

COMMUNE DE SAINS-EN-GOHELLE

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



SECTEURS SITUÉS LE LONG DE LA DÉVIATION DE LA RD937

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



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

1. Présentation de l'étude	p.3
2. Contexte de l'étude	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.	
3. Perceptions visuelles du site	p.10
4. Enjeux	p.12
5. Prise en compte des nuisances	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	
6. Dispositions concernant la sécurité routière	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	
7. Composition urbaine et architecturale	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	
8. Qualité de l'urbanisme et des paysages	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	
9. Schéma d'organisation - Synthèse	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 quasiment en limite nord du territoire à proximité de la déviation 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

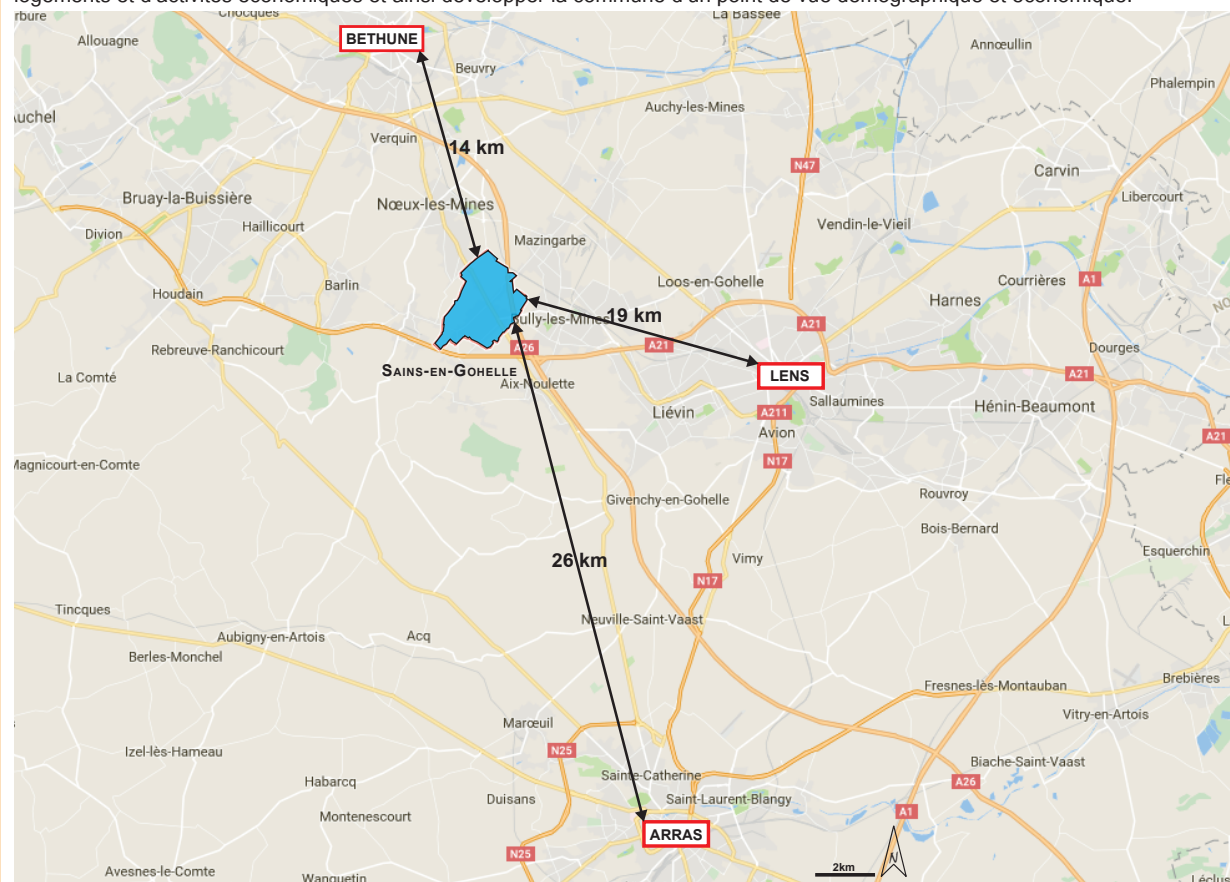
Le présent dossier a pour but d'étudier le projet de création et d'aménagement d'une zone destinée à accueillir des habitations.

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 km² 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.

Deux zones d'étude font l'objet de cette étude. La première à vocation d'habitat d'environ 1 Ha se situe au Nord de la RD937 (en limite communale avec Noeux-les-Mines) et la seconde à vocation économique d'environ 14,7 Ha se situe au sud de la RD937 (en limite commune avec Mazingarbe). Elles se situent donc toutes deux le long de la déviation 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. La zone d'habitat vient combler un espace enclavé entre deux voies et répondant à un futur projet d'habitat au sein de la commune de Noeux-les-Mines. La zone économique vient habiller la déviation en investissant des espaces agricoles. Elle complétera la zone économique en cours de projet situé à Noeux-les-Mines le long de la RD937. Il s'agit d'un aménagement permettant de conforter ce secteur résidentiel communal en y apportant une offre économique qui servira aux deux communes. Ces zones de développement permettront de vitaliser ce secteur communal en développant l'offre de logements et d'activités économiques et ainsi développer la commune d'un point de vue démographique et économique.



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.

