'A26 est classée comme axe terrestre bruyant (ATB) générant un bruit problématique jusqu'à environ 300m depuis ses abords.



Le cratère de Zivy



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'ouest de la commune de Thélus en limite communale avec Neuville-St-Vaast.

Le projet présente une superficie de 19,5Ha et bénéficie d'une bonne desserte routière avec la proximité immédiate de la RD49 qui la borde au nord et de l'A26 qui la borde à l'est.

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

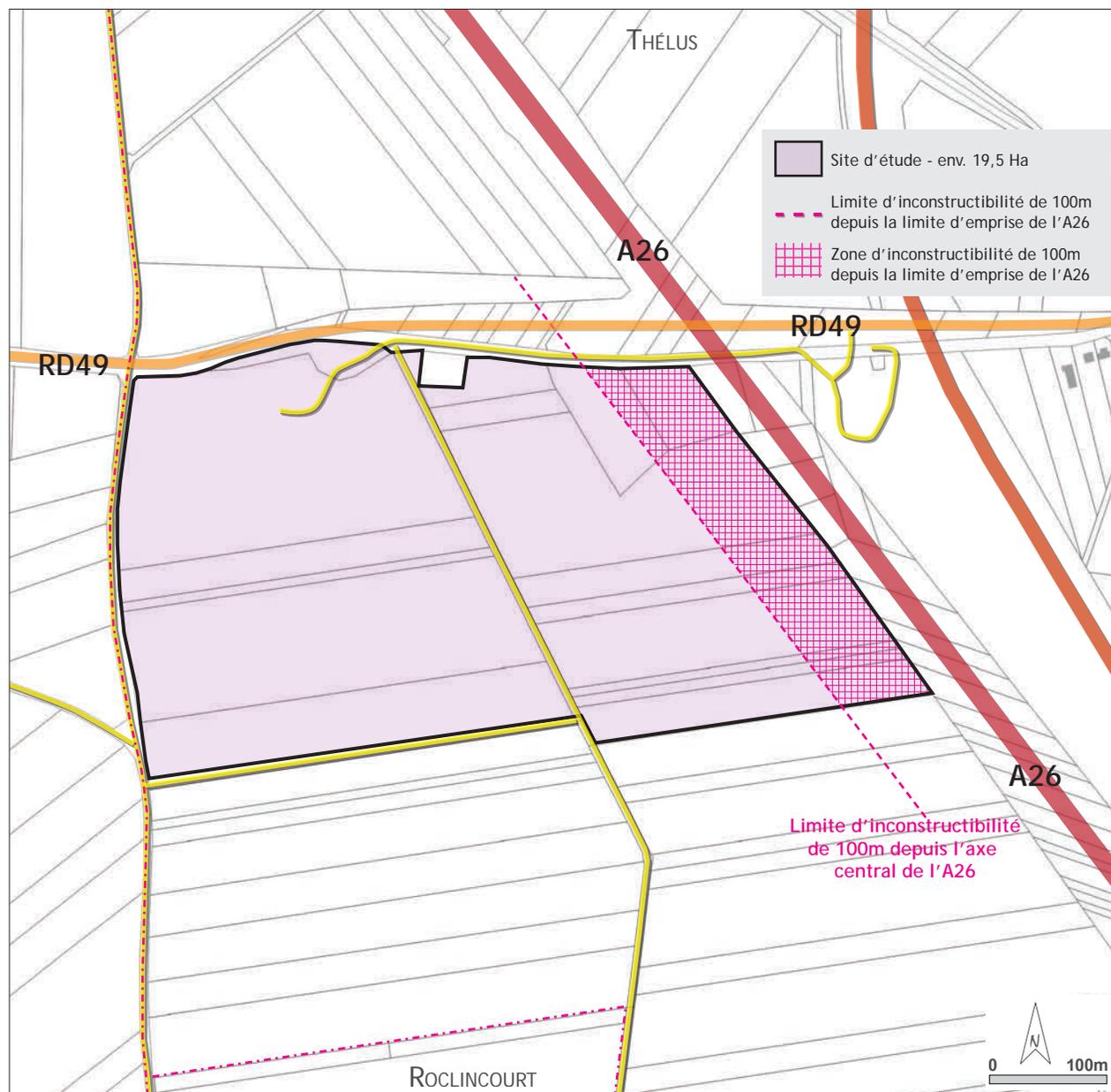
Ceci permettra de dynamiser des secteurs stratégiques et adaptés au développement de l'activité économique.

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 et implantée autour d'éléments patrimoniaux tels que des cimetières militaires (cratère de Zivy) ou le Moulin de Barthas. La végétalisation de la zone, la création d'un écrin vert autour du cimetière, l'intégration paysagère depuis les axes routiers sont des points essentiels du projet.

La zone d'étude est actuellement accessible depuis la RD49 au nord.

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 l'A26 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

La zone est traversée par une voie de desserte des activités économiques déjà en place. Une voie technique et agricole longe également la zone au nord. La majorité des espaces libres sont cultivés. Une zone située autour du cimetière militaire implanté au nord de la zone est actuellement plantée d'arbres afin de préserver un écrin vert protecteur autour du cimetière.

