

# COMMUNE DE SAINS-EN-GOHELLE

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



**SECTEUR SITUÉ ENTRE LA RD937 ET LA RUE MANNERET**

**2016**

**Arrêt de projet en date du 13 octobre 2016**



**SAS URBYCOM** - Aménagement & Urbanisme  
CS 60 200 Flers-en-Escrebieux  
59 503 Douai Cedex  
Tel. 03.62.07.80.00  
Fax. 03.62.07.80.01  
Mail. [contact@urbycom.fr](mailto:contact@urbycom.fr)



**Mairie de Sains-en-Gohelle**  
Place de la Mairie  
62 114 Sains-en-Gohelle  
Tél : 03.21.44.94.00

<b>1. Présentation de l'étude</b>	p.3
<b>2. Contexte de l'étude</b>	p.5
2.1. Situation géographique et présentation du projet	
2.2. Document d'urbanisme	
2.3. Justifications du projet et enjeux locaux : intérêt général.	
<b>3. Perceptions visuelles du site</b>	p.10
<b>4. Enjeux</b>	p.12
<b>5. Prise en compte des nuisances</b>	p.13
5.1. Définition	
5.2. Parti d'aménagement	
5.3. Conséquences réglementaires	
5.4. Conséquence sur les orientations d'aménagement et de programmation	
<b>6. Dispositions concernant la sécurité routière</b>	p.15
6.1. Définition	
6.2. Parti d'aménagement	
6.3. Conséquences réglementaires	
6.4. Conséquence sur les orientations d'aménagement et de programmation	
<b>7. Composition urbaine et architecturale</b>	p.17
7.1. Définition	
7.2. Parti d'aménagement	
7.3. Conséquences réglementaires	
7.4. Conséquence sur les orientations d'aménagement et de programmation	
<b>8. Qualité de l'urbanisme et des paysages</b>	p.19
8.1. Définition	
8.2. Parti d'aménagement	
8.3. Conséquences réglementaires	
8.4. Conséquence sur les orientations d'aménagement et de programmation	
<b>9. Schéma d'organisation - Synthèse</b>	p.21

## *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.

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.

La présente étude a donc pour but d'étudier les possibilités d'aménagement d'une zone de la commune de Sains-en-Gohelle, située au nord du tissu urbain principal à proximité de la RD937.

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.

## 2/ CONTEXTE D'ÉTUDE

2. Contexte d'étude
2.1. Situation géographique et présentation du projet
2.2. Document d'urbanisme
2.3. Justifications du projet et enjeux locaux : Intérêt général

### 2.1. Situation géographique et présentation du projet

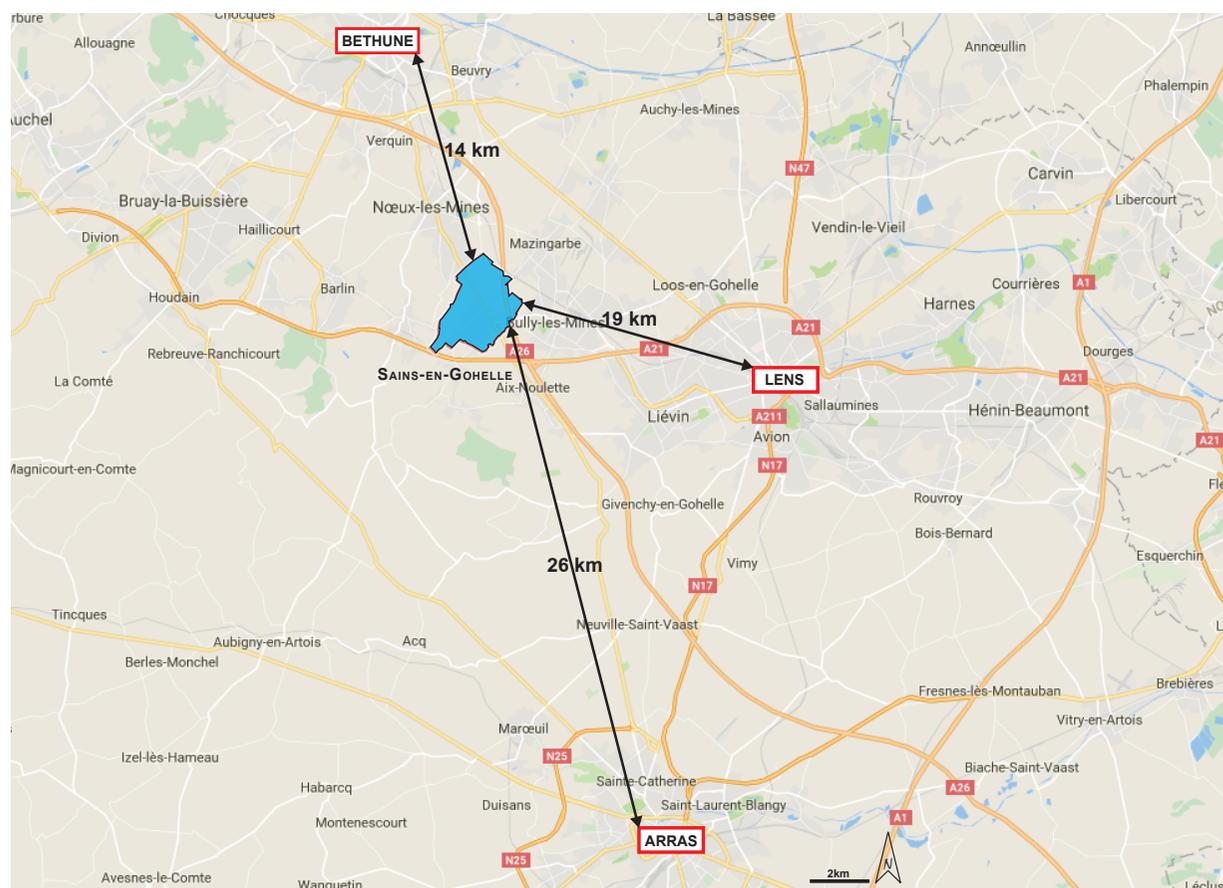
Le présent dossier a pour but d'étudier le projet de création et d'aménagement d'une zone destinée à accueillir des habitations.

Sains-en-Gohelle est une ville française, située dans le département du Pas-de-Calais et dans la région Hauts-de-France. Elle s'étend sur environ 5,73 km<sup>2</sup> et compte 6 363 habitants en 2013.

La commune se situe à environ 26 km d'Arras, 19 km de Lens et 14 km de Béthune.

La commune est administrativement rattachée à l'arrondissement de Lens et au canton de Bully-les-Mines. Elle fait partie de la Communauté de Liévin.