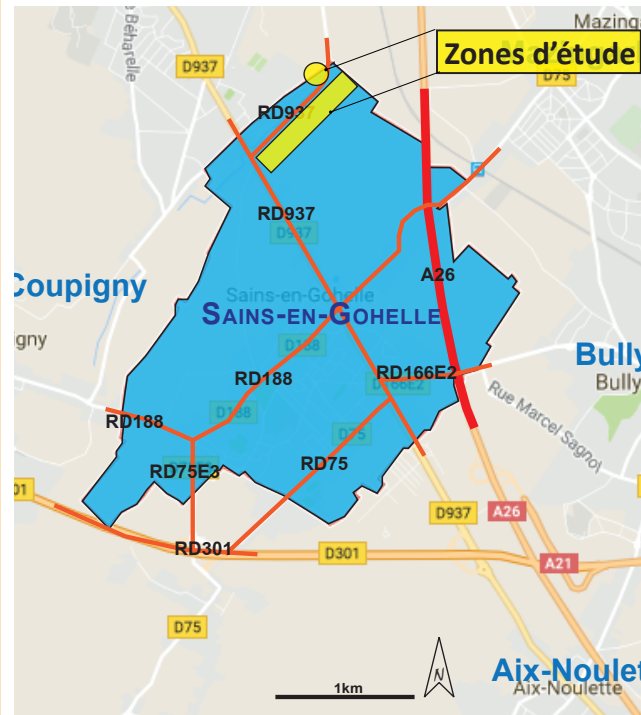
La commune possède un caractère urbain affirmé avec une urbanisation dédiée en grande partie à la résidence. Toutefois, le secteur en jeu ici présente des caractéristiques mêlant habitat et espaces cultivés.

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 d'habitat est desservie par la rue de l'Épée au nord. La zone économique est desservie par la déviation de la RD937.

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 des sites

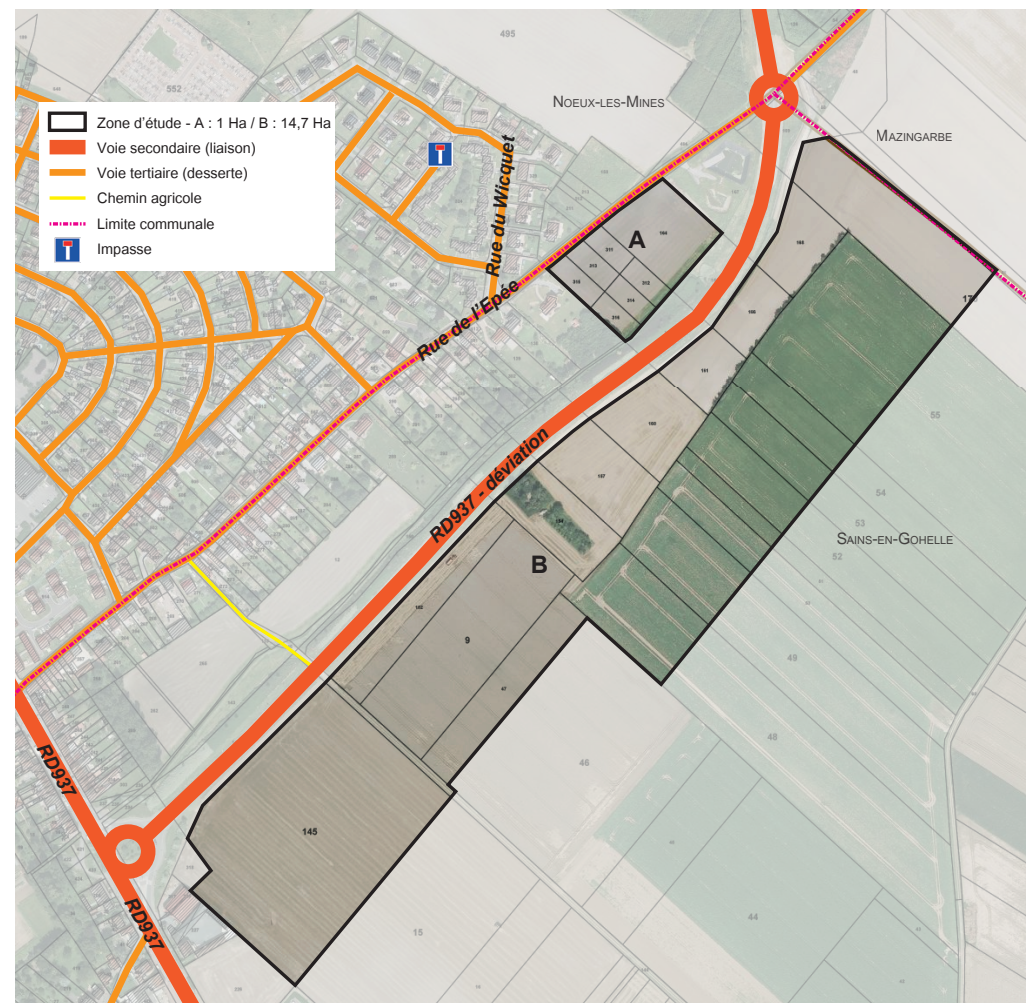


Photo aérienne des sites d'étude et des infrastructures à proximité

2.2. Document d'urbanisme

Le site d'étude dédié à l'habitat 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.)

