

COMMUNE DE NOUVELLE-ÉGLISE

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



CRÉATION D'UN PARC D'ACTIVITÉS COMMUNAUTAIRE LE LONG DE L'A16 ET DE LA RD219 À NOUVELLE-ÉGLISE

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Communautaire
de la Région d'Audruicq du 18 Septembre 2025

Nicole CHEVALIER
Présidente de la Communauté de
Communes de la Région d'Audruicq



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

Communauté de Communes de la Région d'Audruicq
Maison Rurale - 66 Place du Général de Gaulle
62 370 Audruicq
Tel. 03.21.00.83.83
Fax. 03.21.00.83.84
Mail. COMMUNAUTE-REG-AUDRUICQ@ccra.fr



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 Nouvelle-Eglise, située au nord du tissu urbain principal à proximité de l'A16 et de la RD219. 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

2.1. Situation géographique et présentation du projet

Le présent dossier a pour but d'étudier le projet d'aménagement d'un parc d'activités économique communautaire destiné à accueillir des bâtiments d'activités en façade de l'A16.

Nouvelle-Eglise est une ville française, située dans le département du Pas-de-Calais et dans la région des Hauts-de-France. Elle s'étend sur environ 9,07 km² et compte 593 habitants en 2014.

La commune se situe à environ 17 km de Calais, 30 km de Dunkerque, 29 km de St-Omer et à 48 km de Boulogne-sur-mer.

La commune est administrativement rattachée à l'arrondissement de Calais et au canton de Marck, elle adhère à la Communauté de Communes de la Région d'Audruicq.

La zone d'étude d'environ 30,14 Ha se situe dans la partie centrale de la commune et au nord du tissu urbain principal communal. Elle se situe au barycentre du territoire intercommunal.

Elle se situe en frange de l'A16 reliant Calais à Dunkerque et de la RD219 reliant Oye-Plage à St-Omer. La zone est donc très accessible et bien desservie.

Sa vocation permettra de conforter le dynamisme économique du territoire communal et intercommunal.



Localisation de Nouvelle-Eglise à l'échelle régionale.



Localisation de Nouvelle-Eglise à l'échelle communale.

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. 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/ CONTEXTE D'ÉTUDE

2.2. Document d'urbanisme

La commune de Nouvelle-Eglise est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme intercommunal.

Le site d'étude se trouve sur une zone 1AUe du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (Zone peu ou non équipée, ouverte à l'urbanisation sous la forme d'une ou plusieurs opérations d'aménagement. Elle a pour vocation l'économie, regroupant les activités artisanales, industrielles et commerciales).

Situé à proximité de l'A16 et de la RD219, le site d'étude est soumis au régime de la loi Barnier.

Par conséquent les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100m de part et d'autre de l'axe central de l'A16 et dans une bande de 75m depuis l'axe central de la RD219. 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.

Les servitudes d'utilité publique, informations et obligations diverses

Selon le plan des servitudes d'utilités publiques la zone est concernée sur ses franges par :

A3 : Servitude de passage : Passage des engins mécaniques pour entretien des canaux. (frange est)

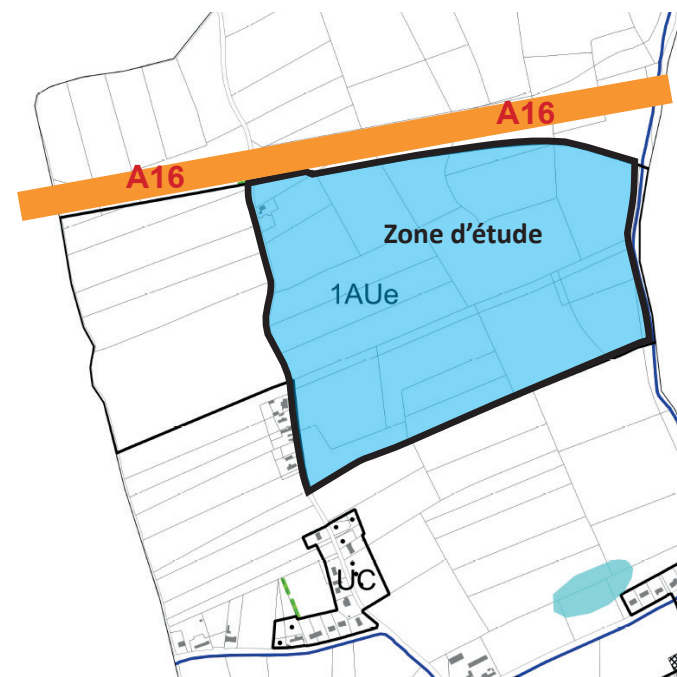
EL11 : Servitude d'alignement : Interdiction d'accès grevant les propriétés limitrophes des routes express. (A16 - frange nord)