La zone d'étude d'environ 2,7 Ha se situe dans la moitié Nord de la commune. Elle se situe à proximité de la RD937 reliant Arras à Béthune. La zone de projet est bien desservie car à proximité de cet axe majeur, de l'A26 et de l'A21 passant à proximité. Cette zone d'habitat vient combler en profondeur un tissu urbain discontinu. Il s'agit d'un aménagement en profondeur permettant de conforter ce secteur résidentiel communal. Un projet d'habitat est situé au sud de la zone de projet. Cette zone de développement permettra de vitaliser ce secteur communal en développant l'offre de logements et ainsi développer la commune d'un point de vue démographique.



Localisation de Sains-en-Gohelle à l'échelle régionale.



Localisation de Sains-en-Gohelle à l'échelle communale.

## 2/ CONTEXTE D'ÉTUDE

2. Contexte d'étude
2.1. Situation géographique et présentation du projet
2.2. Document d'urbanisme
2.3. Justifications du projet et enjeux locaux : Intérêt général

De par sa position géographique proche de grandes infrastructures (RD937, A26, A21,...), ainsi que par sa localisation à proximité Lens, Béthune, Arras, la commune de Sains-en-Gohelle s'inscrit dans un secteur en partie urbanisé et en partie agricole afin de redynamiser le secteur d'un point de vue démographique et économique.

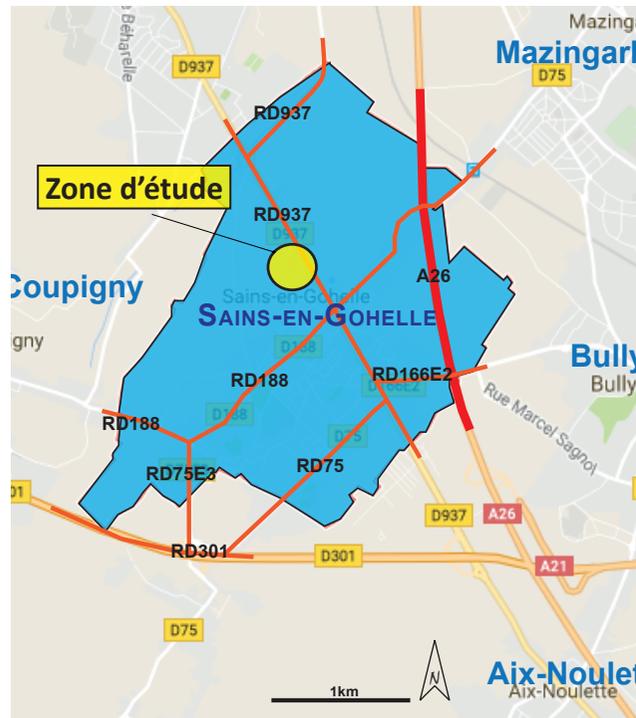
La commune possède un caractère urbain affirmé avec une urbanisation dédiée en grande partie à la résidence. Toutefois, le secteur en jeu ici présente des caractéristiques mêlant habitat et espaces cultivés.

L'intégration du projet sera favorisée par le bon réseau de communication existant au sein de la commune :

- L'A26 traverse Sains-en-Gohelle du nord au sud sur la partie Est. Elle permet la liaison entre Calais et Troyes.
- L'A21 débute à proximité de la commune au sud-est et permet les liaisons entre Aix-Noulette et Douchy-les-Mines (près de Valenciennes).
- La RD937 et sa récente déviation parcourent le nord de la commune pour la traverser du nord au sud. Cette voie qui est à l'origine du document, c'est-à-dire, classée comme voie à grande circulation permet de relier Béthune à Arras.
- La RD75 suivie de la RD188 desservent le territoire dans un axe nord-est / sud-ouest et facilitent les liaisons plus locales entre Aubigny-en-Artois et La Bassée.
- Les RD75E3 et 166E2 complètent le réseau départemental local.
- La voie ferrée passe à proximité et la gare la plus proche est celle de Mazingarbe.

La zone est desservie par la RD937 et par le chemin rural prolongeant la rue Manneret au sud.

Ces axes de déplacements sont complétés par un maillage routier de desserte développé sur la commune, ce qui lui permet de présenter une accessibilité très aisée de son territoire.



