



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**

**Pacage 2 et 3**

**Commune de Sainte-Catherine**



**SAS URBYCOM** - Aménagement & Urbanisme  
CS 60 200 Flers-en-Escrebieux  
59 503 Douai Cedex  
Tel. 03.62.07.80.00  
Mail. [contact@urbycom.fr](mailto: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 des zones «Pacage 2 et 3» de la Communauté Urbaine d'Arras, située en entrée de ville de Sainte-Catherine le long de la RD63 et de la RN25.

L'analyse du projet sera effectuée au regard de cinq critères de référence énoncés par la loi : les nuisances, la sécurité, la qualité architecturale ainsi que la qualité de l'urbanisme et des paysages et devra permettre, dans un contexte de frugalité foncière, de réduire les bandes d'inconstructibilité tout en imposant des orientations d'aménagement garantes de qualité urbaine.

### RAPPEL :

#### ÉTUDE AU TITRE DE L'ARTICLE L111-8 DU CODE DE L'URBANISME

«Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.»

#### ARTICLE L.111-6 DU CODE DE L'URBANISME

«En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19.»

#### ARTICLE L.111-7 DU CODE DE L'URBANISME

« L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas :

- 1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- 2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- 3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- 4° Aux réseaux d'intérêt public.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.»

Les dispositions réglementaires issues de la présente étude seront intégrées au règlement du Plan Local d'Urbanisme.





## CHAPITRE 2

# Contexte de l'étude

## I / Situation géographique et présentation du projet

Le présent dossier a pour but d'étudier le projet de création et d'aménagement des zones Pacage 2 et 3 destinées à accueillir des activités économiques.

Sainte-Catherine est une ville française, située dans le département du Pas-de-Calais et dans la région Hauts-de-France. Elle s'étend sur environ 4,4 km<sup>2</sup> et compte 3 486 habitants en 2015.

La commune se situe à environ 2,5km d'Arras et à 18km de Lens. La commune est administrativement rattachée à l'arrondissement d'Arras. Elle fait partie de la Communauté Urbaine d'Arras (CUA).

Le secteur d'étude est divisée en deux zones d'étude d'environ 13,8Ha pour la zone Ouest et 12,5Ha pour la zone Est se situe au nord de la commune, en entrée de ville et en limite communale avec Anzin-St-Aubin. Les zones se situent de part et d'autre de la RD63 et de la RN25.

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

Elle occupera des espaces cultivés et en friche.

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



Localisation des zones «Pacage 2 et 3» 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, UEc et de sous-secteurs (exemple : UEm1).

Le secteur UEI correspond au secteur à vocation d'activités mixtes y compris commerces de détail et services.

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). En sus, dans le sous-secteur UEm1, les constructions et installations à usage de commerces de détail et d'activités de service ou s'effectue l'accueil d'une clientèle si elles sont directement liées à une activité autorisée.

La zone 1AUE correspond à une zone d'urbanisation future à vocation spécifique d'activités mixtes. Le secteur 1AUEm correspond au secteur à vocation d'activités mixtes à l'exception du commerce de détail et des services où s'effectue l'accueil d'une clientèle (sauf lorsqu'ils sont liés aux activités autorisées).

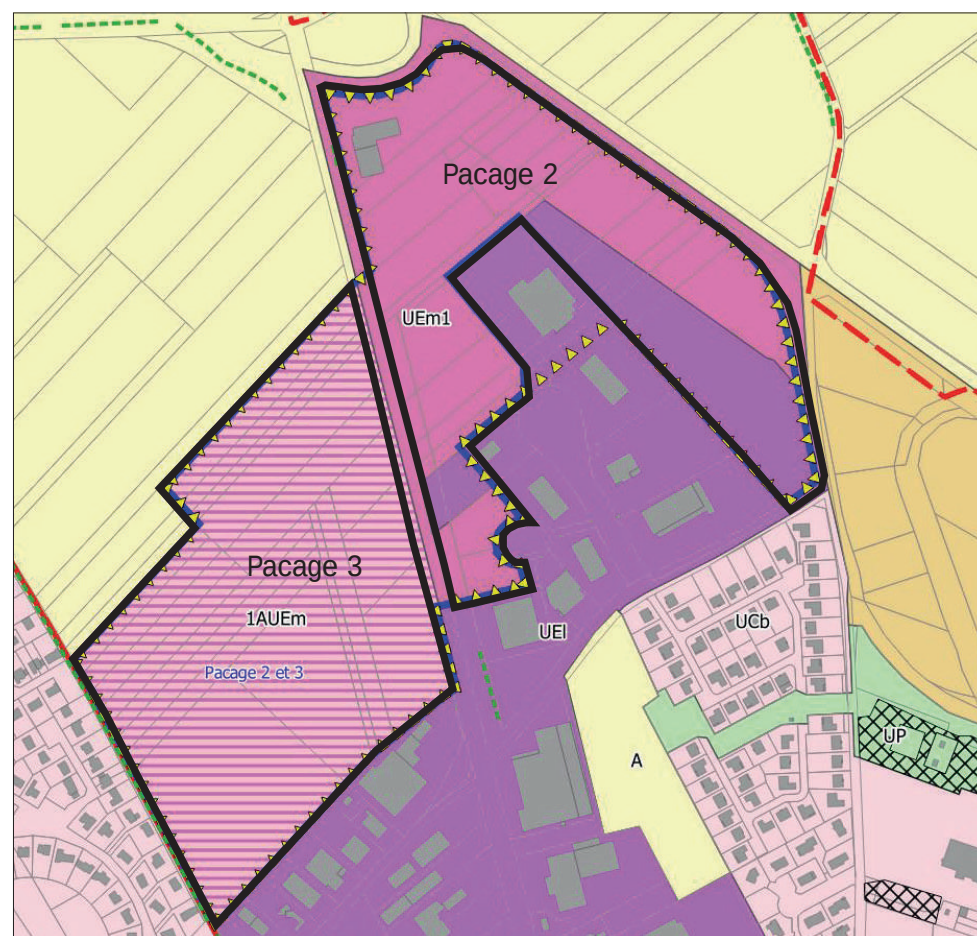
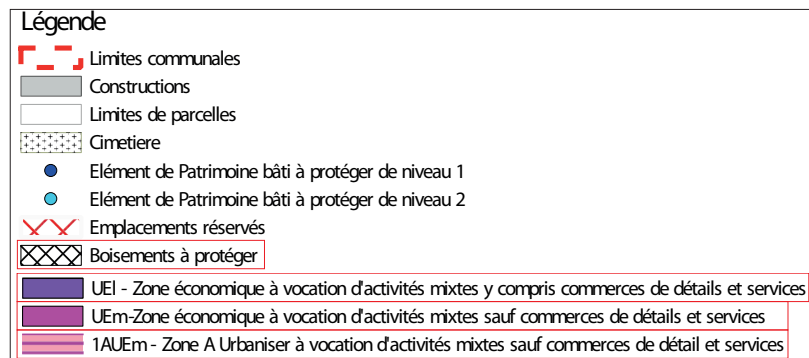
Les zones d'étude se trouvent sur des zones 1AUEm et UEm1 de la commune de Sainte-Catherine.

Situé à proximité de la RD63 et de la RN25 (axes terrestres classés 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 75m de part et d'autre de l'axe central de la RD63 et dans une bande de 100m de part et d'autre de l'axe central de la RN25. 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 révèle la présence d'un boisement à préserver au sein de la zone est.