Ces espaces boisés sont accompagnés de linéaires végétalisés, souvent de haute taille, le long de la RD49, ainsi que le long de l'A26. D'autres linéaires plus bas sont présents sur la zone et autour du cimetière. Des bandes enherbées accompagnent également l'A26. Le chemin agricole est accompagné d'un traitement végétalisé au devenir dense et haut.

Une zone de gestion hydraulique est aménagée le long de la RD49 à proximité du cimetière et un fossé se trouve au nord-ouest de la zone le long de la RD49.

Les espaces extérieurs à la zone sont majoritairement cultivés et/ou végétalisés. Quelques boisements et linéaires végétalisés réalisent les interfaces avec les infrastructures de transport.

Une aire de stockage de betteraves est implantée au sud-ouest de la zone à proximité des restes du Moulin de Barthas, actuellement en cours de restauration et de revalorisation, notamment paysagère.



Plan d'occupation du sol de la zone



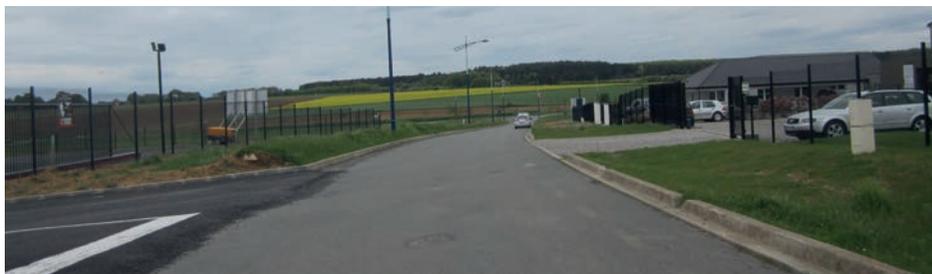
La zone d'étude vue depuis la RD49 au nord-ouest

B. Topographie

Le projet se situe entre 105 et 113 mètres d'altitude.

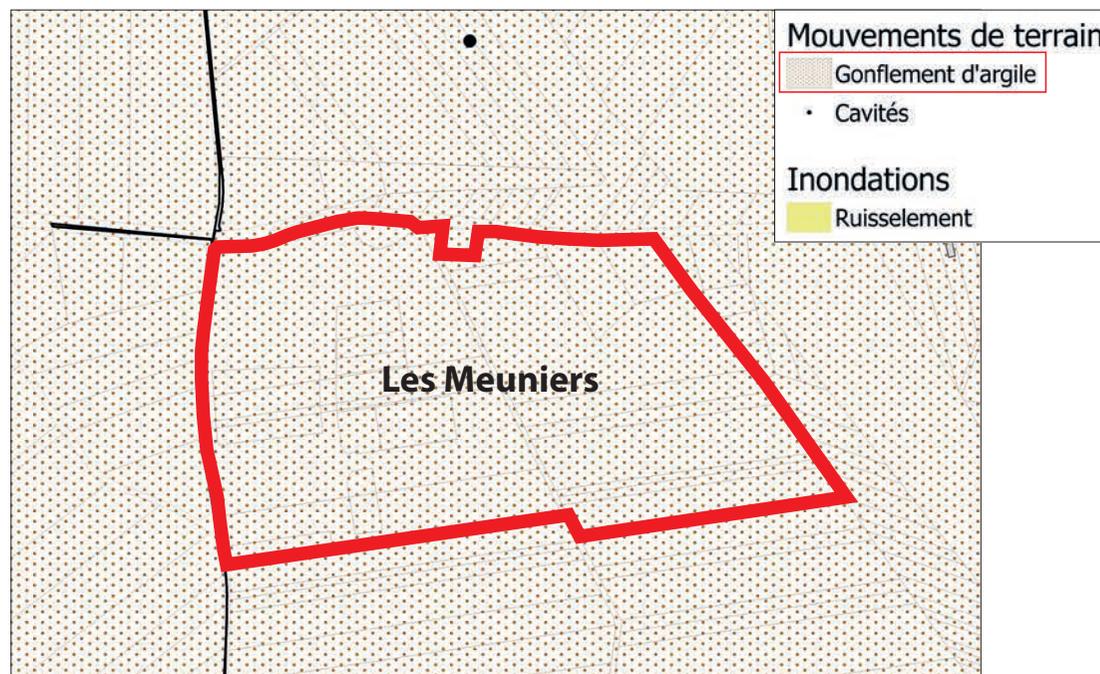
Une ligne de crête traverse le projet (altitude environ 113 m) de part en part. Depuis celle-ci, la topographie redescend jusqu'à une altitude de 105 m environ au nord.

Au sud, la topographie redescend jusqu'à une altitude de 110 m environ.



C. Risques

La zone de projet est concernée par le gonflement des argiles. Il conviendra d'adapter les constructions à cet état.



Extrait du plan des risques de Thélus

V / Déplacements

A. Routes

La zone est bien desservie car à proximité d'axes routiers importants tels que la RD49, l'A26 (Calais-Reims) et la RN17 (Arras-Lens). L'échangeur 7 de l'A26 se situe à proximité de la zone.