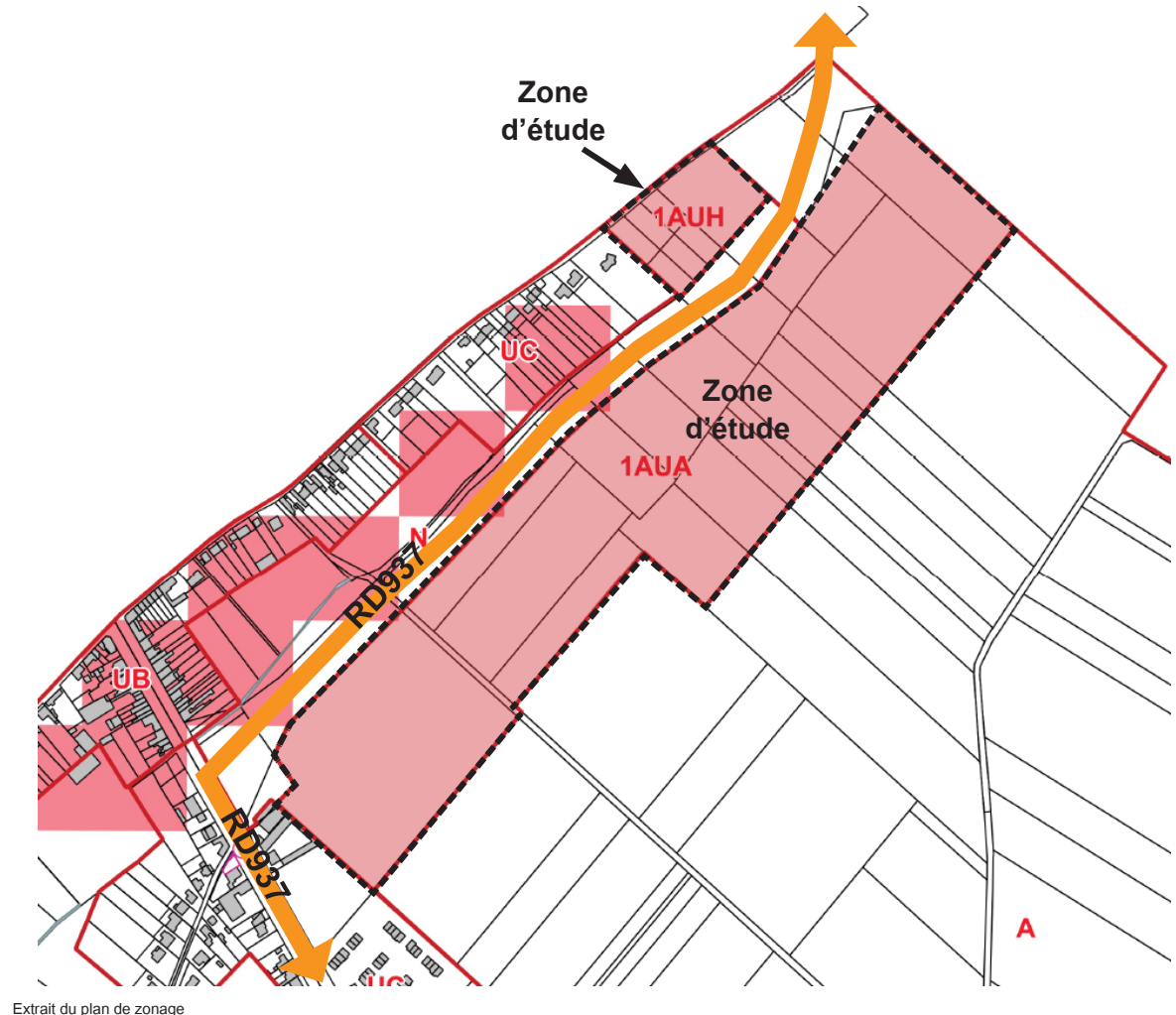
Le site d'étude dédié aux activités économiques se trouve sur une zone 1AUA de la commune de Sains-en-Gohelle (Il s'agit d'une zone artisanale destinée à recevoir des activités artisanales, commerciales, de bureaux et de services, en lien avec le développement durable, présentant peu de nuisances.)

Situées à proximité de la RD937 (axe terrestre classé à grande circulation), les zones d'étude sont soumises 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 n'est concernée par aucune servitude.



Extrait du plan de zonage

2.3. Justifications du projet et enjeux locaux : Intérêt général

Les zones concernées par la loi Barnier sont situées au nord de la commune de Sains-en-Gohelle en limite avec Noeux-les-Mines (au nord) et Mazingarbe (à l'est)

Le projet résidentiel au nord présente une superficie d'1 Ha et bénéficie d'une bonne desserte routière avec la rue de l'Épée la longeant au nord et 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 et en réponse à l'urbanisation de la commune de Sains-en-Gohelle et de Noeux-les-Mines par delà la rue de l'Épée. De plus, un projet d'habitat est prévu sur la commune voisine au nord de la rue de l'Épée.

Le secteur présente déjà une vocation résidentielle. Le site d'étude est bordé à l'ouest par des habitations. Le nord présente également des constructions récentes ou à venir. L'est présente une zone de gestion hydraulique et le sud présente une bande végétalisée se poursuivant en espace naturel.

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, notamment Loisinord. 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 rue de l'Épée au nord. Le projet économique présente une superficie d'environ 14,7 Ha et bénéficie d'une bonne desserte routière avec la proximité immédiate de la déviation de la RD937 qui la longe au nord.