Carte des principales infrastructures à proximité du site

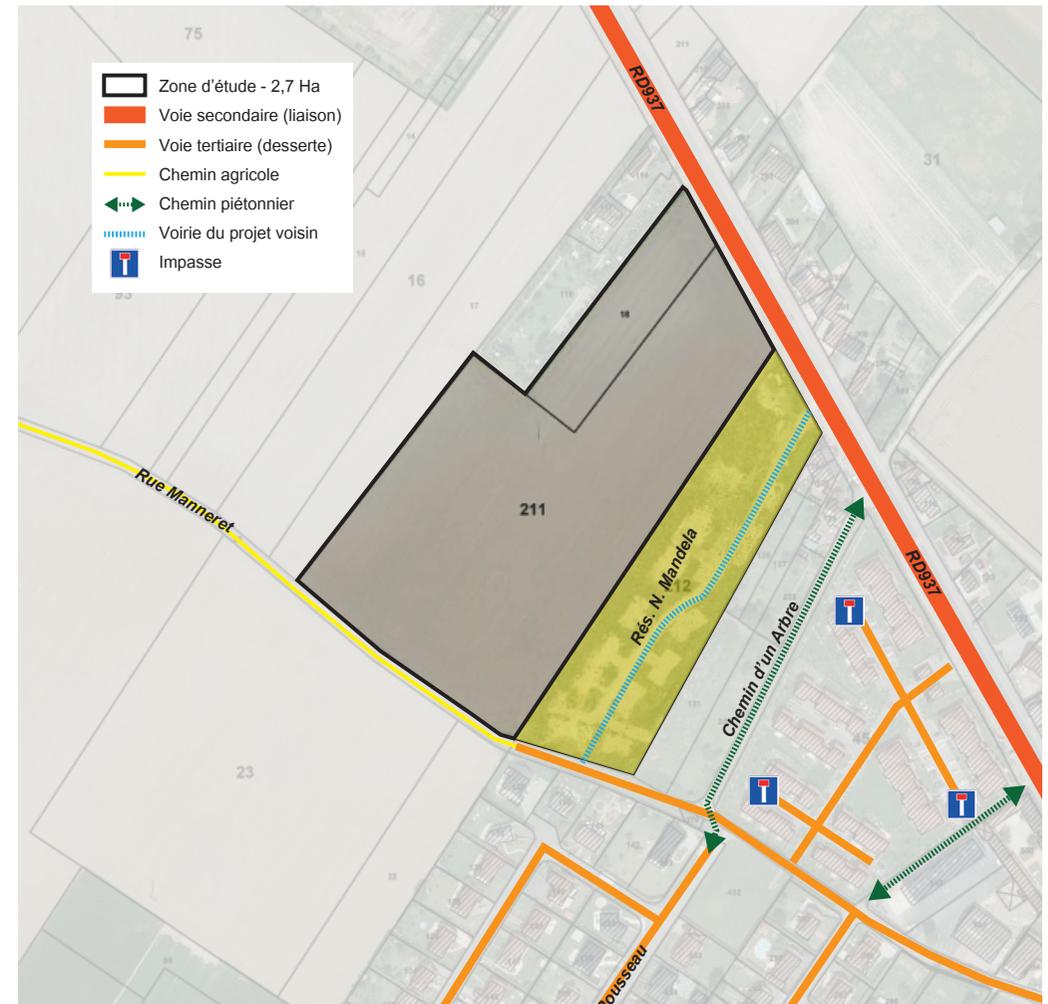


Photo aérienne du site d'étude et des infrastructures à proximité

### 2.2. Document d'urbanisme

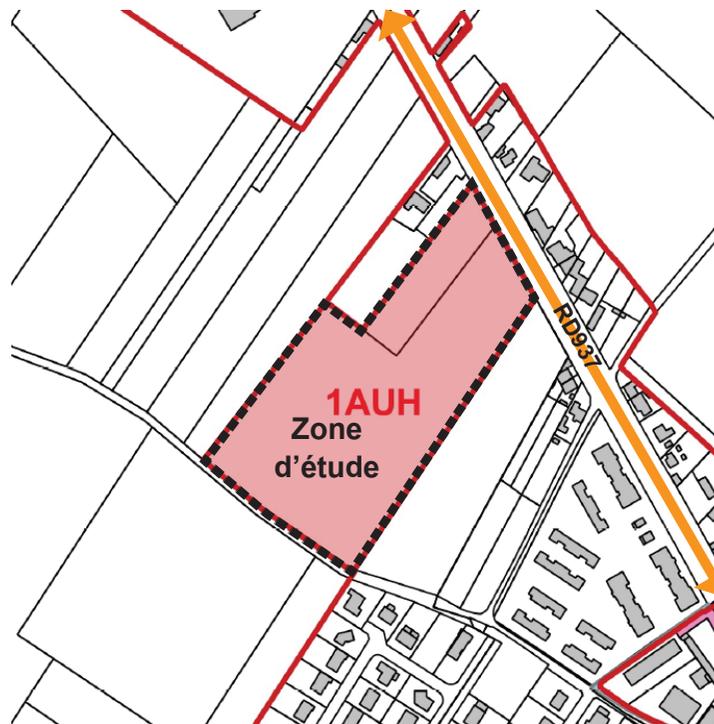
Le site d'étude se trouve sur une zone 1AUH de la commune de Sains-en-Gohelle (Il s'agit d'une zone destinée à une urbanisation à court ou moyen terme. L'urbanisation de cette zone nécessite des travaux de viabilisation. Sa vocation est essentiellement affectée à l'habitat.)

Situé à proximité de la RD937 (axe terrestre classé à grande circulation), le site d'étude est soumis au régime de la loi Barnier.

Par conséquent, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 75m de part et d'autre de l'axe central de la RD937. Ces dispositions ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le PLU, 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 servitudes d'utilité publique

La zone d'étude est concernée par la servitude EL7 - Servitude d'alignement des voies publiques.



Extrait du plan de zonage



Extrait du plan de servitudes

### 2.3. Justifications du projet et enjeux locaux : Intérêt général

La zone concernée par la loi Barnier est située au nord de la commune de Sains-en-Gohelle.

Le projet présente une superficie de 2,7 Ha et bénéficie d'une bonne desserte routière avec la proximité immédiate de la RD937 qui passe à proximité à l'est.

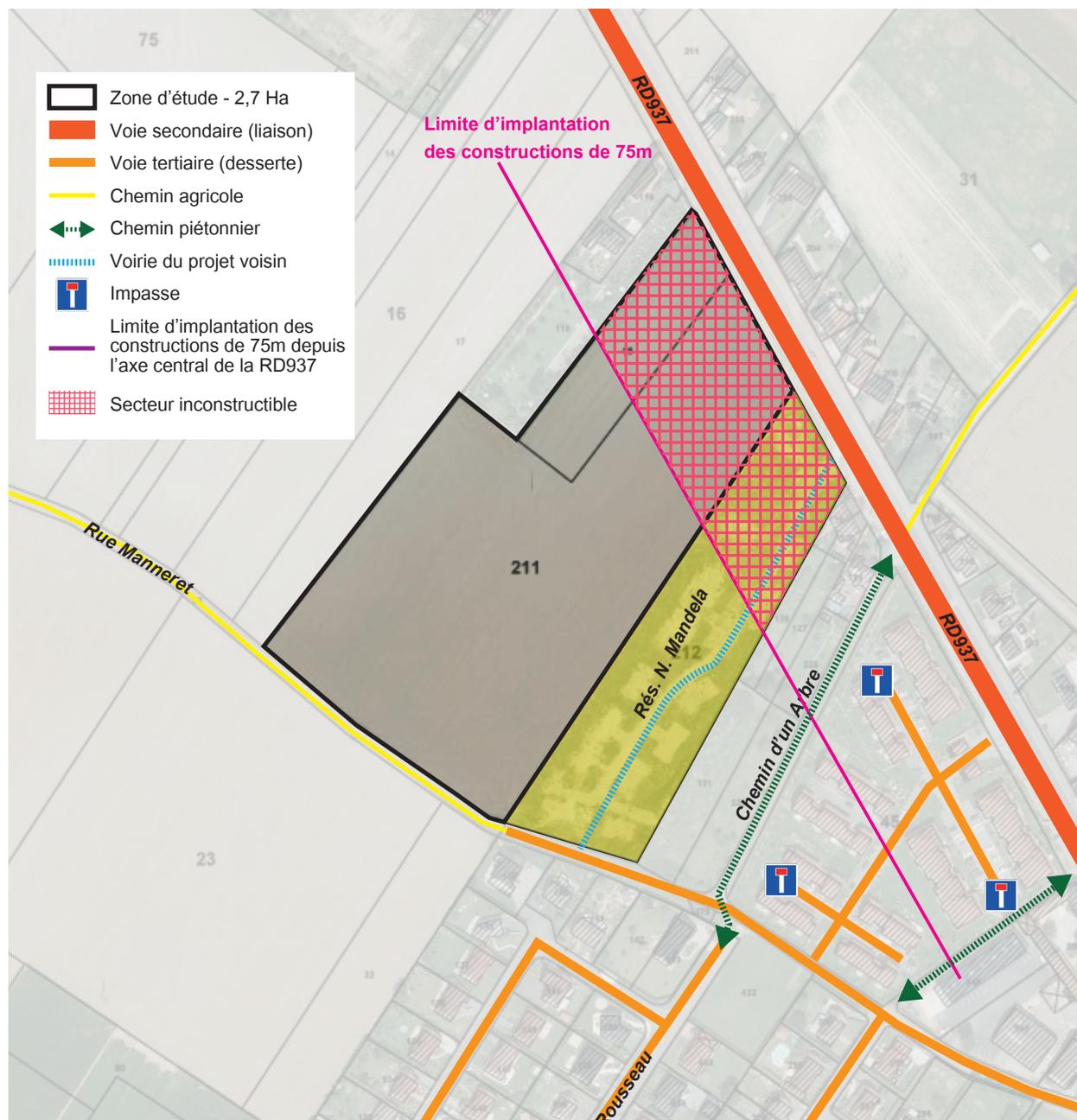
Il permettra d'accueillir des habitations permettant de répondre aux besoins démographiques de la commune.