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



Extrait du Plan de zonage



## B. Le PADD

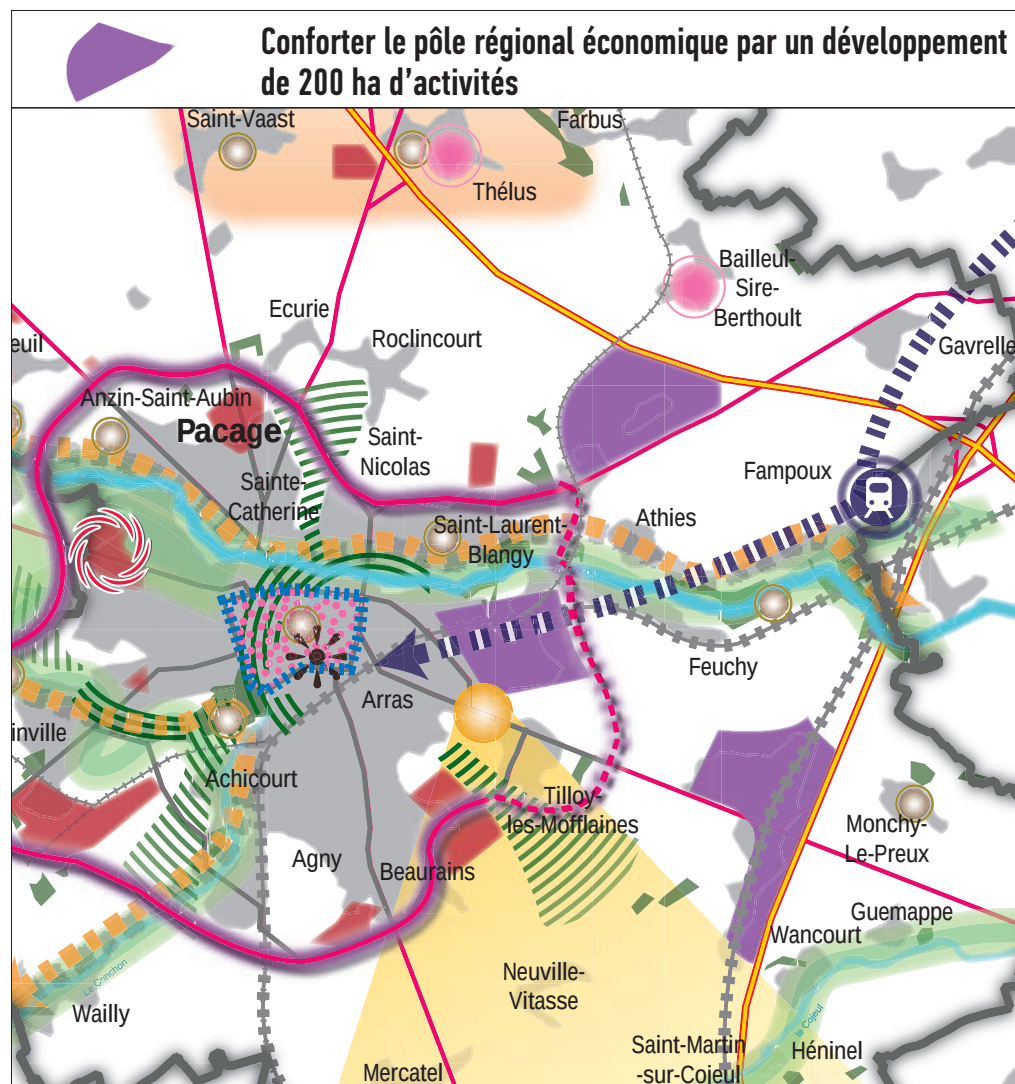
En termes de déplacements, le Projet d'Aménagement et de Développement Durables précise que : « Au cœur de la nouvelle Région des Hauts de France, idéalement située entre Lille et Amiens, la CUA sera particulièrement attentive à la mise à niveau des dessertes routières d'intérêt régional, tant en termes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

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

Le PADD précise les orientations pour les déplacements doux 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 Pacage.



Extrait du Plan de PADD de la CUA

## C. Le Scot de l'Arrageois

Le projet de DOO du SCOT de l'Arrageois précise les points suivants :

### Concernant la qualité et cohérence des entrées du territoire :

«Les axes vitrine doivent marquer l'identité arrageoise et valoriser ses entrées. Ils impliquent une approche collective à l'échelle du territoire pour favoriser

l'affirmation de marqueurs paysagers et rechercher une certaine unité dans les manières de les mettre en valeur.»

#### Concernant le réseau de pôles économiques :

- Affirme le positionnement économique du territoire sur les différents axes économiques, en lien avec les différents savoir-faire et ressources locaux.
- Vise à développer une réponse adaptée à la diversité des besoins des entreprises en termes d'offre foncière et immobilière, d'accès aux services aux entreprises et aux employés. Le SCOT ne définit pas de thématisation particulière des parcs d'activité, mais vise à déterminer des objectifs d'aménagements adaptés aux enjeux de flux et d'accès aux services et bassins de fonctionnement des entreprises pour mieux répondre à la diversité de leurs besoins et faciliter leurs synergies.

Le SCOT classe la zone d'activités économiques «Pacage» comme «Parcs et espaces d'activités du pôle urbain majeur d'Arras».

## D. Les servitudes d'utilité publique

Les zones d'étude sont concernées par plusieurs servitudes d'utilité publique :

Servitude de classement et de protection :

T5 : Servitudes aéronautiques de dégagement.

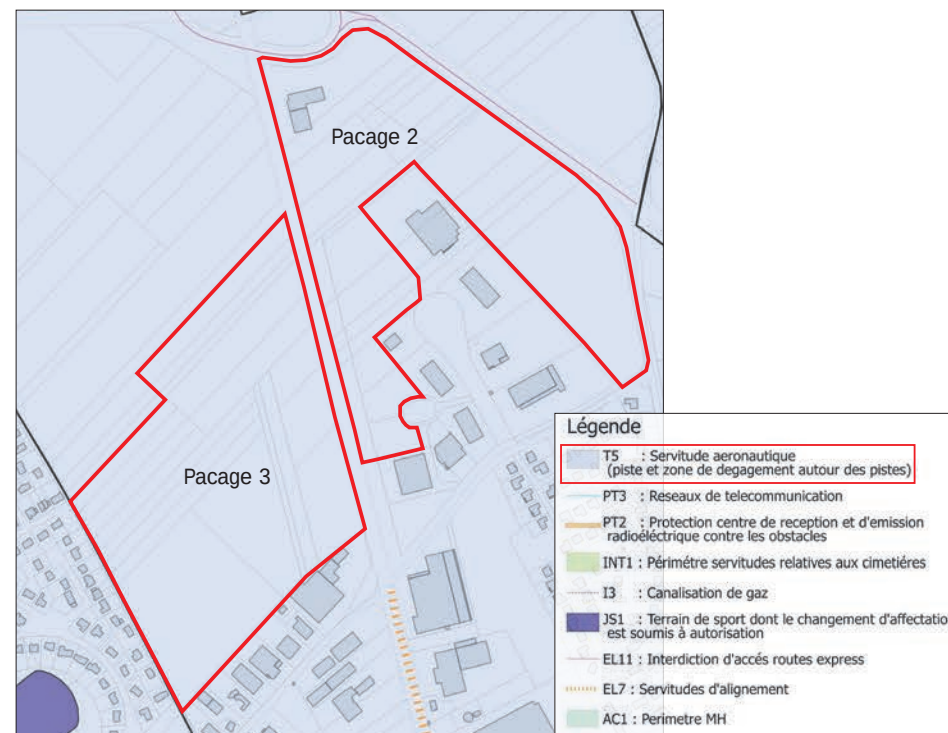
Servitude d'alignement :

EL11 : Servitudes relatives aux interdiction d'accès grevant les propriétés limitrophes des routes express et des déviations d'agglomération (RN25).

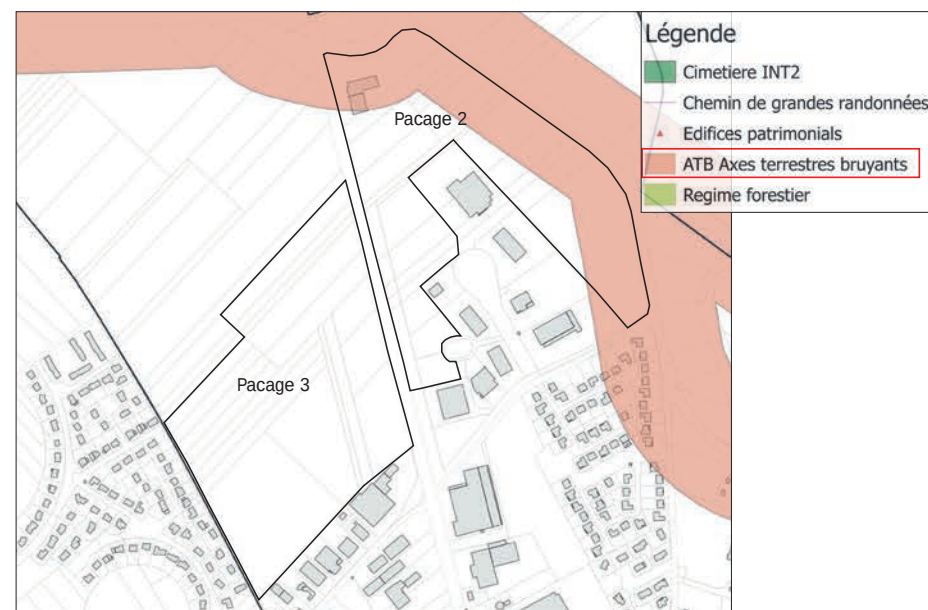
Il conviendra de prendre en compte cet élément lors de l'élaboration du projet.

## E. Les informations et obligations diverses

La zone d'étude n'est pas directement concernée par des obligations diverses. Seule la présence de la RN25 passant à proximité des zones induit une zone de bruit qui vient empiéter sur la zone la plus à l'est.



Extrait du plan des servitudes d'utilité publique



Extrait du plan d'informations et d'obligations diverses





## IV / Occupation du sol, topographie et risques

### A. Occupation du sol

Les deux zones d'étude sont séparées par la RD63.