I4 : Servitude de passage : Ligne ou canalisation électrique. (frange sud)

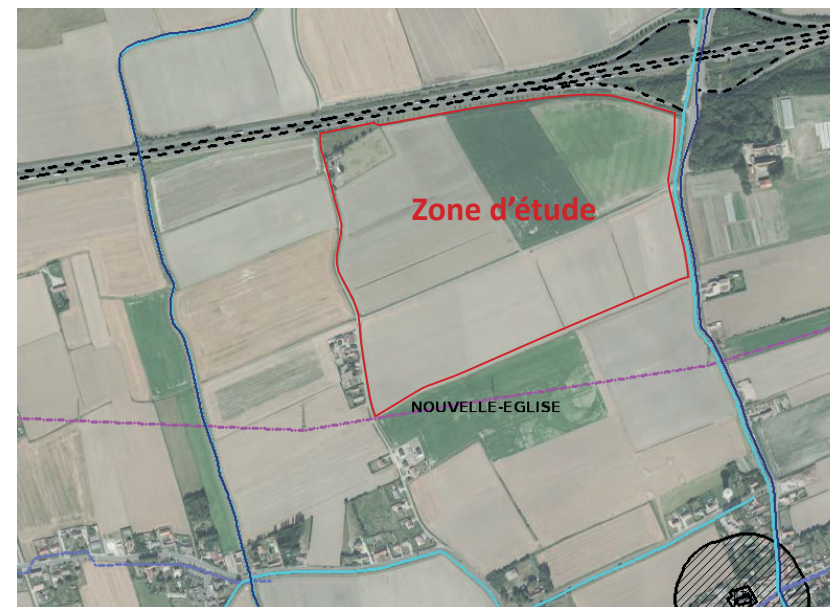
ATB : Axe terrestre bruyant - Voie de catégorie 1 (300m) : A16. (frange nord)

Les aménagements de la zone devront prendre en compte ces servitudes.

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



Plan de zonage du PLU



Plan des servitudes d'utilité publique

2.3. Justifications du projet et enjeux locaux : Intérêt général

La zone concernée par la loi Barnier est située au centre de Nouvelle-Eglise le long de l'A16 et de la RD219.

L'urbanisation résidentielle au sud de la zone est déconnectée du tissu urbain principal de la commune. En effet, l'urbanisation principale communale se situe un peu plus au sud encore.

La zone d'étude, d'une superficie de 30,14 Ha vient aménager un espace situé sur le PLU en 1AUe (zone dédiée aux activités économiques).

Cette dernière est bordée :

- à l'ouest : par une voie de desserte,
- à l'est : par la RD219,
- au sud : par des cours d'eau et des terres cultivées,
- au nord : par l'A16.