Le secteur présente déjà une vocation résidentielle. Le site d'étude est bordé au nord, à l'est et au sud par des résidences anciennes et à venir. Le sud est délimité par la rue Manneret se prolongeant en chemin agricole et au-delà par des espaces agricoles.

Le projet de développement résidentiel de cette zone permettra de conforter et de permettre le développement du territoire, en investissant en profondeur des espaces non urbanisés. Il est également l'occasion d'investir un secteur relativement proche des commerces et équipements.

En outre, le projet présenté mettra l'accent sur l'intégration paysagère et urbaine de la future zone d'habitat. La zone d'étude est actuellement accessible depuis la RD937 à l'est et par un chemin rural prolongeant la rue Manneret au sud.

La carte révèle que notre site d'étude est concerné par la Loi Barnier et présente une bande d'inconstructibilité de 75m depuis l'axe central de la RD937 qui est à l'origine de la présente étude.



Le site d'étude et la zone d'inconstructibilité

## 2/ CONTEXTE D'ÉTUDE

2. Contexte d'étude
2.1. Situation géographique et présentation du projet
2.2. Document d'urbanisme
2.3. Justifications du projet et enjeux locaux : Intérêt général

### 2.3. Justifications du projet et enjeux locaux : Intérêt général (suite)

Comme vu précédemment, le secteur d'étude de la commune jouit d'un contexte local où se mêlent espaces végétalisés et urbanisation à usage d'habitat.

La carte ci-dessous révèle les tendances principales d'occupation du sol du secteur communal de développement. On constate que de part et d'autre de la RD937, l'urbanisation est discontinue : des espaces libres sont observables le long de la RD937 laissant apparaître les espaces cultivés. En allant vers le sud, le tissu devient plus dense.

La majorité des espaces non urbanisés situés à proximité de la zone d'étude sont occupés par des cultures. Le nord-ouest, l'ouest et le sud-ouest de la zone sont occupés par des espaces cultivés. Le nord, le nord-est et le sud-sud-est sont occupés par des espaces urbanisés à vocation résidentielle. La frange est de la zone est occupée par une zone de projet d'habitations actuellement en friche végétalisée. Au sud, au sein du tissu urbanisé, se trouve un espace vert peu traité et peu équipé. Au sud de la zone de projet, le long de la RD937, une opération récente d'habitat groupé présente une frange végétalisée vers l'espace public.

L'urbanisation environnante est à dominante d'habitat récent et/ou traditionnel. On constate que l'occupation du sol du site d'étude est constituée d'espaces cultivés.

Ce secteur communal présente l'occasion de développer l'offre d'habitat en cohérence avec l'urbanisation existante située dans ce secteur communal.

Les enjeux liés au développement communal trouvent dans ce secteur une réponse adaptée.

Le but des aménagements sera de proposer une offre de logements adaptée aux besoins de la commune tout en prenant compte les nuisances liées à la RD937.



Occupation du sol de la zone d'étude et alentours

### 3/ PERCEPTIONS VISUELLES DU SITE

3. Perceptions visuelles du site  
Vues éloignées  
Vues rapprochées

#### Vues éloignées

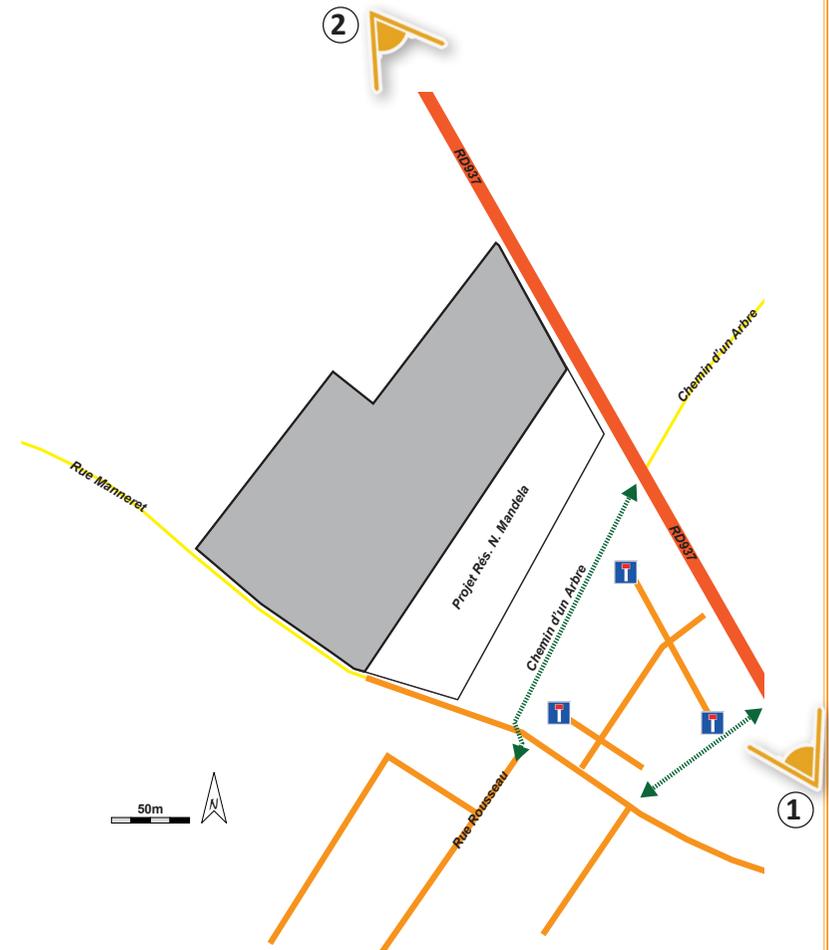
Des perspectives visuelles éloignées vers la zone d'étude sont quasi impossibles depuis les axes de circulation tels que la RD937. La linéarité de la voie, la topographie et l'urbanisation en place ne permettent uniquement de deviner la localisation du projet. Des perspectives visuelles lointaines ne sont vraiment possibles que depuis les chemins agricoles situés au sud-ouest.



Vue vers le nord depuis la RD937. L'urbanisation en place ne permet pas de réelle vue vers la zone d'étude.



Vue vers le sud depuis la RD937. L'urbanisation en place laisse seulement deviner la future zone de développement. Aucune réelle vue n'est possible.