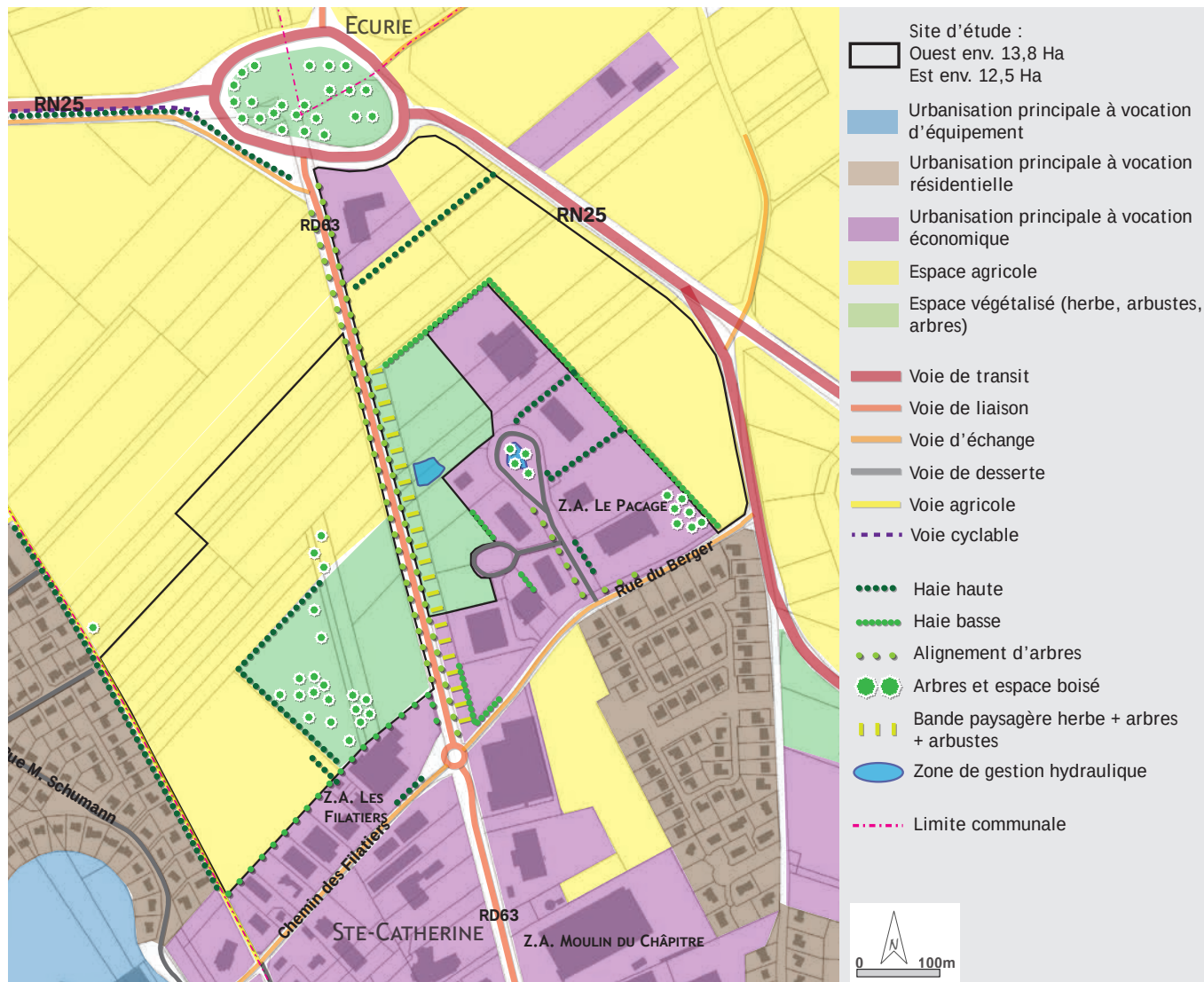
La zone Ouest est occupée par des espaces cultivés accompagnés d'espaces végétalisés (plantation de conifères), au sud-est) composés d'herbes, d'arbres, et de haies. Elle est bordée au nord par des espaces cultivés, à l'ouest par un chemin rural accompagné d'une végétation haute et par delà par un lotissement résidentiel, à l'est par la RD63 et un alignement d'arbres et au sud par des bâtiments d'activités économiques.

La zone Est est occupée par des espaces cultivés accompagnés d'espaces végétalisés composés d'herbes, de haie hautes et basses, d'un bassin de gestion hydraulique et d'un bâti économique abandonné. Elle est bordée au nord par le carrefour giratoire de la RN25, à l'est par la RN25 et par-delà par des espaces cultivés et des bâtiments économiques, au sud par la zone économique existante et à l'ouest par un alignement d'arbres implanté le long de la RD63. Plus au sud, un secteur résidentiel prend place.

Le contexte local présente une imbrication de diverses vocations. Les espaces résidentiels, économiques, naturels, agricoles se côtoient en entrée de ville. Les interfaces sont souvent végétalisées entre les diverses activités.



Une partie de la zone est - espaces végétalisés



Une partie de la zone ouest - champ et végétation



## B. Topographie

Le projet se situe entre 87 et 101 mètres d'altitude.

La zone ouest est située entre 88m et 95m d'altitude. Sa pente est décline d'est en ouest.

La zone Est est située entre 93m et 101m d'altitude.  
Sa pente décline du nord-est vers le sud-ouest.

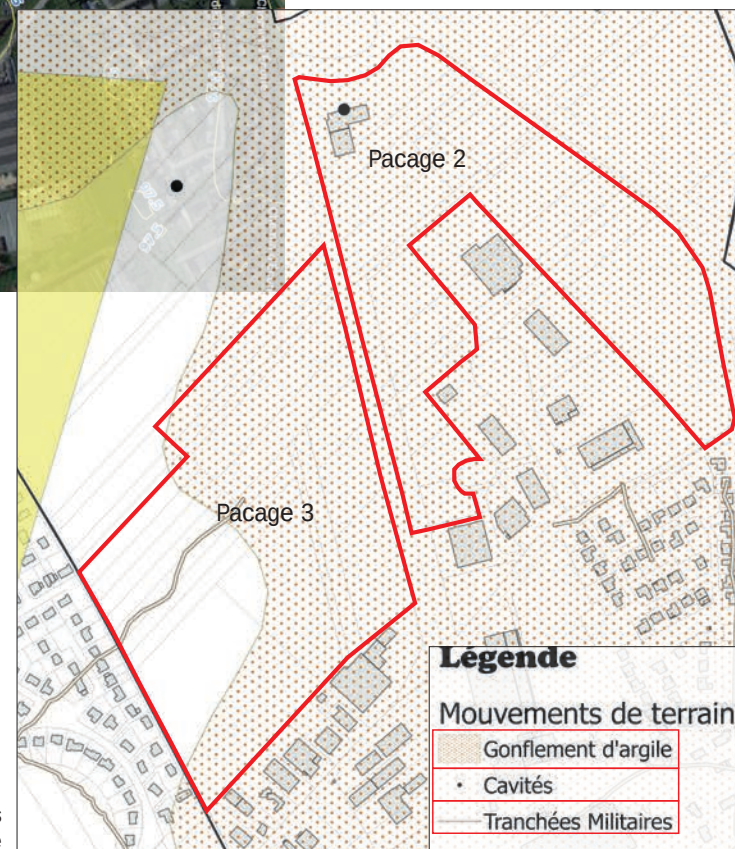
Les variations topographiques sont relativement faibles, toutefois, il conviendra de prendre en compte cet état afin d'adapter la gestion hydraulique.



Vue vers la zone



Topographie de la zone



Extrait du plan des risques  
de Sainte-Catherine

## C. Risques

Les deux zones de projet sont concernées par le gonflement des argiles. De plus, la zone ouest est concernée par la présence de tranchées militaires et la présence d'une cavité en lien avec le bâti économique existant.

Il conviendra d'adapter les constructions et le projet à ces risques.



## V / Déplacements

### A. Routes

La zone est bien desservie car à proximité d'axes routiers importants tels que la RD63, la RN25 et la RN17 (Arras-Lens). Seule la RN25 dispose d'une liaison cyclable sur ses abords à l'ouest du carrefour giratoire.

La route desservant les deux zones est la RD63. Il s'agit d'une voie large, sans cheminement doux, avec marquage central permettant la liaison entre les communes du secteur. Elle est accompagnée d'alignements d'arbres.

Actuellement, aucun accès aux zones de projet ou à la zone économique en place n'est implanté sur ce tronçon de la RD63.

La zone de projet Ouest est bordée par un chemin agricole support de randonnée. La zone économique des Filatiers, située au sud de cette dernière, est desservie par le chemin du même nom le bordant au sud. Ce chemin dispose de trottoirs.

La zone économique «Z.A. le Pacage» est en partie accessible depuis la rue du Berger au sud, mais elle est majoritairement desservie par une voie primaire de desserte interne accompagnée d'un traitement paysager et hydraulique, mais non pourvue de cheminement doux. Cette dernière, la rue du Four à Chaux, se termine sur une aire de retournement et est complétée par une voie secondaire desservant plusieurs constructions sur sa partie ouest et également pourvue d'une aire de retournement.

Actuellement, la Z.A. le Pacage n'est pas accessible aux piétons.

Les voies menant aux activités économiques sont toutes accompagnées d'éclairage public.



Le chemin des Filatiers



La rue du berger



La sortie de la RN25 à l'est de la zone



La RN25 et sa piste cyclable



La RD63



Le chemin bordant l'ouest de la zone ouest



La rue du Four à Chaux

## B. Déplacements doux

Actuellement, seule une voie cyclable est présente au nord du site d'étude le long de la RN25. Elle ne longe pas la zone. Le chemin rural bordant la zone ouest accueille un itinéraire de randonnée. L'aménagement d'une piste ou d'une voie cyclable pourra être étudié. Aucune voie douce n'est identifiée à proximité du site. Il conviendra d'envisager l'aménagement de voies douces menant aux deux zones.