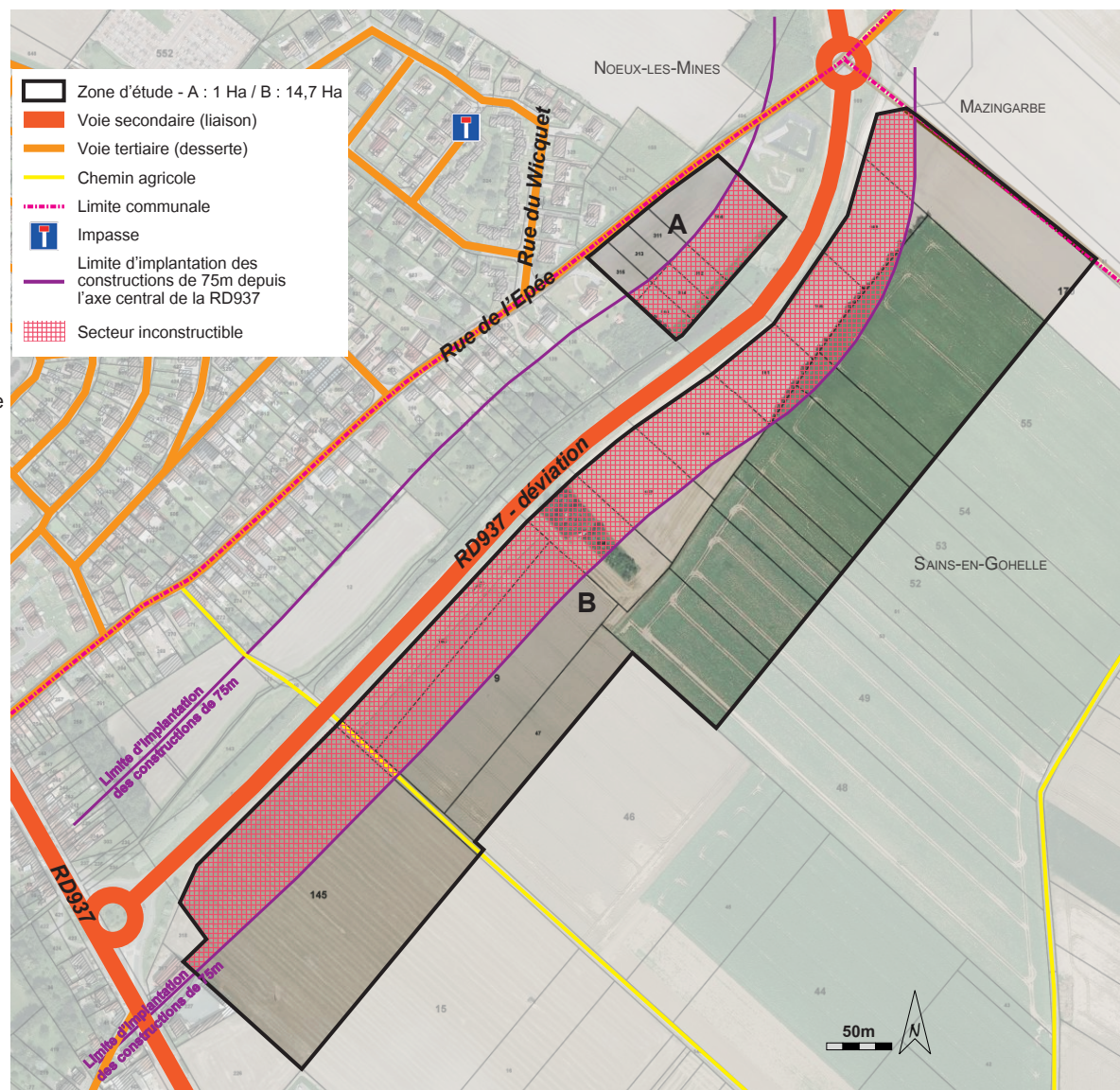
Il permettra d'accueillir des constructions à usage économique permettant de répondre aux besoins en termes d'emploi et de dynamisme économique de la commune.

Le secteur présente déjà une vocation économique (supermarché, zone Loisinord) et développe encore cette vocation le long de la RD937 au sein de la commune de Noeux-les-Mines. Le site d'étude est bordé au nord par la RD937, à l'est et au sud par des espaces cultivés et à l'ouest par quelques habitations et un supermarché.

Le projet de développement économique de cette zone permettra de conforter et de permettre le développement du territoire. Il est également l'occasion d'investir un secteur plutôt résidentiel avec quelques équipements afin d'y apporter un peu de dynamisme.

Le projet présenté mettra l'accent sur l'intégration paysagère et urbaine de la future zone économique. La zone d'étude est actuellement accessible depuis la RD937 au nord.

La carte révèle que nos sites d'étude sont concernés par la Loi Barnier et présentent une bande d'inconstructibilité de 75m depuis l'axe central de la RD937 qui est à l'origine de la présente étude.



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 qu'en frange nord de la RD937, un talus végétalisé est en place. En frange sud de la RD937, des haies discontinues sont implantées. La rue de l'Épée desservant la zone A, est urbanisée sur la quasi totalité de son tracé par des habitations principalement.

Du côté de Noeux-les-Mines, on remarque principalement un tissu urbain bâti avec une petite poche cultivée et une poche végétalisée au nord de la zone A. La zone A est bordée à l'est par un bassin de gestion hydraulique et par un espace végétalisé entre sa limite sud et la RD937. L'ouest de cette zone est urbanisé.

Le sud et l'est de la zone B sont occupés par des espaces cultivés. Au sud, le long de la RD937, une poche urbanisée est existante.