### 3/ PERCEPTIONS VISUELLES DU SITE

3. Perceptions visuelles du site  
Vues éloignées  
Vues rapprochées

#### Vues rapprochées

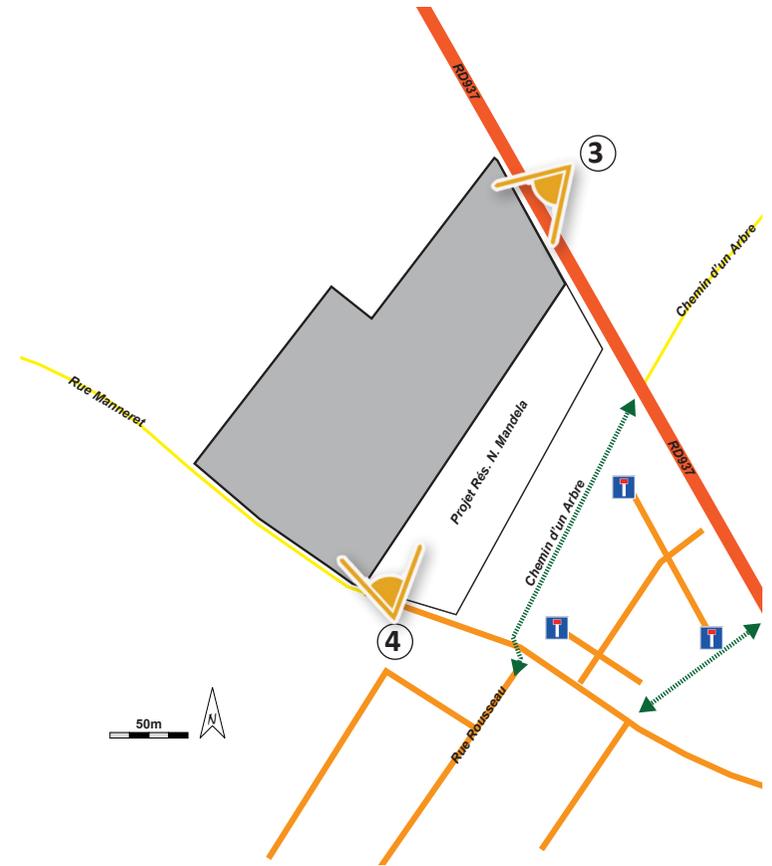
L'ensemble du secteur proche de la zone d'étude est urbanisé. Les perspectives visuelles proches ne sont possibles vers le site d'étude que depuis les espaces où il présente une façade libre sur les voies : RD937 (au nord-est) et chemin rural (prolongement de la rue Manneret au sud-ouest).



Vue depuis la RD937, la zone d'étude est parfaitement ouverte aux vues.



Vue depuis le chemin rural prolongeant la rue Manneret, la zone d'étude est ouverte aux vues.

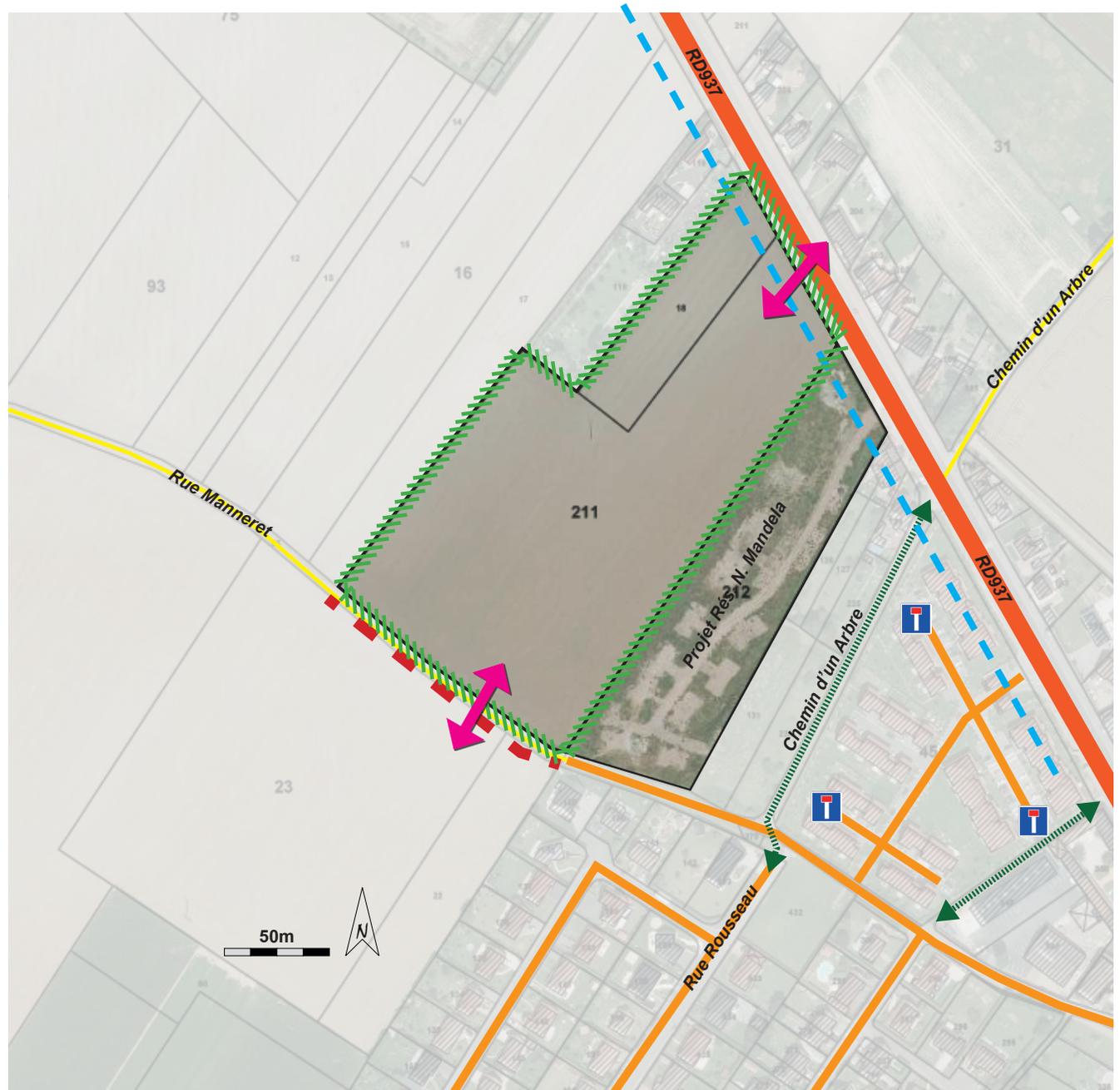


Connecter le projet au réseau viaire existant 

Adapter le réseau viaire 

Diminuer la marge d'inconstructibilité liée à la RD937 - 15m 

Gérer les interfaces 



### 5.1. 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.

### 5.2. Parti d'aménagement

#### Nuisances sonores

Le site de l'étude est impacté par les nuisances sonores générées par l'infrastructure voisine (RD937) induisant une servitude ATB (axe terrestre bruyant). 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 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 : 15m minimum depuis l'axe central de la RD937 pour les constructions**. Il conviendra également d'utiliser pour et dans les constructions des **matériaux bénéficiant de bonnes capacités d'isolation acoustique**.