La voie cyclable le long de la RN25

## 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).

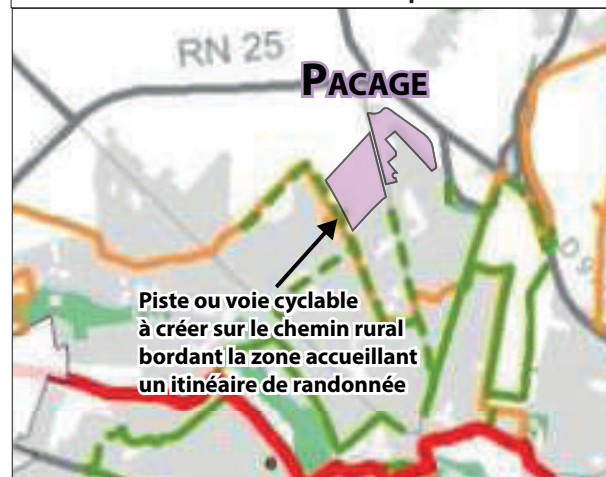
Actuellement, plusieurs arrêts de bus sont implantés à proximité de la zone économique, voire au sein de celle existante.

Il s'agit d'arrêts de la ligne 5 «Anzin-St-Aubin ZA des Filatiers» : Arrêt Jardinierie ; Arrêt Filatiers ; Arrêt Champ Fleuri.



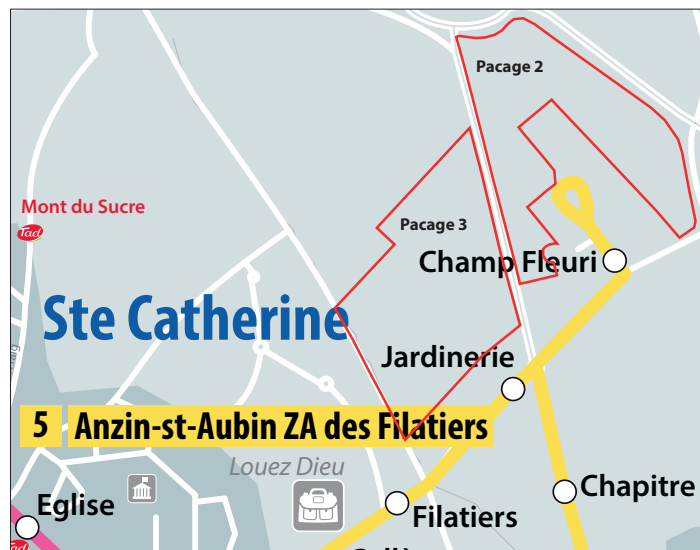
Deux arrêt de bus implantés à proximité de la zone

### Armature communautaire des déplacements doux



#### Légende

| Réseau cyclable structurant        | Desserte ferroviaire | Réseau viaire structurant  |
|------------------------------------|----------------------|----------------------------|
| Piste ou voie cyclable existante   | Gare                 | Autoroute                  |
| Piste ou voie cyclable à créer     | Halte ferrée         | Autre voie structurante    |
| Parc à vélo                        | Voie ferrée          | Liaison de desserte locale |
| Véloroute de la Mémoire            |                      |                            |
| Réseau piéton structurant          |                      |                            |
| Chemin de Grande Randonnée         |                      |                            |
| Autre chemin de randonnée existant |                      |                            |



Extrait du plan des transports en commun - Bus



## VI / Architecture et urbanisme local

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

Le contexte urbain et architectural proche se compose d'habitats et de bâtis économiques.

Deux poches résidentielles se situent à proximité à l'ouest et au sud-est. La première se compose de constructions mitoyennes ou non disposant d'un jardin et d'un jardinet. Les toitures sont à deux pans et sont en tuiles. La brique et l'enduit dominent en termes de matériaux et la hauteur courante est le R+C. Les interfaces sont marquées par des haies, des clôtures ou les deux. Ce secteur est homogène.

La seconde est composée de maisons non mitoyennes présentant des hauteurs allant de R à R+C avec des toitures à deux pans. L'enduit clair domine largement et on retrouve également la présence de jardins et de jardinets en façade. Les interfaces sont marquées par des haies, des clôtures ou les deux. Ce secteur est homogène.

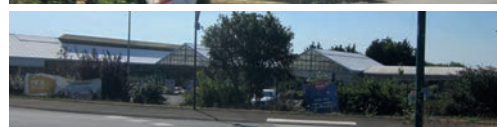
Les bâtis économiques proches sont répartis en deux endroits. Le premier, la «Z.A. des Filatiers» se situe au sud de la zone Ouest. Les constructions s'y alignent le long du chemin des Filatiers. Elles disposent d'espaces de stationnement en façade. Il peut y avoir une clôture, une haie ou aucun traitement sur les limites séparatives. Les constructions sont souvent de teintes claires et peuvent être en enduit, en béton, en tôle avec des toitures plates ou à deux pans. Les hauteurs sont moyennes. Ce secteur est accessible aux piétons.

Le second se situe au sud et à l'est de la zone d'étude Est. Il inclut des constructions de l'opération «Le Pacage» de hauteurs moyennes. Ces dernières disposent de toitures plates ou à deux pans. Elles sont réalisées en béton ou en tôle et présentent des teintes variées allant du gris ou blanc en passant par le vert, le bleu et le rouge. Les interfaces peuvent ne pas être marquées ou peuvent être réalisées par des clôtures et/ou des haies. Ces bâtis s'organisent pour la plupart le long de la voie de desserte «Rue du Four à Chaux» qui ne dispose pas de cheminement doux. Une construction isolée se situe au nord de la zone d'étude Est. Elle possède les caractéristiques présentées ci-dessus.

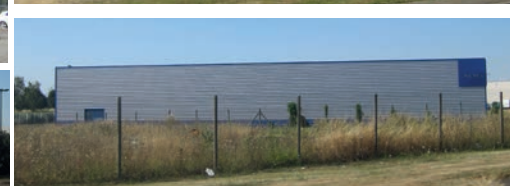
Les secteurs économiques sont relativement homogènes (couleurs, volumes, formes, matériaux,...) mais pourraient présenter une unité plus importante encore.



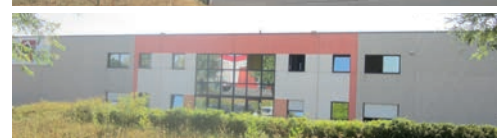
Les constructions résidentielles proches



Les constructions du chemin des Filatiers



Les constructions de la rue du berger



Constructions de la zone Pacage existante

Construction à l'abandon située près du carrefour giratoire au nord de la zone au nord de la zone est



## VII / Paysage

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

De manière générale, le paysage local est marqué par le caractère agricole du secteur, les infrastructures de transport, la végétation accompagnant les infrastructures et les espaces urbanisés (économique et résidentiel).

La végétation présente est constituée d'herbes, d'arbustes et d'arbres le plus souvent sous formes de linéaires (haies, alignements) et de poches boisées. Elle permet l'intégration des voies routières mais également des espaces économiques (secteur est) existants telle la bande paysagère aménagée le long de la RD63 qui présente des espaces enherbés accompagnés de haies basses et d'alignements d'arbres. Le côté ouest ne dispose que d'un alignement d'arbres. Les interfaces entre les bâtis existants sont plantés soit par des haies basses laissant passer les vues, soit par des haies hautes et denses occultant tout échange visuel.

Un espace de gestion hydraulique est implanté au sein de l'aire de retournement de la voie de desserte de la Z.A. le Pacage. Ce dispositif est complété par un bassin de tamponnement des eaux situé au sein de la zone Est.

La zone ouest dispose de poches boisées et de haies en son sein.

Actuellement, les vues sont possibles vers la zone économique existante et sont agrémentées par la végétation.

La bonne gestion paysagère et environnementale de ce projet permet d'envisager sa bonne intégration, ainsi que le marquage et la valorisation de l'entrée de ville.



Haie haute le long du chemin bordant la zone ouest



Traitement paysager au sein de la zone Pacage existante



Traitement végétalisé de la limite Est de la zone Est



Traitement paysager de l'aire de retournement



Alignement d'arbre, herbes, haie basse le long de la RD63



## VIII / Perceptions visuelles du site

### A. Perception éloignée

Des perspectives visuelles éloignées vers la zone d'étude sont possibles depuis la RN25 au nord-est et à l'est de la zone. Il s'agit des vues les plus ouvertes. De manière générale, les vues lointaines sont principalement fermées par la présence de filtres végétalisés hauts assurant l'intégration des secteurs. Depuis le sud, le végétal et certaines constructions empêchent également les vues vers la zone.



Vue depuis la RD63 au sud - la végétation empêche la plupart des vues. Toutefois, on aperçoit, de façon très cadrée, le haut de certaines bâtis existants au sein de la zone Pacage.



Vue depuis la RN25 à l'est - la végétation basse habille le bas des constructions existantes. Les vues sont majoritairement ouvertes depuis cet axe.



Vue depuis la RN25 au nord-ouest - la végétation empêche les vues vers la zone.



## B. Perception rapprochée

Depuis les principaux axes de déplacement proches (RD63, RN25) les vues sont possibles et ouvertes vers les deux zones. Depuis la RD63, la zone ouest est bien visible à travers l'alignement d'arbres en place. La zone Est est en partie visible, mais l'accompagnement paysager existant de ce côté de la RD63 assure une intégration par le végétal qualitative. Les alignements d'arbres, les espaces de recul enherbés et les haies habillent de bonne façon les constructions existantes et les vues vers celles-ci. Depuis la RN25 à l'est de la zone est, les vues sont pleinement ouvertes, aucun filtre végétal n'obstrue les vues.