L'urbanisation environnante est à dominante d'habitat récent et/ou traditionnel. On constate que l'occupation du sol des deux sites d'étude est constituée d'espaces cultivés avec une haie et une poche végétalisée au sein de la zone B.

Ce secteur communal présente l'occasion de développer l'offre d'habitat et économique 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 aménagement sera de proposer une offre économique et d'habitat adaptées aux besoins de la commune tout en prenant compte les nuisances liées à la RD937.



Occupation du sol des zones d'étude et alentours

3/ PERCEPTIONS VISUELLES DU SITE

Vues éloignées

Des perspectives visuelles lointaines vers la zone d'étude économiques ne sont possibles que depuis la RD937 au nord depuis la commune de Noeux-les-Mines. En effet, cette présente une topographie marquée induisant des vues plongeantes vers la zone. Depuis la RD937, à proximité du ALDI, Concernant la zone d'habitat, quasi aucune vue éloignée n'est possible. L'urbanisation en place, la topographie et les traitements végétalisés empêchent toutes vues lointaines. Une petite fenêtre est ouverte depuis la rue de l'Epée, mais la vue n'est pas si éloignée que cela.



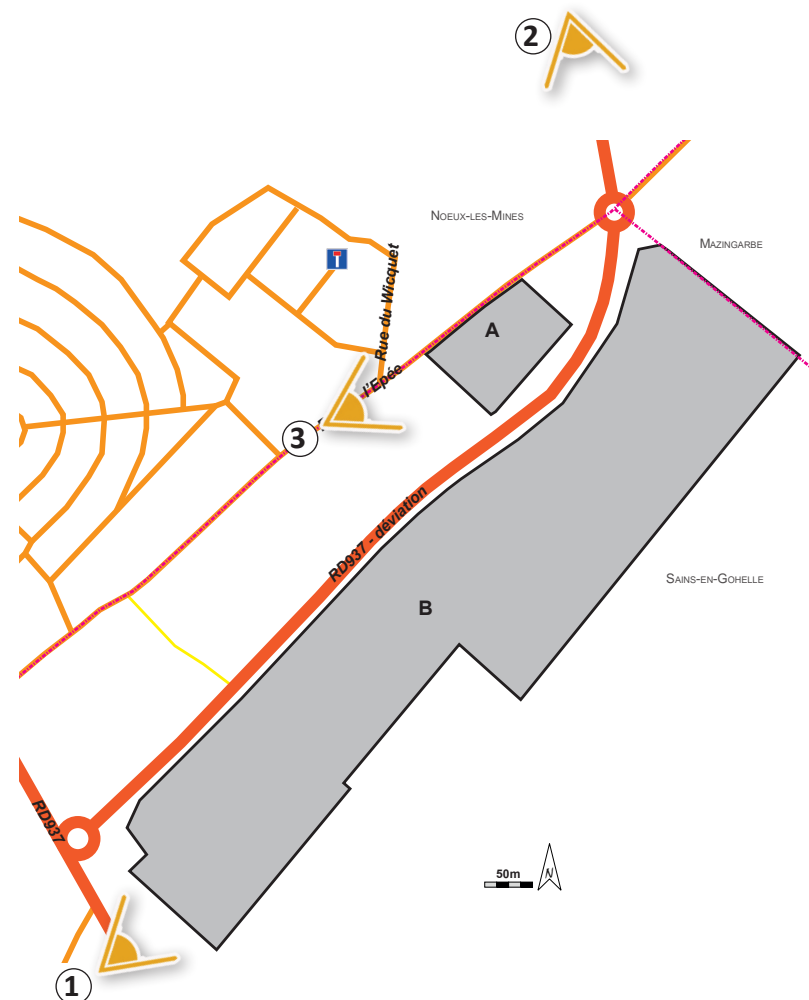
Vue vers l'est depuis la RD937. La zone commerciale limite la quasi totalité des vues vers la zone économique.



Vue vers le sud depuis la RD937 : la vue plongeante laisse apparaître une partie de la zone d'étude économique.



Vue vers le nord-est depuis la rue de l'Epée. On devine une faible portion de la zone d'étude à vocation d'habitat depuis ce point.



3. Perceptions visuelles du site
Vues éloignées
Vues rapprochées

3/ PERCEPTIONS VISUELLES DU SITE

3. Perceptions visuelles du site
Vues éloignées
Vues rapprochées

Vues rapprochées

Pour les deux zones, des vues rapprochées sont possibles, principalement depuis la RD937 et depuis la rue de l'Épée pour la zone d'habitat. Sur la RD937, ces vues sont cadrées et limitées par le traitement végétalisé en place présent sous forme de haie ou de talus végétalisé. La zone économique est plus ouverte aux vues que la zone d'habitat.



Vue depuis le bout de la rue de l'Épée au nord. La zone d'habitat est parfaitement visible.



Vue depuis la RD937 (carrefour giratoire au nord). La zone d'habitat est visible quand le talus végétalisé s'arrête.



Vue depuis la RD937 (près du carrefour giratoire au nord). La zone économique est parfaitement visible.



Vue depuis la RD937 (près du carrefour giratoire au sud). La zone économique est parfaitement visible tant que les haies ne sont pas continues.



Connecter le projet au réseau viaire existant ↔

Adapter le réseau viaire — —

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

Aménager les stationnement en façade de façon à induire un recul des constructions ○

Créer une voie de desserte au sein des zones permettant de sécuriser leur accès ↘

Gérer de façon paysagère les interfaces avec les espaces cultivés, les voiries et l'urbanisation en place //

Mettre en valeur la zone économique par des perspectives visuelles qualitatives ↙



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

Les sites d'étude sont impactés 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.