La route desservant la zone est la RD49. Il s'agit d'une voie large avec marquage central permettant la liaison entre les communes du secteur. Afin d'améliorer la sécurité routière et de faciliter l'accès à la zone, notamment depuis l'est, un tourne à gauche y est aménagé.

Un chemin agricole longe l'ouest de la zone. Il est accompagné en partie par un linéaire végétalisé. Un second chemin longe au sud de la zone.

Une voie d'accès technique se trouve entre la RD49 et la zone. Elle longe l'A26 à l'est et est agrémentée de végétation.

Au sein de la zone, plusieurs voies sont aménagées.

Une voie technique supportant des déplacements doux et menant au cimetière a été aménagée. Une voie de desserte adaptée aux poids-lourds est aménagée depuis le tourne à gauche de la RD49. Elle est accompagnée d'éclairage, d'un traitement paysager et hydraulique et permet la desserte des activités existantes sur la zone. Toutefois, aucun cheminement doux n'accompagne la voirie.



Le chemin agricole bordant l'ouest de la zone



Le chemin agricole bordant le sud de la zone



La voie de desserte de la zone



La RD49 et son tourne à gauche



La voie menant au cimetière militaire

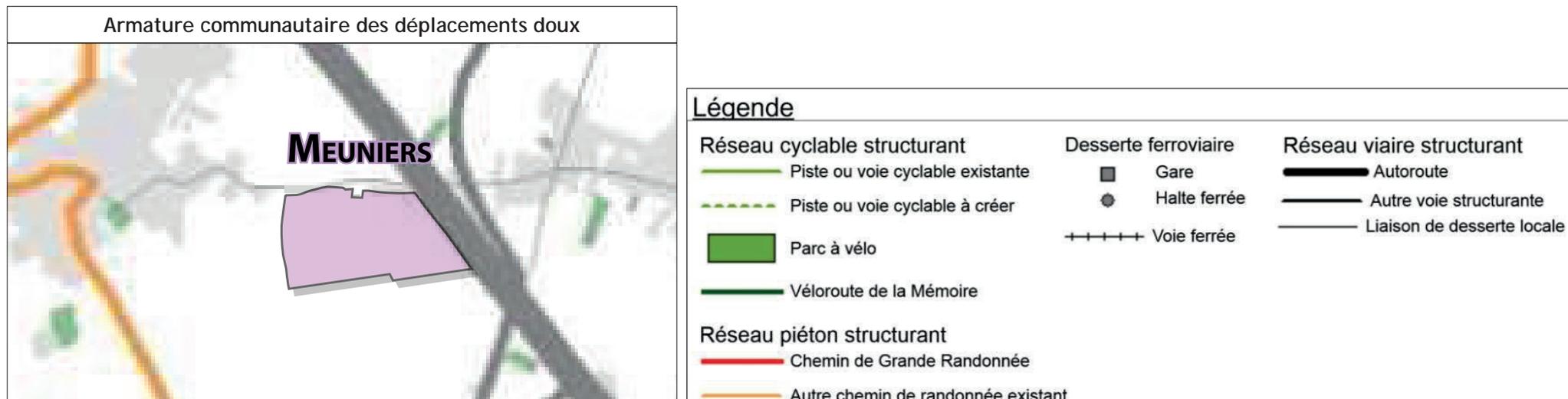


La voie technique longeant la zone



L'A26 à l'est de la zone

B. Déplacements doux



Actuellement, aucune voie douce n'est présente à proximité du site. L'aménagement de voies douces menant à la zone pourrait être étudié 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.

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, aucun point de desserte de transport en commun n'est présent à proximité du site. Seul le centre-ville de Thélus dispose d'une desserte par les transports en commun.

La desserte de la zone par les transports en commun pourra être étudiée 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.

Actuellement, plusieurs constructions implantées sur la zone le sont le long de l'axe principal de desserte aménagée. Aucune n'est implantée à proximité des axes de circulation extérieurs (RD49 et A26).

La plupart des constructions possèdent des toitures plates et les plus proches de la RD49 sont les plus visibles et surplombent (à distance) la RD49 de part la topographie marquée.

Les interfaces sont essentiellement composées de clôtures et d'espaces enherbés.

Les teintes sont variables, allant du gris anthracite au rouge, en passant par l'écru et le bleu.

Les hauteurs et les volumes sont variables. Certaines constructions présentent des hauteurs équivalentes à R+C et d'autres sont beaucoup plus hautes. Les formes peuvent être cubiques ou bien être similaires à celles des constructions résidentielles (toitures 2 pans).

Les matériaux varient et vont de la tôle à l'enduit.

Une hétérogénéité 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 (au sein de la zone).

De manière générale, le paysage local est marqué par le caractère agricole du secteur, les infrastructures de transport, la végétation accompagnant les infrastructures et le cimetière militaire du Cratère de Zivy.

La végétation présente est constituée d'herbes, d'arbustes et d'arbres le plus souvent sous formes de haies et de poches boisées. Elle permet l'intégration des voies routières mais également des éléments patrimoniaux tels que le Cratère de Zivy. Ce dernier est entouré d'un traitement paysager valorisant composé de haies et d'espaces plantés d'arbres. Le second élément patrimonial (Moulin de Barthas) est en cours de valorisation paysagère.