Vue depuis la RD63 à l'ouest de la zone Est - les constructions sont en partie visibles mais la végétation habille et cadre de bonne façon les perspectives visuelles.



Vue depuis la RD63 à l'est de la zone ouest - le site est parfaitement ouvert aux vues à travers l'alignement d'arbres.



Vue depuis la RD63 à l'est de la zone ouest - le site est parfaitement ouvert aux vues à travers l'alignement d'arbres.



Vue depuis la RN25 à l'est de la zone est - le site est parfaitement ouvert aux vues. Aucun obstacle ne gêne les vues.





## IX / Enjeux

Connecter le projet au réseau viaire existant de façon sécurisée



Réduire les reculs d'implantation : RD63, RN25 - 30m



Renforcer ou créer des franges paysagères intégrant le projet



Sécuriser et valoriser l'entrée de ville



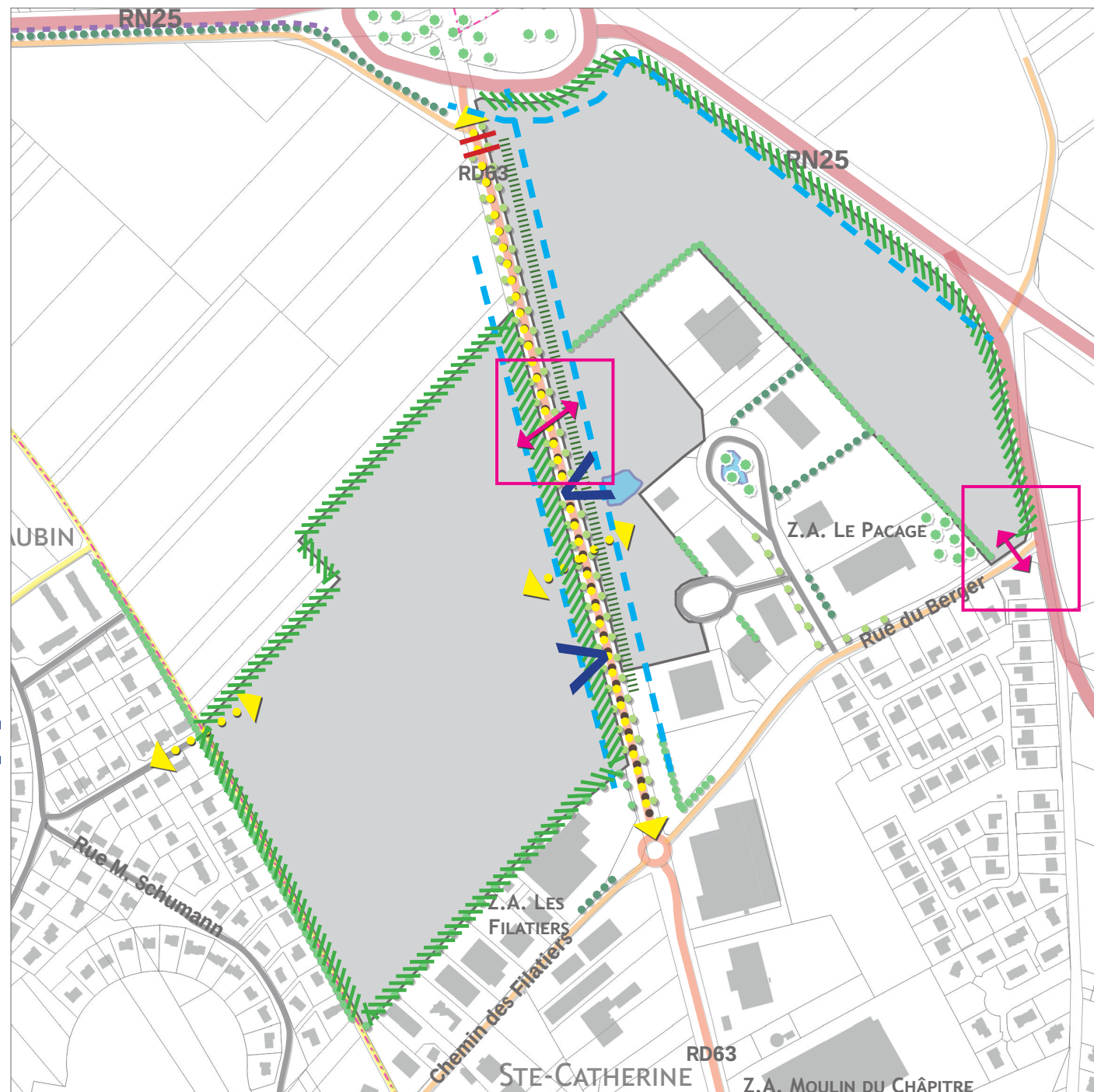
Aménager des connexions douces sécurisées



Conserver un effet vitrine de la zone



Maintenir l'alignement paysager existant





## 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 d'étude (secteur Est) est concerné par les nuisances sonores générées par l'infrastructure voisine - RN25 - identifiée comme «Axe Terrestre Bruyant (ATB) et induisant un secteur de bruit de 100m autour de celle-ci. La frange nord et est de la zone zone Est sont concernées par ce bruit. 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, notamment en termes de choix des matériaux.

Bien que non classée comme axe bruyant, la RD63 génère des nuisances et en générera encore plus quand le projet sera développé. C'est pour cela qu'il conviendra de gérer les nuisances sonores et visuelles par la mise en place de marges de **reculs raisonnables : 30m minimum depuis l'axe central de la RD63 pour les constructions pour chaque zone (Ouest et Est) et 30m minimum depuis l'axe central de la RN25 pour les constructions**. Il conviendra également d'utiliser pour et dans les constructions des matériaux bénéficiant de bonnes capacités d'isolation acoustique.

#### 2. GESTION DES EAUX PLUVIALES ET ASSAINISSEMENT

Sur le site, il conviendra d'assurer la continuité hydraulique de réseau en place. L'imperméabilisation du site sera limitée autant que possible et les eaux pluviales seront traitées à la parcelle. Les eaux de ruissellement issues de la voirie publique seront dirigées, grâce au profil en travers de la chaussée, vers la noue filant le long de la voirie, afin d'y être stockées puis infiltrées. Des zones de débord seront aménagées aux points bas afin de pouvoir y recueillir les eaux de ruissellement en cas de pluie d'occurrence supérieure à la décennale.

Chaque parcelle devra donc gérer ses eaux usées sur site et être équipée d'un système de traitement autonome. Ce système de traitement devra être conforme aux exigences du règlement de la Communauté Urbaine d'Arras en la matière.





### 3. AIR

La qualité de l'air sera améliorée par la bonne présence du végétal qui limitera l'action du vent et qui filtrera en partie les particules de poussières atmosphériques. La desserte en transports en commun existante et/ou en développement et la possibilité de développer les modes de déplacement doux contribuent à réduire les émissions polluantes.

## C. Conséquences règlementaires

- Article 6 : Recul obligatoire des constructions de minimum 30m depuis l'axe central de la RD63 et de la RN25.

## 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 30m et de minimum depuis l'axe central de la RD63 et de la RN25.
- 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

Zone est :

Actuellement, une voirie de desserte permet l'accès aux activités économiques existantes. Cette voie est munie d'un traitement paysager, mais pas de cheminements doux et se termine sur une aire de retournement. Elle prend appui sur la rue du Berger au sud.

Afin de desservir la zone de projet, il sera possible de prolonger cette voie à partir de l'aire de retournement existante. Des voies secondaires pourront être aménagées en complément. Dans tous les cas, les voiries créés devront être accompagnées de cheminements doux et d'un traitement paysager (végétal et/ou hydraulique).

Cette éventuelle voie prolongée débouchera sur un carrefour entièrement sécurisé sur la RD63 - idéalement un carrefour giratoire. Ce dernier permettra la desserte des deux zones d'étude : Est et Ouest.