La gestion des nuisances sonores doit donc être envisagée par la mise en place de marges de **reculs raisonnables : 15m depuis la limite de voirie (RD937)**.

- Pour la zone A : les **jardins des habitations devront être implantés sur la limite en rapport avec la RD937**. Les constructions ne pourront être implantées à moins de 15m de la limite de voirie (RD937). A ce recul s'ajoutera le prolongement talus paysager existant permettant de tamponner les nuisances.

- Pour la zone B : **les constructions de la zone ne pourront s'implanter à moins de 15m de l'axe central** de la RD937. Une bande paysagère de minimum **15m depuis la limite de voirie (RD937) sera mise en place**, puis les espaces de stationnement devront être aménagés en façade. **Ces dispositions induiront un recul suffisant (50m) des constructions pour tamponner les nuisances. 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 minimum depuis la limite de voirie (RD937) pour la zone d'habitat et la zone économique. L'implantation des espaces de stationnement au sein de la zone économique induira un recul d'environ 50m pour les constructions de la zone économique.

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 la limite de voirie (RD937) pour la zone économique,
- Implantation des jardins sur la frange en relation avec la RD937 pour la zone d'habitat,
- Implantation des espaces de stationnement après la bande paysagère de 15m pour la zone économique,
- Prise en compte de la gestion hydraulique, gestion obligatoire des eaux pluviales à la parcelle,

6/ DISPOSITION CONCERNANT LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

6. Disposition concernant la sécurité routière
6.1. Définition
6.2. Parti d'aménagement
6.3. Conséquences réglementaires

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

Zone A :

La desserte routière du site d'étude se fera en deux points de la rue de l'Epée. La portion de cette rue située devant la zone d'étude jusqu'au carrefour giratoire devra être restructurée de façon à accueillir les futurs flux routiers en toute sécurité.

Un bouclage viaire sécurisé devra être mis en place depuis ces deux accès. Cette voirie devra être accompagnée d'un cheminement piétonnier et d'un traitement paysager.

Zone B :

La desserte routière du site d'étude se fera depuis les deux carrefours giratoires de la RD937. Une voirie réalisant un bouclage viaire prendra appui sur ces deux carrefours. Elle permettra une desserte sécurisée de la zone en limitant les accès sur la RD937. Cette voie longera la limite de la zone (derrière la bande paysagère) et permettra l'accroche de voies secondaires permettant l'accès aux espaces de stationnement et aux activités économiques. Elle devra être accompagnée d'un cheminement piétonnier et d'un traitement paysager.

Les espaces de stationnement seront aménagés le long de la voie primaire à l'interface entre la bande paysagère et les bâtiments.

Les voies et carrefours créés devront être entièrement sécurisés pour l'ensemble des usagers. De plus, les cheminements piétonniers et les traitements paysagers apporteront une qualité dans les déplacements et dans le cadre de vie des futurs usagers du secteur.

Le projet sera donc entièrement connecté au réseau viaire (RD937, rue de l'Epée) existant aux alentours et les zones seront entièrement bouclées. Les chemins piétonniers existants devront être maintenus et confortés si nécessaire.



6.3. Conséquences réglementaires

- Article 3 : Les accès directs aux parcelles se feront par la voie de desserte interne pour la zone B.

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

Zone A :

- Restructuration de la rue de l'Epée au nord vers le carrefour giratoire de la RD937.
- Bouclage viaire de la zone d'étude via deux accès et une voie primaire de desserte.

Zone B :

- Bouclage viaire de la zone d'étude via deux accès aménagés depuis les carrefours giratoires de la RD937 et par une voie primaire de desserte.
- Création de voies secondaires permettant l'accès aux espaces de stationnement.
- Implantation d'espaces de stationnements paysagers le long de la voie de desserte en façade du projet.

Pour les deux zones :

- Accompagnement des voiries par des chemins piétonniers et un traitement paysager.

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 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.

7.2. Parti d'aménagement

Zone A :

Cette zone, dédiée à l'habitat, devra respecter une densité minimale de 18 logements par hectare. Afin de tamponner les nuisances liées à la RD937, il conviendra d'implanter les jardins sur la limite en lien avec celle-ci. De plus, afin de conserver le rythme urbain existant aux alentours, il conviendra d'implanter les constructions avec un recul minimal de 5m depuis la rue de l'Épée.

Deux accès permettant l'accroche d'une voie primaire de desserte structureront la zone.

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

Zone B :

Cette zone, dédiée aux activités économiques, s'organisera autour de sa voie de desserte ancrée sur les deux carrefours giratoires. Cette voie structurera la zone. En plus de cette voie, des voies secondaires permettront l'accès aux espaces de stationnement paysagers qui devront être implantés entre cette voie et les constructions. Les constructions s'intercaleront entre ces espaces et les limites de la zone. Toutefois, les reculs de la zone ne sont pas très importants et sont variables. Des partis d'aménagement ont été définis afin de limiter l'effet d'écrasement liés aux bâtis économiques (voir plan). Ainsi sur les zones présentant une faible profondeur et ne présentant aucun rapport avec l'urbanisation en place, il conviendra d'implanter des bâtis de petites et moyennes tailles : 12m maximum au faitage.