Actuellement, la frange en lien avec la RD49 est composée d'un espace enherbé accompagné d'une noue et d'un alignement d'arbres.

Le projet se trouve en hauteur par rapport à la RD49. Cependant, les reculs d'implantation et les traitements paysagers en façade de RD49 permettent de limiter les effets d'écrasement depuis la voirie. En revanche, l'A26 surplombe légèrement la zone d'étude.

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



Depuis la RD49, la végétation et le recul des constructions limitent les effets négatifs du projet sur le paysage



Les espaces agricoles du nord de la zone



Les espaces agricoles du sud et au sud de la zone



La végétation aux abords du cratère



Façade de la RD49 - alignement, herbe, poche boisée



Façade de la RD49 - herbe, poche boisée



L'espace de gestion hydraulique



La noue le long de la RD49



L'alignement d'arbres le long du chemin à l'ouest de la zone



VIII / Perceptions visuelles du site

A. Perception éloignée

Des perspectives visuelles éloignées vers la zone d'étude sont possibles depuis la RD49 et depuis l'A29. Malgré une topographie marquée, la zone est visible depuis de longues distances depuis l'ouest, le nord et le sud. La planitude des espaces agricoles combinée à la présence trop faible de filtres végétalisés rend la zone observable à distance depuis ces points. En revanche, depuis l'est, la végétation occulte totalement les vues vers la zone depuis la RD49.



1
Vue depuis l'A26 au nord - le talus et la végétation empêchent les vues. Toutefois, ces derniers ne sont pas toujours présents et permettent ponctuellement certaines vues vers la zone de projet



2
Vue depuis la RD49 à l'ouest au niveau du cimetière - la végétation et le mur empêchent les vues. Toutefois, une fois le cimetière passé, les vues s'ouvrent vers la zone d'étude



3
Vue depuis l'A26 au sud-est - la végétation empêche les vues. Toutefois, cette dernière n'est pas toujours présente et permet ponctuellement certaines vues vers la zone de projet



4
Vue depuis la RD49 à l'est - la végétation empêche les vues. Les vues éloignées depuis cet axe sont impossibles





B. Perception rapprochée

Depuis les principaux axes de déplacements proches (RD49 et A26) les vues sont possibles et ouvertes vers la zone. L'A26 surplombe légèrement la zone et ne présente pas de filtre végétalisé ce qui rend la zone totalement visible. Depuis la RD49, bien que située en hauteur, seule une partie des bâtis de la zone est visible, le reste est masqué par la topographie. Toutefois, le traitement paysager existant créé des perspectives visuelles plutôt qualitatives vers la zone. Les filtres végétalisés agrémentent le secteur et notamment, le patrimoine commémoratif existant.



Vue depuis les abords de l'A26 à l'est - le site est parfaitement visible quand la végétation accompagnant l'autoroute n'est pas présente



Vue depuis le pont de la RD49 au dessus de l'A26 à l'est - le site est parfaitement visible quand la végétation accompagnant l'autoroute n'est pas présente



Vue depuis le chemin agricole bordant l'ouest de la zone - le site est ouvert aux vues. Lorsque le traitement végétal sera mûre, les vues seront plus cadrées, plus vertes, voire impossibles depuis ce point



Vue depuis la RD49 au nord de la zone - le site est ouvert aux vues. Lorsque le traitement végétal sera mûre, les vues seront plus cadrées, plus vertes depuis ce point