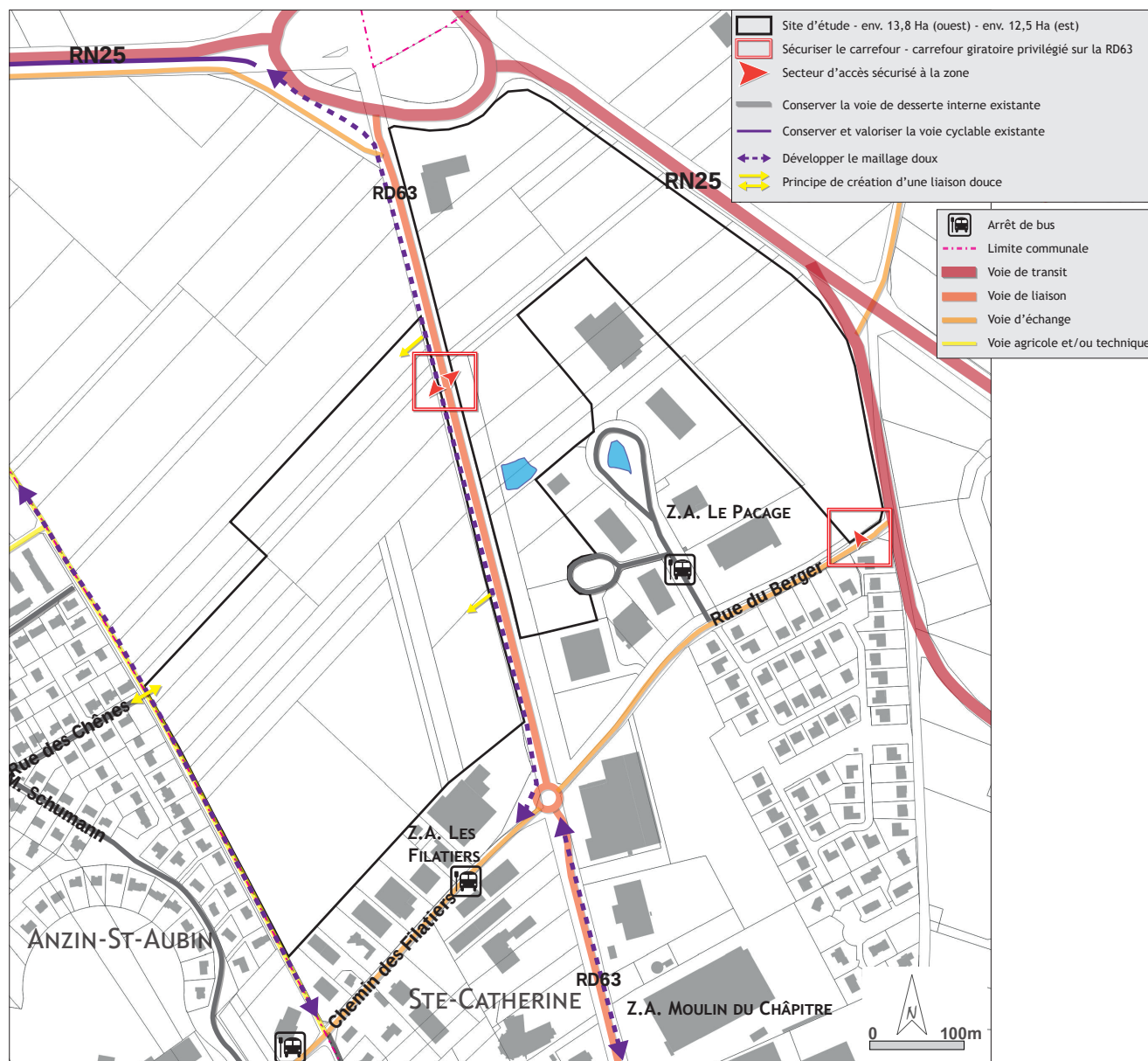
De plus, un accès sécurisé supportant une voie de desserte pourra être envisagé depuis la bretelle de la RN25 au sud-est de la zone.

Zone ouest :

La desserte de la zone ouest se fera par une voirie primaire. Des voies secondaires pourront être aménagées en complément. Dans tous les cas, les voiries créés devront être accompagnées de cheminements doux et d'un traitement paysager (végétal et/ou hydraulique).

La desserte des parcelles des deux zones ne pourra pas se faire directement depuis la RD63, ni depuis la RN25 et sa bretelle.

Les liaisons douces alentours seront maintenues et pourront



Plan de la gestion des déplacements





être étendues le long de la RD63 avec la création d'au moins deux liaisons piétonnes vers la zone ouest depuis le cheminement créé le long de la RD63. Ce cheminement devra être intégré au sein de la bande paysagère. Une autre liaison douce devra être aménagée entre la zone ouest, le chemin la bordant et le lotissement existant le long de la rue des Chênes.

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

## C. Conséquences règlementaires

- Article 13 : Les accès directs aux parcelles seront interdits depuis la RD63 et la RN25.

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

- Création de voies de desserte primaires et/ou secondaires accompagnées de traitements paysagers et de cheminements doux.
- Création d'un carrefour sécurisé (carrefour giratoire privilégié) sur la RD63 desservant les deux zones et d'un carrefour sécurisé le long de la bretelle de la RN25 au sud-est de la zone Est.
- Desserte des parcelles depuis les voies de desserte internes.
- Sécurisation des déplacements au sein de la zone.
- Accompagnement par un cheminement doux des voies existantes et de la RD63 (au sein de la bande paysagère).
- Création de liaisons douces entre les différents secteurs.
- Conservation des voies douces existantes.

## 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 adoucissent l'impact visuel des constructions.

### B. Parti d'aménagement

Le site d'étude a vocation à accueillir des constructions à usage économiques. Les abords des deux zones sont déjà occupés par des constructions à vocation économique.

Le secteur de projet est constitué de deux zones situées de part et d'autre de la RD63.  
Les deux zones seront structurées par les voiries primaires.

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

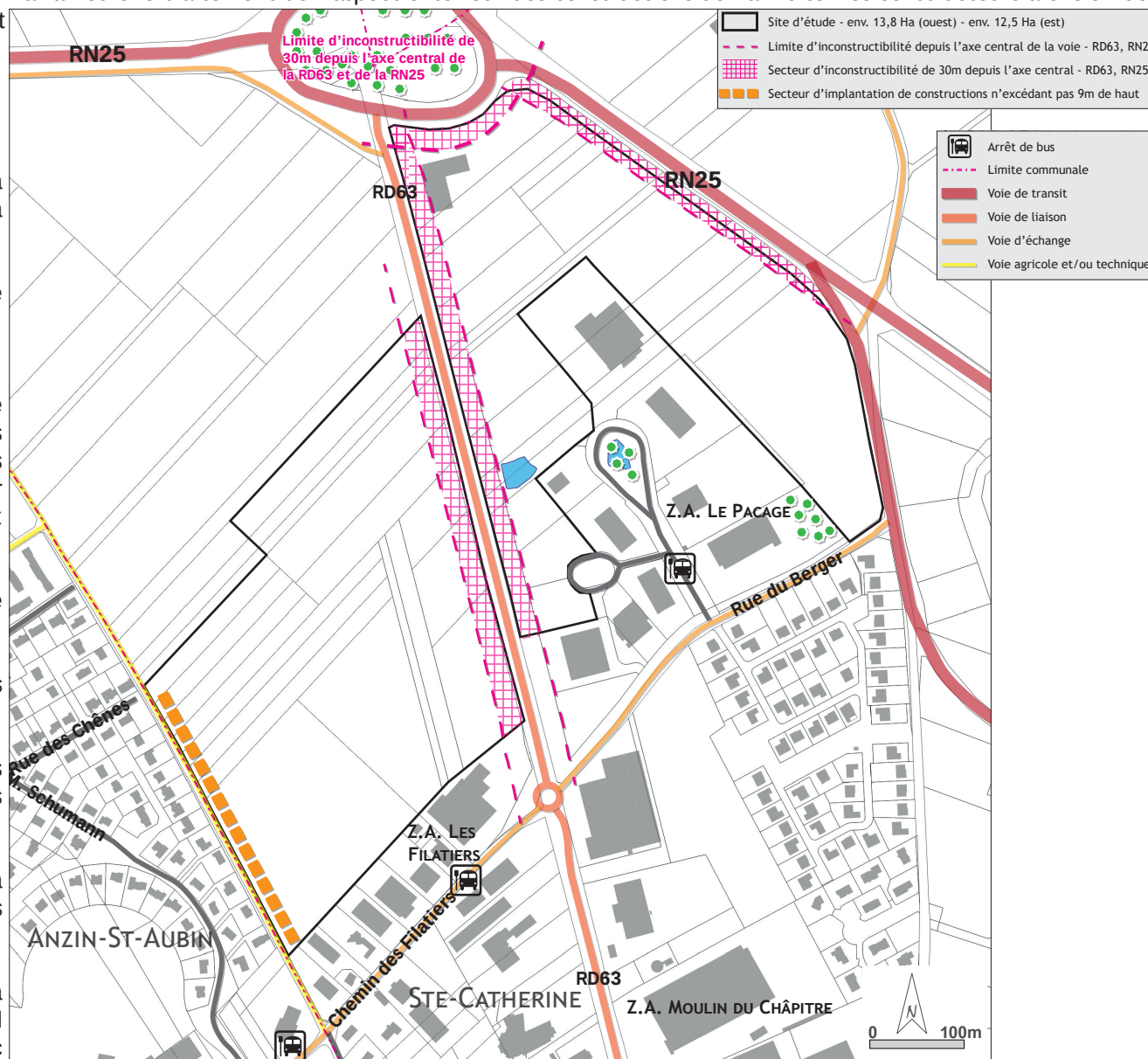
Les constructions seront desservies par les voiries de desserte et s'organiseront le long de celles-ci.

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

Toujours dans le but de limiter les impacts des voies routières sur le projet, il conviendra de respecter des reculs d'implantation.

Depuis l'axe central de la RD63 et de la RN25, il conviendra de respecter un recul d'implantation de 30m pour les constructions pour les deux zones.

De plus, pour la zone ouest, il conviendra de limiter la hauteur des constructions à 9m maximum sur les franges nord et ouest (pour les constructions de premier rang) en lien avec



Plan de la composition urbaine et architecturale



les espaces agricoles et résidentiels de façon à limiter le sentiment d'écrasement lié aux volumes des bâtis et à créer un gradient de hauteurs augmentant progressivement depuis les extérieurs vers le centre.