#### Gestion des eaux pluviales

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. Des noues et des bassins pourront venir compléter le dispositif de gestion des eaux si nécessaire.

### 5.3. Conséquences réglementaires

- Article 4 : Pas de conséquences. Le projet prévoit l'infiltration de l'ensemble des eaux pluviales.
- Article 6 : Recul obligatoire des constructions de 15m depuis l'axe central de la RD937.

### 5.4. Conséquences sur les orientations d'aménagement et de programmation

- Les constructions devront bénéficier de matériaux à bonnes capacités d'isolation acoustique,
- Recul minimum des constructions de 15m depuis l'axe central de la RD937,
- Prise en compte de la gestion hydraulique, gestion obligatoire des eaux pluviales à la parcelle,

## 6.1. 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.

## 6.2. Parti d'aménagement

La desserte routière principale du site d'étude se fera en deux points :

- au nord-est : un accès sera aménagé depuis la RD937. L'espace est libre le long de la voirie, le positionnement de l'accès dépendra du projet.
- au sud-ouest : via le chemin agricole situé dans le prolongement de la rue Manneret. Afin de supporter les futurs flux routiers, ce chemin devra être restructuré. Il devra également continuer à accueillir les flux de machines agricoles.

Une voie primaire de desserte bouclant la zone devra être aménagée depuis les accès précités. Elle servira d'axe structurant du projet et devra permettre des déplacements sécurisés et adaptés pour l'ensemble des usagers.

Elle devra être accompagnée de cheminements piétonniers et d'un traitement paysager afin d'apporter une qualité dans les déplacements et dans le cadre de vie des futurs usagers du secteur.

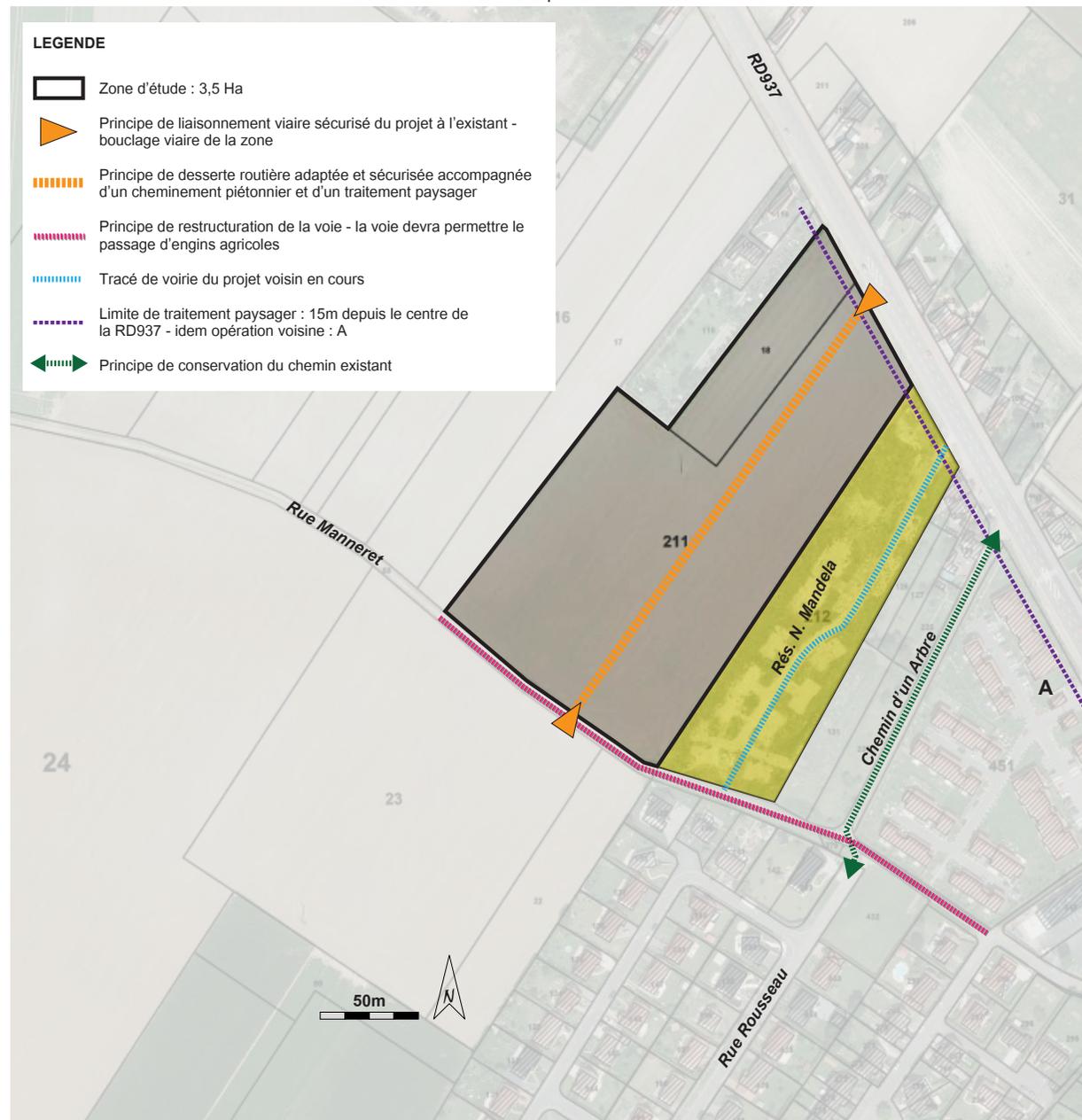
Des voiries secondaires pourront venir s'appuyer sur cette dernière afin de desservir l'ensemble des constructions prévues.

Le projet sera donc entièrement connecté au réseau (viaire (RD937, rue Manneret, rue Rousseau) et piétonnier (chemin d'un arbre)) existant aux alentours et la zone sera entièrement bouclée. Les chemins piétonniers existants devront être maintenus et confortés si nécessaire.

Les carrefours créés devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers.

Une bande d'inconstructibilité de 15m depuis l'axe central de la RD937 sera instaurée.

Le projet voisin prévoit une desserte viaire mais elle ne pourra être raccordée à la zone d'étude.



Plan des déplacements

### 6.3. Conséquences réglementaires

- Article 3 : Les accès directs aux parcelles pourront se faire depuis la RD937.

### 6.4. Conséquences sur les orientations d'aménagement et de programmation

- Création et sécurisation de deux accès : un au nord-est (RD937) et l'autre au sud-ouest (prolongement de la rue Manneret).
- Desserte des parcelles par la RD, la voirie primaire ou des voiries secondaires.
- Accompagnement des voiries par des chemins piétonniers et un traitement paysager.
- Restructuration du chemin rural au sud.