IX / Enjeux

Connecter le projet au réseau
viaire existant de façon
sécurisée 

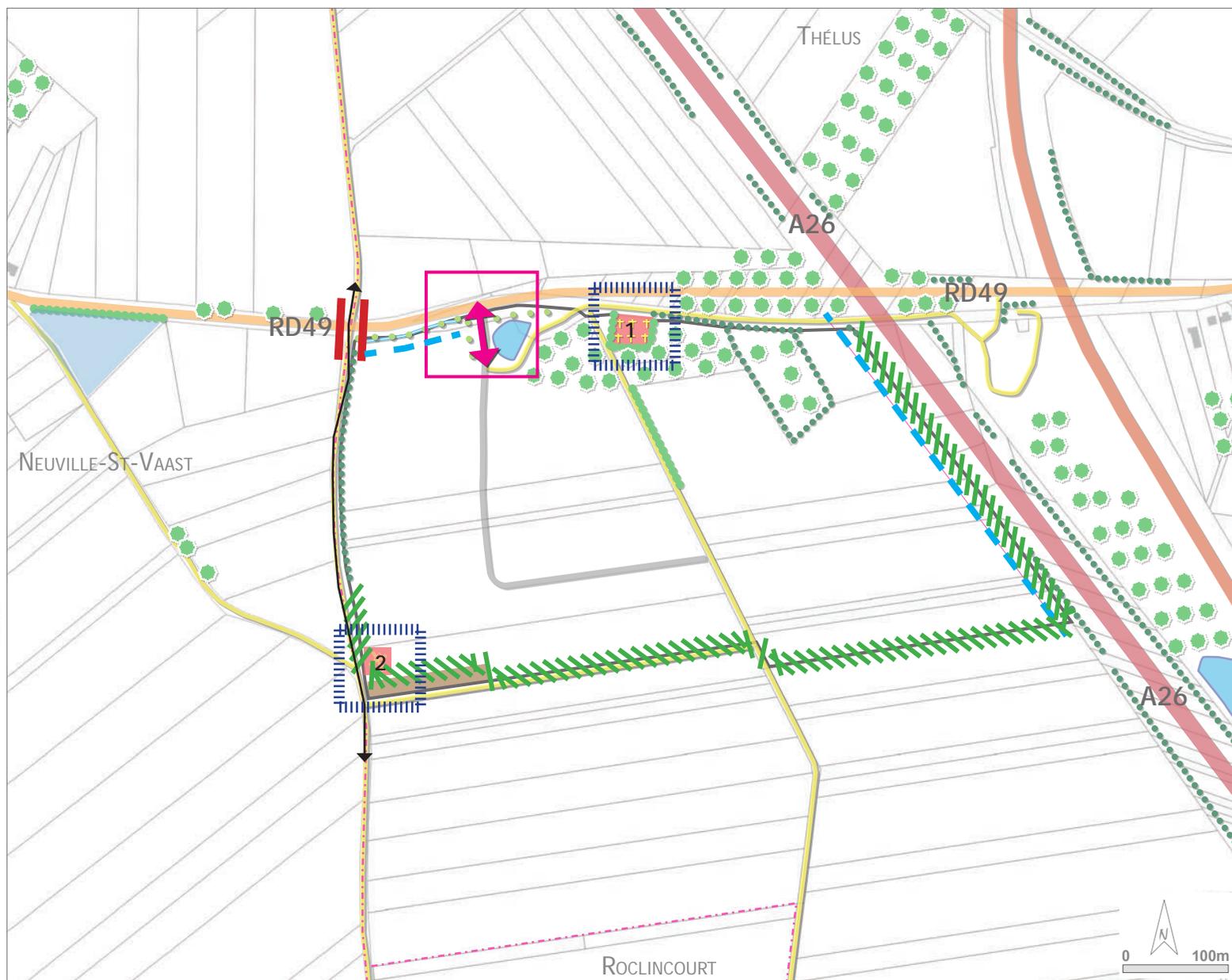
Réduire les reculs
d'implantation selon les axes :
RD49 et A26 

Renforcer ou créer des franges
paysagères intégrant le projet


Sécuriser et valoriser l'entrée
de ville 

Protéger et valoriser les
éléments patrimoniaux (1=
Cratère de Zivy ; 2= Moulin de
Barthas) 

Maintenir la circulation des
engins agricoles 





CHAPITRE 3

Définition du projet

I / Prise en comptes des nuisances

A. Définition

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

B. Parti d'aménagement

1. NUISANCES SONORES

Le site de l'étude est concerné par les nuisances sonores générées par l'infrastructure voisine - A26 - identifiée comme «Axe Terrestre Bruyant (ATB) et induisant un secteur de bruit de 300m autour de celle-ci. Cette pollution sonore peut être gênante si des mesures de réduction de ces bruits ne sont pas appliquées.

En dehors de cet axe, aucun autre axe générant des nuisances sonores nuisant au projet ne se trouve à proximité du site d'étude. Malgré la seule présence de cet axe, 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 : **40m minimum depuis l'axe central de l'A26 pour les constructions et de 35m pour les installations.** 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 contribuent à réduire les émissions polluantes.

C. Conséquences règlementaires

- Article 6 : Recul obligatoire des constructions de minimum 40m depuis l'axe central de l'A26.

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 40m depuis l'axe central de l'A26.
- Prise en compte de la gestion hydraulique, gestion obligatoire des eaux pluviales à la parcelle.
- Conservation des ouvrages de gestion hydraulique existant.

II / Disposition concernant la sécurité routière

A. Définition

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

B. Parti d'aménagement

Actuellement, une voirie de desserte permet l'accès aux activités économiques existantes. Cette voie est munie d'un traitement paysager. Elle prend appui sur la RD49 au nord depuis un carrefour sécurisé aménagé avec un tourne à gauche en venant de l'est.