## C. Conséquences règlementaires

- Article 6 : Reculs : voir paragraphe sur la gestion des nuisances
- Article 5 : La hauteur des constructions est limitée à 9m au point le plus haut pour les constructions de premier rang le long de la limite ouest de la zone ouest.

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

- Création de bandes de recul de 30m depuis l'axe central de la RD63 et de la RN25 (voir schéma ci-contre et chapitre sur les nuisances) pour les deux zones.
- Soin particulier apporté aux matériaux des constructions pour maintenir la cohérence urbaine et architecturale et pour tamponner les nuisances.
- Intégration des éléments techniques.
- Limitation des hauteurs des bâtis de premier rang sur la limite ouest de la zone ouest de façon à favoriser l'intégration de la zone.

## IV / Qualité de l'urbanisme et des paysages

### A. Définition

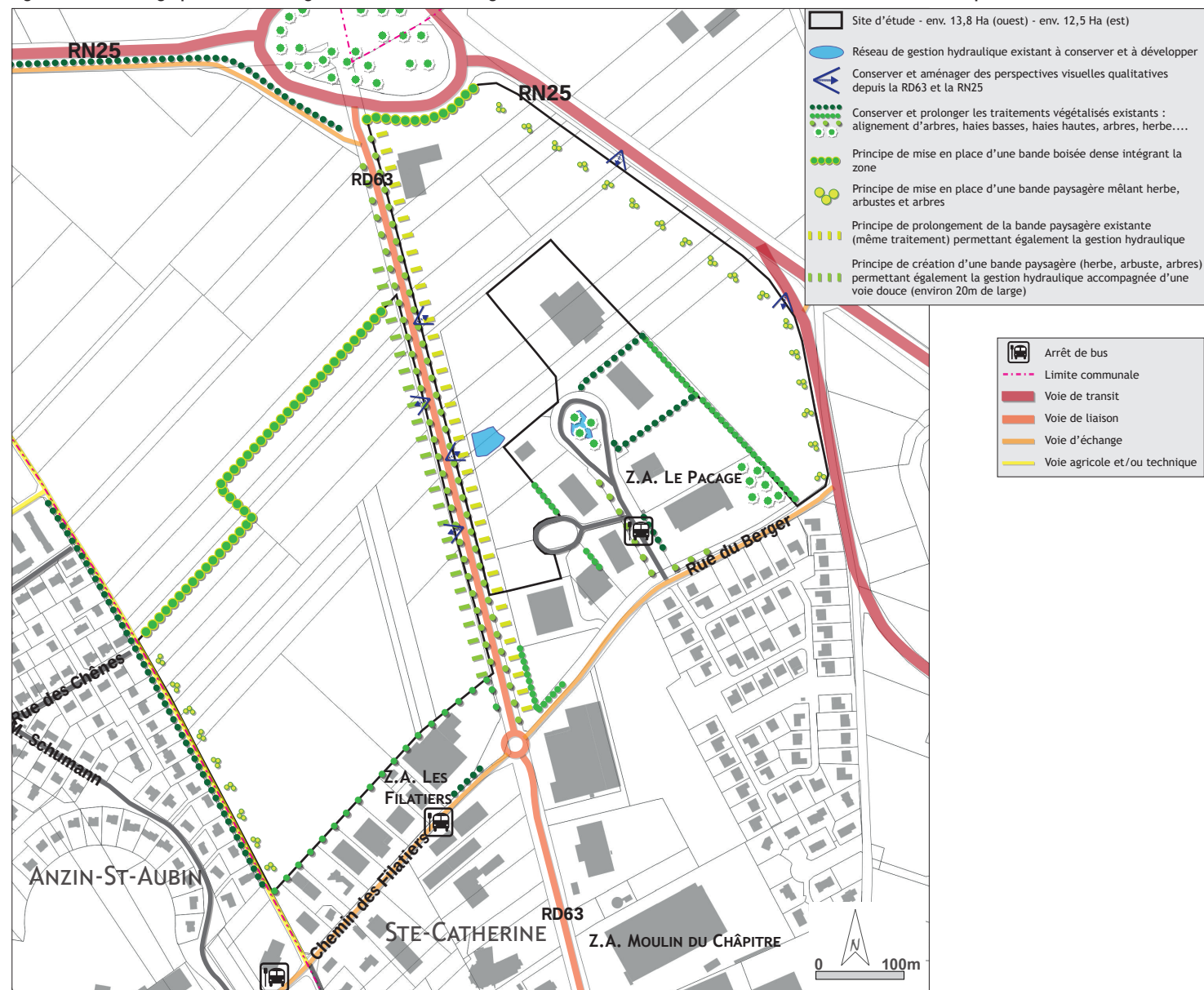
La qualité de l'urbanisation doit s'apprécier au regard de la logique urbaine générale. L'aménagement de la nouvelle zone doit réduire les impacts sur les milieux environnants. La forme urbaine doit notamment être étudiée pour permettre la notion d'intégration et de mixité des fonctions urbaines en relation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

### B. Parti d'aménagement

Le traitement paysager de la façade de la zone Est est actuellement réalisé le long de la RD63. Il conviendra de le poursuivre si nécessaire. Afin de conserver la cohérence paysagère, il conviendra d'appliquer le même traitement paysager en façade de la zone ouest le long de la RD63. On devra donc retrouver sur une bande d'environ 20m de large, un alignement d'arbres, des espaces enherbés et des haies basses, le tout accompagné par un cheminement doux (cycle et piéton). Cette frange pourra également recevoir un espace de gestion hydraulique. Ce traitement induira un recul des constructions et une valorisation de la zone.

Les traitements végétalisés existants sur les pourtours des deux zones devront être maintenus et confortés si nécessaire.

Afin de favoriser l'intégration de la zone ouest, il conviendra d'implanter une bande boisée dense le long de la frange nord afin de limiter les perspectives visuelles et d'intégrer largement la zone dans un écrin vert. Ce même type de traitement devra être réalisé entre le carrefour giratoire de la RN25 et le nord de la zone Est. De plus, la frange ouest de la zone Ouest, ainsi que la frange est de la zone Est devront recevoir



Plan de la composition paysagère





une bande paysagère mêlant herbes, arbustes et arbres afin d'agrémenter les secteurs.

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

Toutes les voiries créées devront être accompagnées par un traitement paysager (hydraulique et/ou végétal) et par un cheminement doux, cycles et/ou piétons, (le long des voies à créer). Des liaisons douces vers les espaces extérieurs aux zones seront également aménagées. Les zones d'étude seront donc agréables à traverser pour tous.

Afin de valoriser les zones économiques, il conviendra de conserver des perspectives visuelles qualitatives vers ces dernières depuis la RD63 et la RN25.

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.

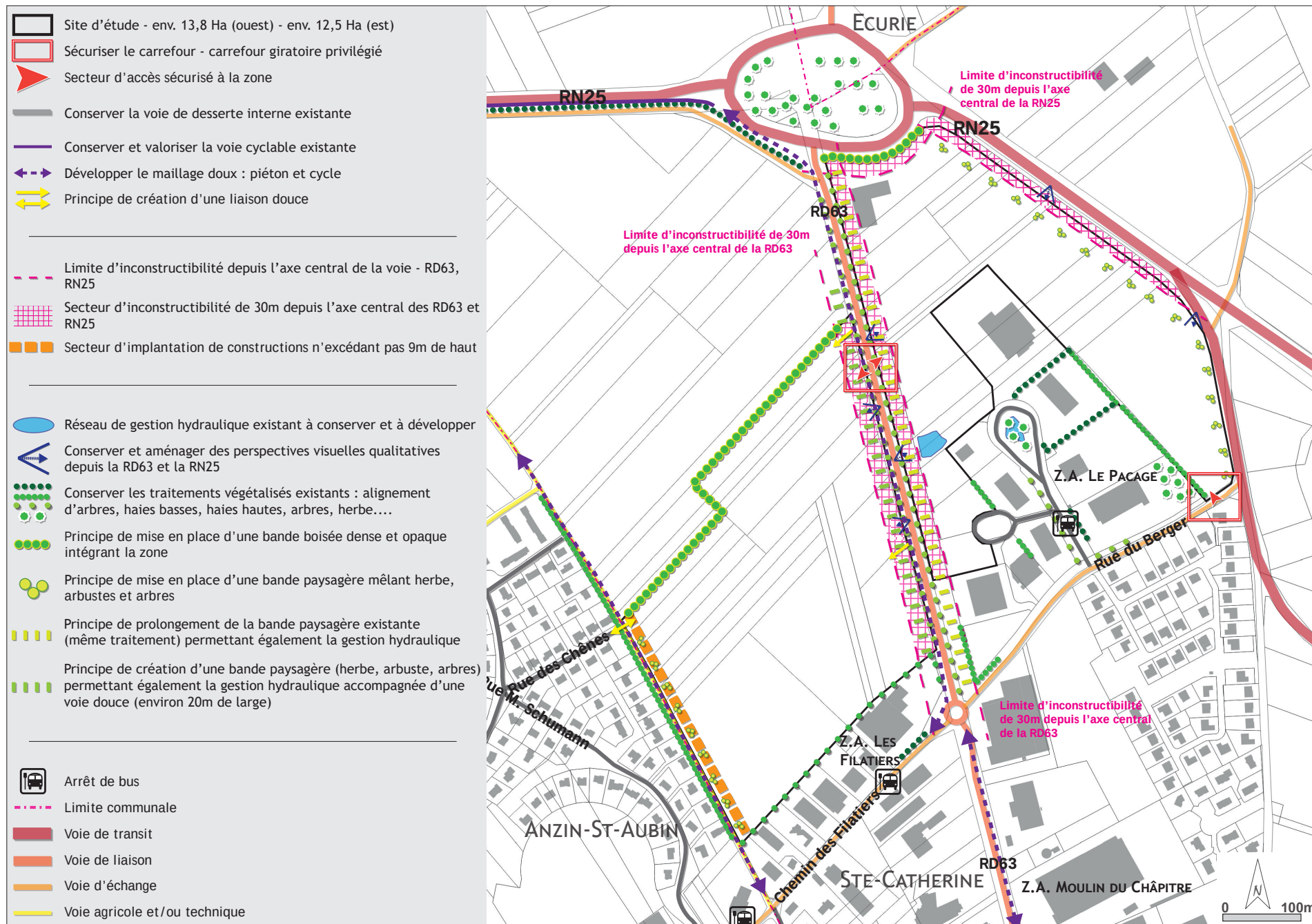
## C. Conséquences réglementaires

Aucune conséquence réglementaire.