## 7.1. 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 expliquées. 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.

## 7.2. Parti d'aménagement

Le site d'étude a vocation à accueillir des constructions à usage d'habitation. Il vient en complément de l'offre résidentielle existante aux alentours.

La zone de projet sera d'un seul tenant avec des voiries de desserte raccordées au réseau viaire existant. 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 de l'axe routier. Elles devront être adaptées au contexte architectural et urbain existant, afin d'offrir une ambiance et un cadre de vie de qualité.

Les constructions seront desservies par la voirie primaire et éventuellement par des voiries secondaires et s'organiseront le long de celles-ci.

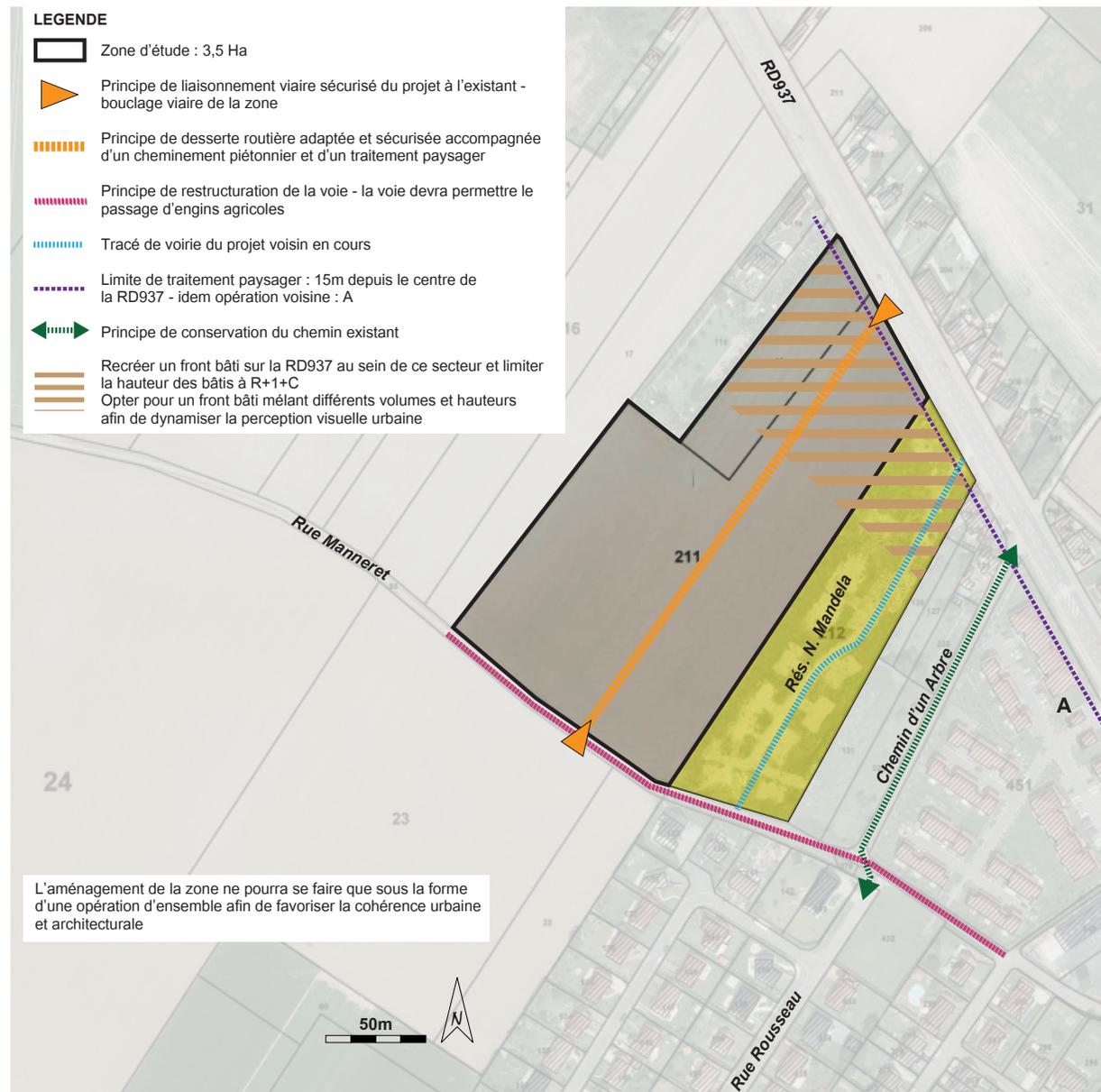
En frange de RD937 (au nord-est du site), il conviendra de recréer un front bâti de hauteur maximum R+1+C. Ceci permettra au projet d'être en cohérence avec le contexte urbain alentour et plus précisément avec le projet récent d'habitat «A» (sur le plan) situé plus au sud le long de la RD937.

De plus, au sein de ce secteur, il conviendra d'opter pour un front bâti mêlant différents volumes et hauteurs de façon à dynamiser la perception visuelle urbaine en cassant la monotonie de ce front.

Afin de s'assurer d'une cohérence urbaine et architecturale, il conviendra d'aménager la zone sous la forme d'une opération d'ensemble.

### LEGENDE

-  Zone d'étude : 3,5 Ha
-  Principe de liaisonnement viaire sécurisé du projet à l'existant - bouclage viaire de la zone
-  Principe de desserte routière adaptée et sécurisée accompagnée d'un cheminement piétonnier et d'un traitement paysager
-  Principe de reconstruction de la voie - la voie devra permettre le passage d'engins agricoles
-  Tracé de voirie du projet voisin en cours
-  Limite de traitement paysager : 15m depuis le centre de la RD937 - idem opération voisine : A
-  Principe de conservation du chemin existant
-  Recréer un front bâti sur la RD937 au sein de ce secteur et limiter la hauteur des bâtis à R+1+C
-  Opter pour un front bâti mêlant différents volumes et hauteurs afin de dynamiser la perception visuelle urbaine



Plan de la composition urbaine et architecturale

### 7.3. Conséquences réglementaires

- Article 6 : Reculs : voir paragraphe sur la gestion des nuisances
- Article 10 : Les hauteurs des constructions sont limitées à R+1+C.
- Article 11 : A propos des constructions, leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

En sus, les prescriptions de l'article 11 peuvent ne pas trouver d'application en cas de mise en œuvre de certains dispositifs :

- matériaux d'isolation thermique des parois opaques des constructions, et notamment le bois et les végétaux en façade ou en toiture,
- certains éléments suivants : les portes, porte-fenêtre et volets isolants,
- certains systèmes de production d'énergie à partir de sources renouvelables, lorsqu'ils correspondent aux besoins de la consommation domestique des occupants,
- les équipements de récupération des eaux de pluie, lorsqu'ils correspondent aux besoins de la consommation domestique des occupants,
- les pompes à chaleur, les brise-soleils.

La bonne intégration de dispositifs techniques ou non est recommandée.