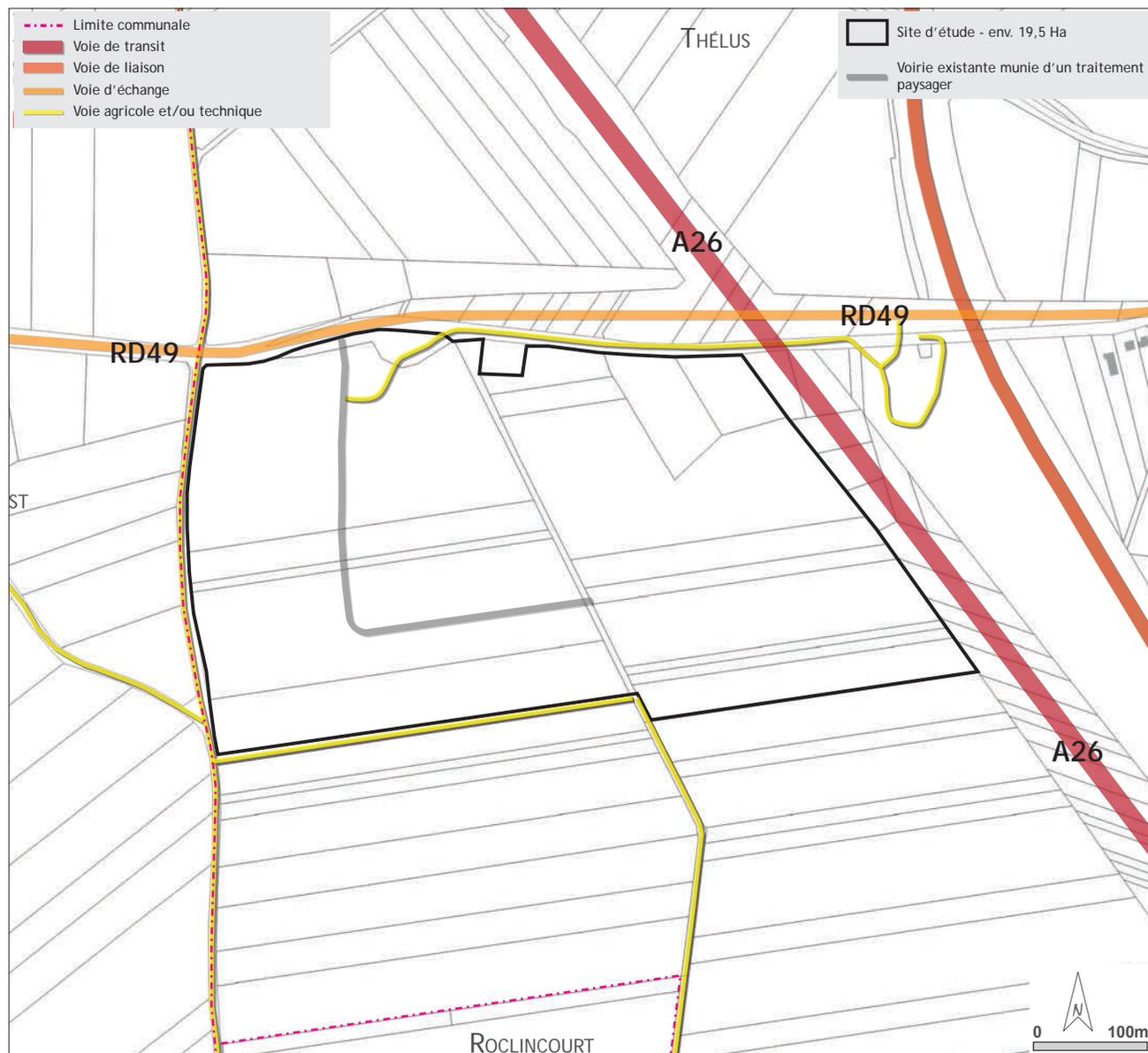
Afin d'assurer la desserte du reste de la zone, il conviendra de prolonger et d'étendre la voirie au moyen d'une voie reprenant les mêmes caractéristiques que celle existante, c'est-à-dire accompagnée d'un traitement paysager.

De plus, en bout de voie, il conviendra d'aménager une aire de retournement végétalisée permettant de fluidifier et de faciliter les manoeuvres des poids-lourds et de leurs remorques.

La voie aménagée permettra l'accès aux futures parcelles.

L'aménagement de cheminements doux pourra être étudié en accompagnement des voies à créer de façon à sécuriser ce mode de déplacement.

De manière générale, il conviendra d'assurer une sécurité maximale des déplacements de tous les types d'utilisateurs au sein et aux abords de la zone.



Plan de la gestion des déplacements



C. Conséquences règlementaires

- Article 13 : Les accès directs aux parcelles seront interdits depuis la RD49 et depuis l'A26.

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

- Prolongement de la voie existante avec les mêmes caractéristiques (accompagnement paysager).
- Aménagement d'une aire de retournement végétalisée facilitant les manoeuvres.
- Desserte des parcelles depuis la voie de desserte interne.
- Sécurisation des déplacements au sein de la zone.
- Accompagnement par un cheminement doux de la voie existante et de la voie à créer.

III / Composition urbaine et architecturale

A. Définition

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

B. Parti d'aménagement

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

La zone de projet sera d'un seul tenant avec des voiries de desserte raccordées au réseau viaire existant (RD49 au nord). Une voirie primaire 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 la voirie de desserte et s'organiseront le long de celles-ci.