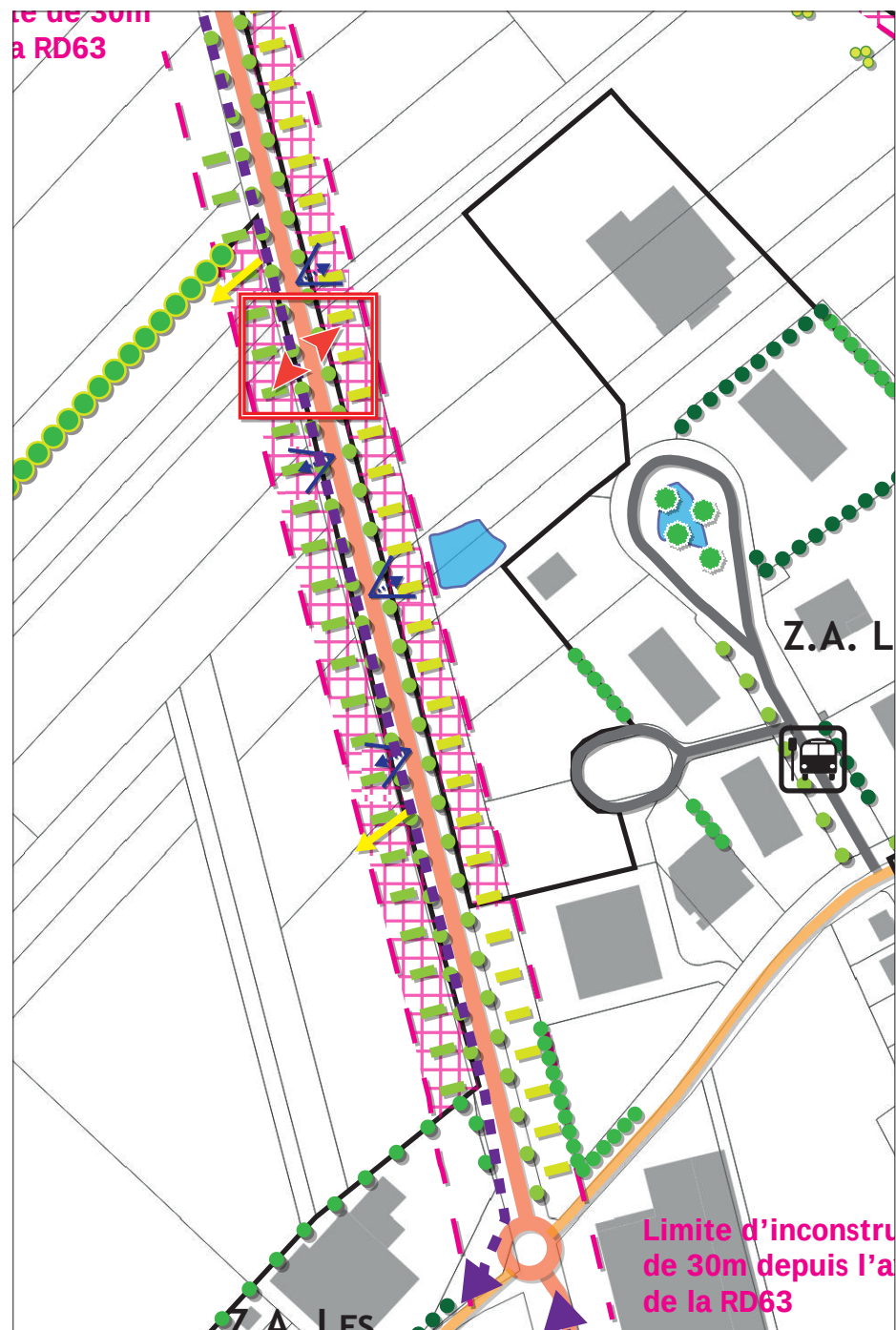
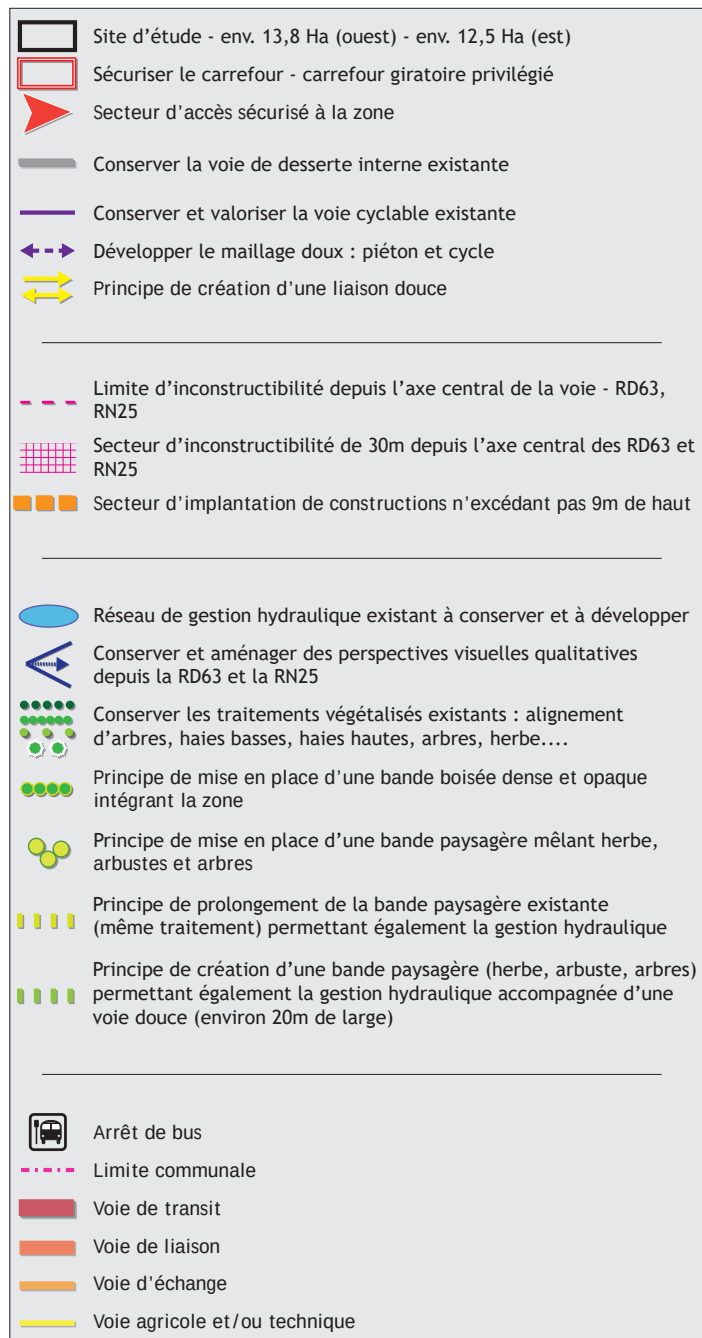
## D. Conséquences sur les orientations d'aménagement et de programmation

- Création d'une bande de recul paysagère d'environ 20m depuis la RD63 (zone ouest) (voir schéma ci-contre) et confortement et prolongement de celle existante.
- Soin particulier apporté aux matériaux des constructions pour maintenir la cohérence urbaine et architecturale (voir partie urbanisme et architecture).
- Traitement paysager des axes de déplacement et des interfaces avec les espaces agricoles et routiers.
- Cheminement doux accompagnant les voies de desserte.
- Création de perspectives visuelles qualitatives vers les deux zones depuis la RD63 et la RN25.
- Pour les deux zones :
  - création d'une bande boisée dense le long des franges nord.
  - mise en place d'une bande paysagère accueillant herbes, arbustes et arbres le long de la frange ouest de la zone ouest et le long de la frange est de la zone est.
- Création d'une bande paysagère végétalisée mêlant herbes, arbustes et arbres le long du chemin bordant la zone ouest et le long de la frange de la zone Est en lien avec la RN25.
- 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



# V / Schéma d'organisation - Synthèse



Zoom sur le plan de synthèse