Au sein de la zone présentant le plus important recul et aucun lien avec l'urbanisation en place, il conviendra d'implanter des bâtis de grandes tailles : 15m maximum au faitage. Au sein des zones présentant de faibles reculs et un lien soit avec le tissu urbain, soit avec les espaces cultivés (à l'est), il conviendra d'implanter des bâtis de petites tailles : 8m maximum au faitage.

Cette trame permettra d'être en cohérence avec la trame d'aménagement prévue pour la zone économique située sur la commune de Noeux-les-Mines (au nord).

Pour les deux zones :

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.



7.3. Conséquences réglementaires

- Article 6 : Reculs : Les constructions ne pourront s'implanter à moins de 5m de la rue de l'Epée et à moins de 15m de la RD937 pour la zone d'habitat. Pour la zone économique, les constructions ne pourront être implantées à moins de 15m de la limite de voirie de la RD937
- Article 10 : Les hauteurs des constructions sont limitées à 15m maximum au sein de la zone économique avec des secteurs ne pouvant accueillir des bâtis supérieurs à 8m et 12m (voir plan).
- 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.

Quelques principes s'appliquant à la signalétique des entreprises :

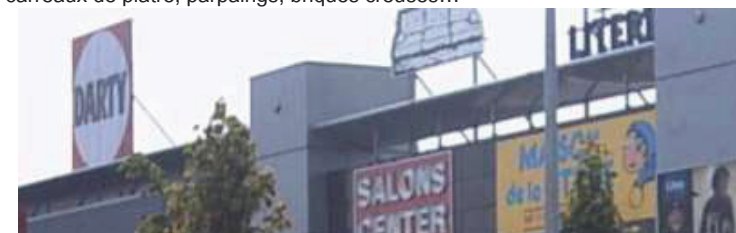
La signalétique, comme l'architecture, projette l'image extérieure d'une entreprise, il est donc important d'y apporter un soin particulier, au même titre que la façade principale ou les espaces verts environnant. La signalétique fait partie intégrante du projet architectural.

Ainsi sur l'ensemble du site, cette signalétique doit présenter une certaine homogénéité. Si les couleurs sont propres à chaque société, les dimensions devront toutefois être harmonisées, tout comme l'emplacement des enseignes. Les enseignes commerciales seront cadrées au niveau des entrées du bâti ou sur la totalité de la façade principale. Ainsi, la luminosité dégagée, notamment lors des ambiances nocturnes, créera un couloir visuel. Les éléments lumineux seront évités sur les façades latérales, arrières et les toitures (néon en pourtour de bâti, faisceaux lumineux...)

Les enseignes doivent ainsi être conçues de façon sobre, en nombre limité, et installées de façon réfléchie afin de renforcer leur message et de limiter l'effet vitrine. Pour intégrer au mieux l'enseigne tout en conservant son rôle d'identification, il est indispensable de la concevoir en relation avec l'architecture et l'implantation du bâtiment.

Sur la façade principale des bâtiments, l'enseigne devra s'intégrer au bâtiment grâce à une impression ou à une accroche directe et ne devra en aucun cas dépasser l'égout des toitures.

Toutes les signalétiques détachées des bâtiments sont interdites (type Totem, panneau publicitaire,...)



Contre-exemple : Enseignes non intégrées aux bâtis

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

- Zone habitat : Constructions à implanter à 15m minimum depuis la limite de RD937. Implantation des jardins sur la limite en lien avec la RD937 (voir ci-contre et chapitre sur les nuisances). Densité de 18 logements par hectare (minimum) à respecter. Implantation des constructions à 5m minimum de la rue de l'Epée. Réalisation d'une opération d'ensemble afin de s'assurer d'une cohérence urbaine et architecturale.
- Zone économique : Constructions à implanter à 15m minimum depuis la limite de voirie de la RD937. Respecter les secteurs d'implantation adapté à des hauteurs de bâtis différentes selon le contexte urbain et paysager : 8m, 12m et 15m au faitage.
- Soin particulier apporté aux matériaux des constructions pour maintenir la cohérence urbaine et architecturale et pour tamponner les nuisances.

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

Zone A (habitat) : Afin d'intégrer la zone dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances sonores et visuelles, il conviendra de :

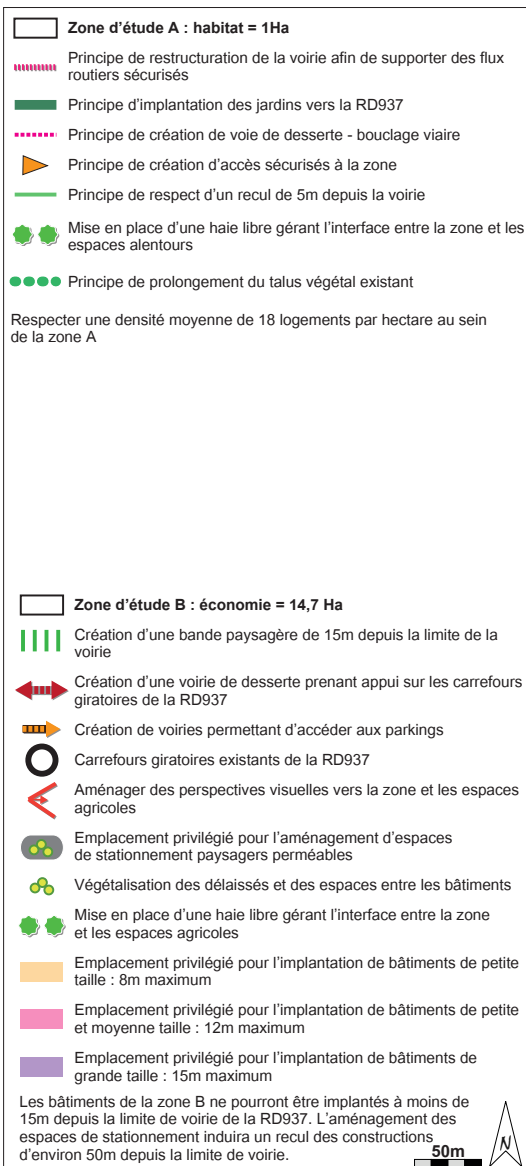
- implanter une haie libre sur les franges en relation avec les habitations existantes et avec le bassin de gestion hydraulique.
- implanter les jardins vers la limite en lien avec la RD937.
- Poursuivre l'aménagement du talus paysager existant le long de la RD937.