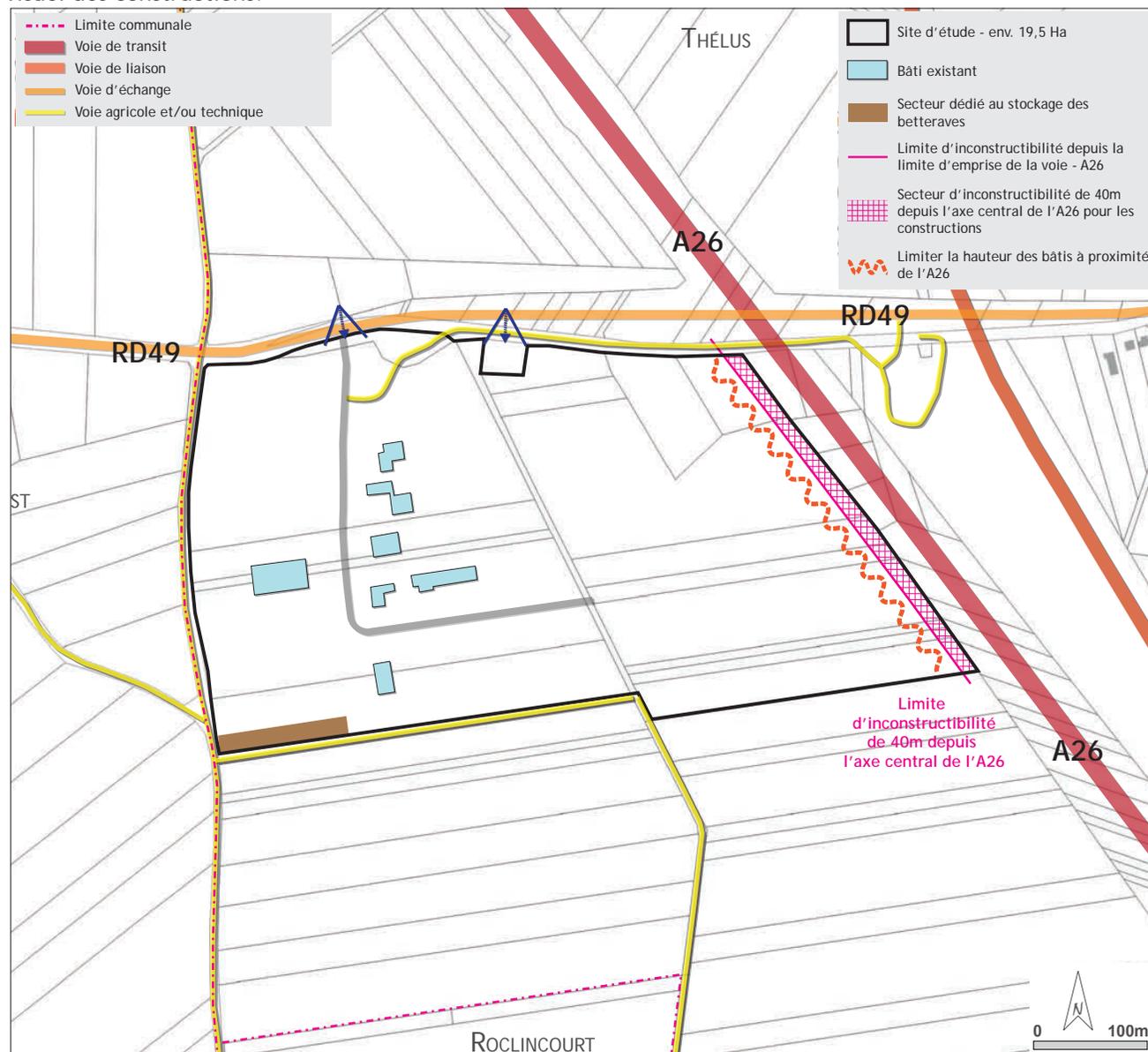
Les éléments techniques devront être implantés dans les secteurs les moins visibles depuis les espaces publics.

Une aire de stockage des betteraves existe actuellement au sud-ouest de la zone, il conviendra de la conserver et de l'intégrer par rapport au projet.

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'A26, il conviendra de respecter un recul d'implantation de 40m pour les constructions.

Afin de limiter le sentiment d'écrasement pour les usagers de



Plan de la composition urbaine et architecturale



l'autoroute, il conviendra de limiter les hauteurs des constructions à proximité de l'A26.

C. Conséquences règlementaires

- Article 6 : Recul obligatoire des constructions de minimum 40m depuis l'axe central de l'A26.

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

- Création de bandes de recul de 40m depuis l'axe central de l'A26.
- Soins particuliers apportés aux matériaux des constructions pour maintenir la cohérence urbaine et architecturale et pour tamponner les nuisances.
- Intégration des éléments techniques.
- Conservation et intégration de l'aire de stockage des betteraves.
- Limitation des hauteurs de bâtis à proximité de l'A26.

IV / Qualité de l'urbanisme et des paysages

A. Définition

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

B. Parti d'aménagement

Le traitement paysager de la zone est actuellement en partie réalisé. Il se compose d'un traitement paysager de la voirie, d'un traitement paysager de la frange ouest en lien avec le chemin agricole, d'un traitement paysager de la façade de la RD49 par des espaces enherbés, des alignements d'arbres et des zones plantées, d'un traitement spécifique paysager autour du cratère de Zivy, d'un bassin paysager de tamponnement des eaux et d'une noue paysagère tous deux implantés à proximité de la RD49.