Sont interdits :

- L'emploi à nu, en parement extérieur de matériaux fabriqués en vue d'être recouverts d'un revêtement ou d'un enduit, comme par exemple carreaux de plâtre, parpaings, briques creuses...
- Les bâtiments annexes sommaires, abris réalisés avec des moyens de fortune.

L'ensemble des éléments bâtis ou non doivent s'intégrer dans leur environnement.

### 7.4. Conséquences sur les orientations d'aménagement et de programmation

- Création de bandes de recul de 15m depuis la RD937 (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.
- Création d'un front bâti alternant des volumes et hauteurs différents.
- Réalisation d'une opération d'ensemble afin de s'assurer d'une cohérence urbaine et architecturale.

## 8.1. 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.

## 8.2. Parti d'aménagement

Le site d'étude est actuellement occupé par des espaces cultivés. Le secteur proche présente des habitations implantées depuis de nombreuses années et des constructions neuves à vocation majoritairement résidentielle. Intégrer le projet dans un environnement soumis à certaines nuisances est un enjeu du projet.

Les échanges visuels et sonores seront à gérer principalement le long de la RD937.

Les voiries créées devront être accompagnée par un traitement paysager et une voie piétonne permettant de lier la zone aux voies piétonnes existantes (chemin au sud,...). La zone d'étude sera donc entièrement praticable par les piétons et agréable à traverser.

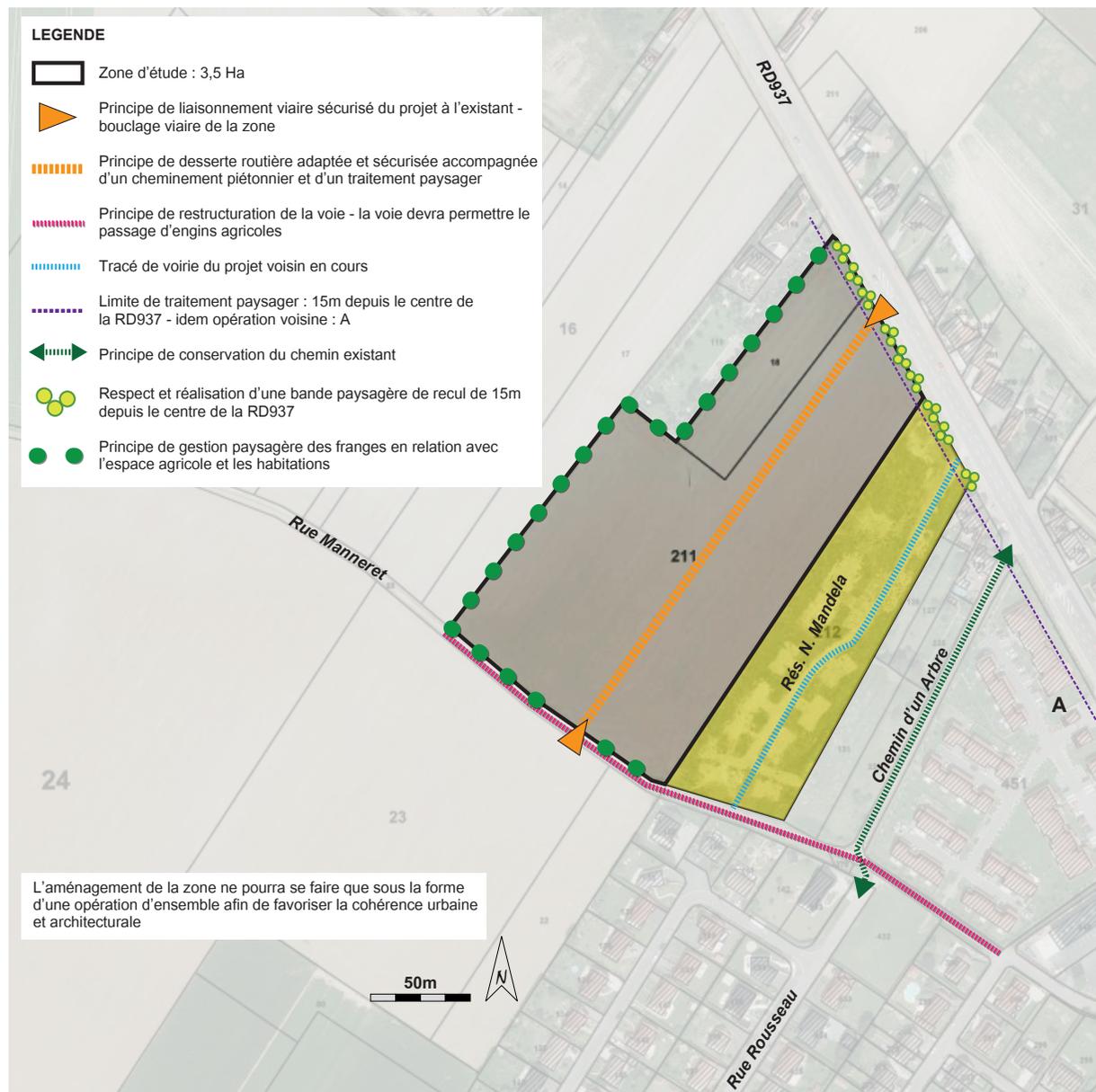
Les franges en relation avec les espaces agricoles et les habitations recevront un traitement paysager végétal limitant les échanges visuels.

Le long de la rue Manneret restructurée, il conviendra de créer un traitement végétalisé bas faisant office de transition avec les espaces agricoles sans toutefois supprimer les perspectives visuelles vers les espaces agricoles pour les futurs résidents de la zone.

Les franges en relation avec les espaces agricoles et les habitations (à l'ouest) pourront recevoir l'implantation d'une haie libre.

Sur la façade de la RD937, il conviendra de traiter de façon paysagère la bande de recul de 15m dans la même optique que le projet récent réalisé le long de la RD937, plus au sud.

Ceci favorisera la cohérence urbaine et paysagère et agrémentera la traversée de commune.



### 8.3. Conséquences réglementaires

Aucune conséquence réglementaire concernant le paysage.

### 8.4. Conséquences sur les orientations d'aménagement et de programmation

- Création d'une bande de recul paysagère de 15m depuis la RD937 (voir schéma ci-contre et chapitre sur les nuisances) dans le même esprit que celle de l'opération située un peu plus au sud,
- Soins particuliers apportés aux matériaux des constructions pour maintenir la cohérence urbaine et architecturale (voir partie urbanisme et architecture).
- Création de cheminement doux accompagnant les voiries.
- Traitement paysager des axes de déplacement et des interfaces avec les habitations et les espaces agricoles.
- Traitement paysager bas le long de la rue Manneret restructurée laissant des perspectives visuelles vers la plaine agricole.
- Traitement de l'interface ouest en relation avec les espaces cultivés et urbanisés par la mise en place d'une haie libre.