Zone B (économie) : Afin d'intégrer la zone dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances sonores et visuelles, il conviendra de :

- aménager une bande paysagère végétalisée de 15m minimum depuis la limite de RD937 induisant un recul des constructions.
- appliquer un traitement paysager des espaces de stationnement et les concevoir de façon à ce qu'ils soient perméables.
- mettre en place une haie libre sur les limites en relation avec le tissu urbain et les espaces agricoles pour gérer les échanges.
- végétaliser les délaissés et les espaces situés entre les bâtiments.

Les éléments techniques de cette zone devront être intégrés de façon paysagère.

De plus, pour mettre en valeur la zone et les espaces agricoles alentours, il conviendra de conserver des perspectives visuelles permettant de voir la zone économique tout en laissant apparaître la plaine située en arrière-plan.



Plan de la qualité urbaine et paysagère

Pour les deux zones, les voiries créées devront être accompagnée par un traitement paysager et une voie piétonne permettant de lier la zone aux alentours. Les zones d'étude seront donc entièrement praticables par les piétons et agréables à traverser. Ces aménagements favoriseront la cohérence urbaine et paysagère et agrémenteront ce secteur communal.

8.3. Conséquences réglementaires

• Article 13 :

- Obligation d'implanter un talus paysager végétalisé le long de la frange nord de la RD937.
- Obligation de planter les franges (haie libre) du projet en lien avec l'urbanisation et les espaces agricoles.
- Les espaces de stationnement devront recevoir un traitement paysager et devront être perméables.
- Création d'une bande paysagère de 15m minimum le long de la frange sud de la RD937.
- Obligation de végétalisation des espaces délaissés et des espaces entre les bâtiments.

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

Zone A (habitat) : Afin d'intégrer la zone dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances sonores et visuelles, il conviendra de :

- implanter une haie libre sur les franges en relation avec les habitations existantes et avec le bassin de gestion hydraulique.
- implanter les jardins vers la limite en lien avec la RD937.
- Poursuivre l'aménagement du talus paysager existant le long de la RD937.

Zone B (économie) : Afin d'intégrer la zone dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances sonores et visuelles, il conviendra de :

- aménager une bande paysagère végétalisée de 15m minimum depuis la limite de RD937 induisant un recul des constructions.
- appliquer un traitement paysager des espaces de stationnement et les concevoir de façon à ce qu'ils soient perméables.
- mettre en place une haie libre sur les limites en relation avec le tissu urbain et les espaces agricoles pour gérer les échanges.
- végétaliser les délaissés et les espaces situés entre les bâtiments.
- intégrer les éléments techniques de façon paysagère.
- création de perspectives visuelles permettant de voir la zone économique tout en laissant apparaître la plaine située en arrière-plan.

Pour les deux zones :

- Création de cheminement doux accompagnant les voiries.
- Traitement paysager des axes de déplacement.

- Zone d'étude A : habitat = 1Ha**
- Principe de restructuration de la voirie afin de supporter des flux routiers sécurisés
 - Principe d'implantation des jardins vers la RD937
 - Principe de création de voie de desserte - bouclage viaire
 - Principe de création d'accès sécurisés à la zone
 - Principe de respect d'un recul de 5m depuis la voirie
 - Mise en place d'une haie libre gérant l'interface entre la zone et les espaces alentours
 - Principe de prolongement du talus végétal existant

Respecter une densité moyenne de 18 logements par hectare au sein de la zone A

- Zone d'étude B : économie = 14,7 Ha**
- Création d'une bande paysagère de 15m depuis la limite de la voirie
 - Création d'une voirie de desserte prenant appui sur les carrefours giratoires de la RD937
 - Création de voiries permettant d'accéder aux parkings
 - Carrefours giratoires existants de la RD937
 - Aménager des perspectives visuelles vers la zone et les espaces agricoles
 - Emplacement privilégié pour l'aménagement d'espaces de stationnement paysagers perméables
 - Végétalisation des délaissés et des espaces entre les bâtiments
 - Mise en place d'une haie libre gérant l'interface entre la zone et les espaces agricoles
 - Emplacement privilégié pour l'implantation de bâtiments de petite taille : 8m maximum
 - Emplacement privilégié pour l'implantation de bâtiments de petite et moyenne taille : 12m maximum
 - Emplacement privilégié pour l'implantation de bâtiments de grande taille : 15m maximum

Les bâtiments de la zone B ne pourront être implantés à moins de 15m depuis la limite de voirie de la RD937. L'aménagement des espaces de stationnement induira un recul des constructions d'environ 50m depuis la limite de voirie.