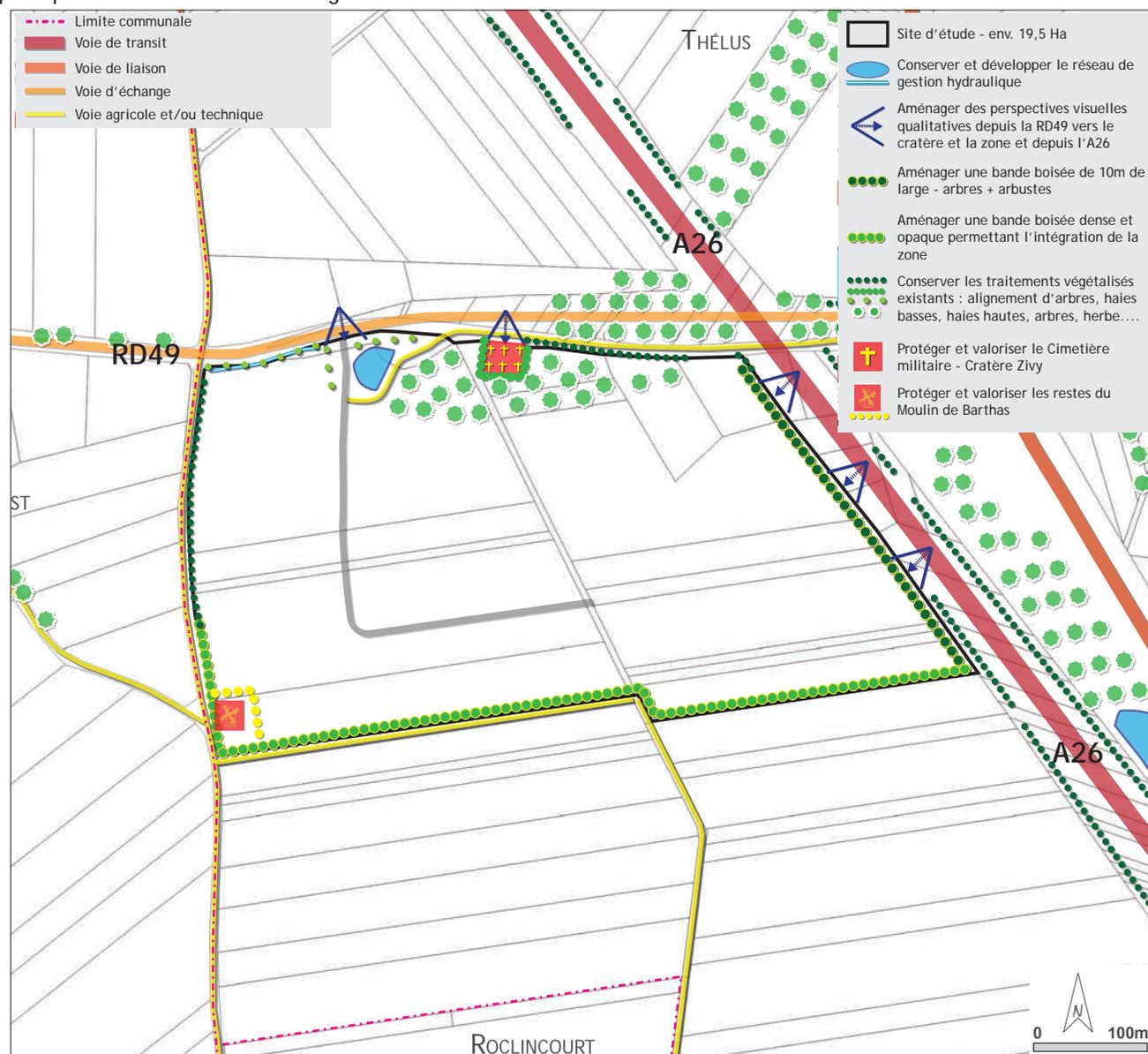
De plus, des espaces végétalisés occupent déjà les abords du projet, notamment au nord-est.

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

Il conviendra donc de préserver et de développer si nécessaire les traitements paysagers (haie haute, haie basse, alignement d'arbres, espaces enherbés) et hydrauliques (noue, bassin) existants.

De plus, la création d'une bande boisée de 10m de large composée d'arbres et d'arbustes sera à mettre en place le long de la frange en lien avec l'A26. La frange sud et sud-ouest recevra un traitement paysager végétalisé au moyen d'une bande boisée dense et opaque assurant la bonne intégration de la zone.

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.



Plan de la composition paysagère

La protection et la valorisation paysagère du cratère de Zivy (façade de RD49) et des restes du Moulin de Barthas (sud-ouest de la zone) est primordiale et doit être renforcée si nécessaire.

A ce titre, il conviendra de travailler sur la qualité des perspectives visuelles depuis la RD49 vers le cratère et vers la zone de projet et de soigner les abords du Moulin de façon paysagère. De même des perspectives visuelles qualitatives vers la zone devront être aménagées depuis l'A26.

La voirie créée devra être accompagnée par un traitement paysager et par un cheminement doux. L'aire de retournement devra recevoir un traitement végétalisé qualitatif. La zone d'étude sera donc agréable à traverser.

L'aire de stockage des betteraves sera intégrée derrière la bande 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 l'A26.
- 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, de l'aire de retournement et des interfaces avec les espaces agricoles et routiers.
- Cheminement doux accompagnant les voies de desserte.
- Création de perspectives visuelles vers le site et le cratère de Zivy depuis les axes alentours.
- Valorisation et intégration des éléments patrimoniaux.
- Intégration de l'aire de stockage des betteraves.
- Conservation des traitements végétalisés existants.
- Création d'une bande boisée dense et opaque le long des franges sud et sud-ouest.
- 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