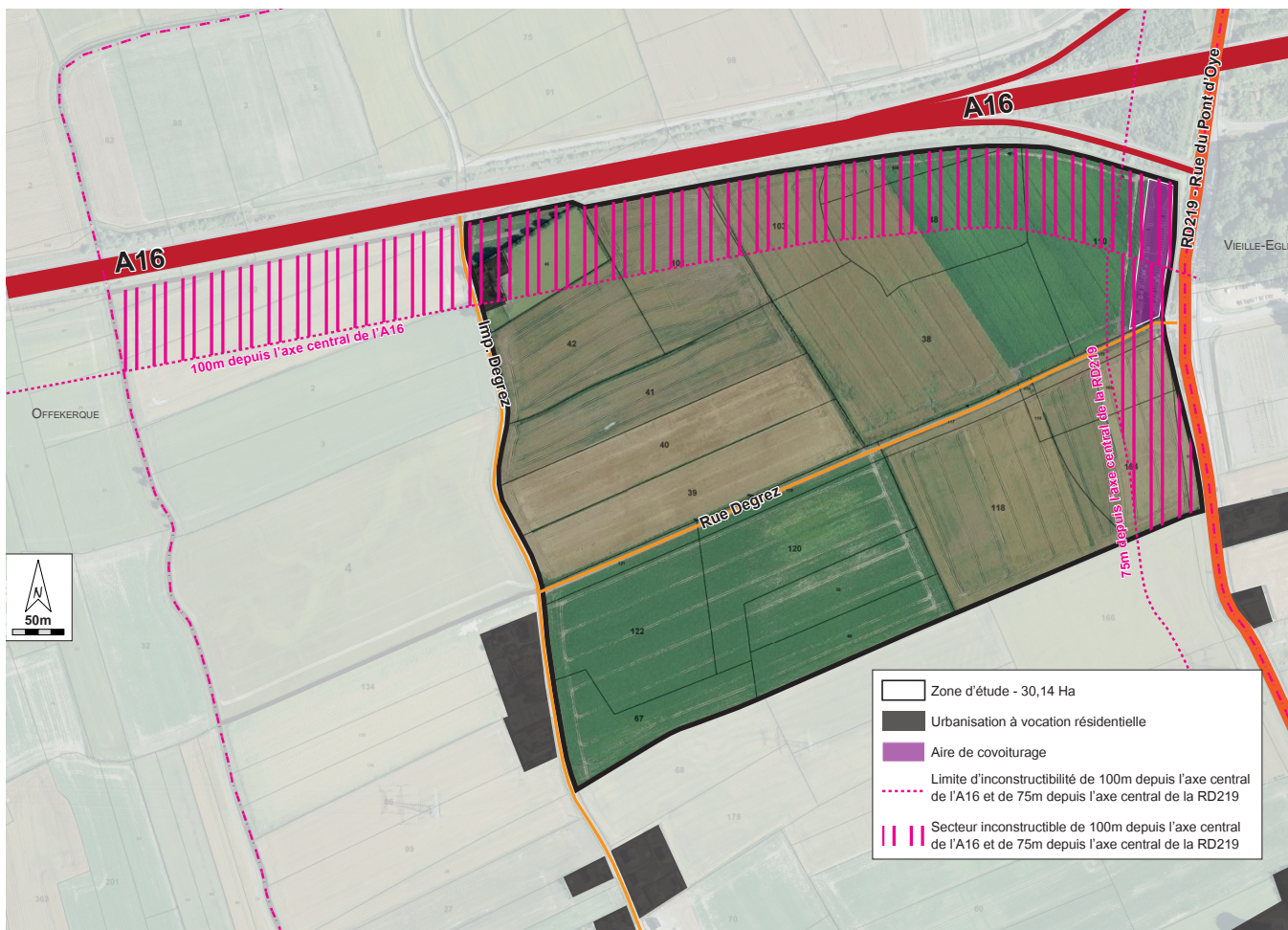
Par-delà les voies citées ci-dessus, on retrouve principalement des zones agricoles et quelques poches résidentielles.

Une voie de desserte borde l'ouest de la zone d'étude du nord au sud, une autre la traverse d'est en ouest et une aire de covoiturage est implantée au nord-est de la zone. De plus, une poche urbanisée est inscrite au sein de la zone.

La zone d'étude est accessible à l'est et au sud par les RD219 et rue Degrez et semble propice au développement de l'activité économique, notamment sur le plan de l'accessibilité, de la vitrine commerciale et de la desserte. De plus, une piste cyclable venant d'Audruicq dessert la zone.

La carte ci-contre montre que l'urbanisation environnante est dédiée à l'habitat. A proximité de la zone se trouvent des services tels qu'un restaurant et un distributeur de légumes.

La carte révèle que notre site d'étude est concerné par la Loi Barnier et présente une bande d'inconstructibilité de 100m depuis l'axe central de l'A16 qui est à l'origine de la présente étude, ainsi qu'une bande d'inconstructibilité de 75m depuis l'axe central de la RD219.



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 en partie développé sur les espaces agricoles.

A proximité du site d'étude on retrouve des habitats traditionnels (fermes), des habitats anciens et des habitations pavillonnaires. Toutes les époques sont représentées. Au sein de la zone, une poche résidentielle composée d'une habitation est implantée.

Seules quelques maisons de la rue Degrez seront en contact direct avec le projet de développement économique.

La carte révèle les tendances principales d'occupation du sol du territoire alentour.

A l'ouest : la rue Degrez et son prolongement bordent la zone de projet et au-delà s'étendent des espaces cultivés.

Au nord : des linéaires végétalisés discontinus et des poches boisées bordent la zone et au-delà passe l'A16, puis des espaces cultivés.

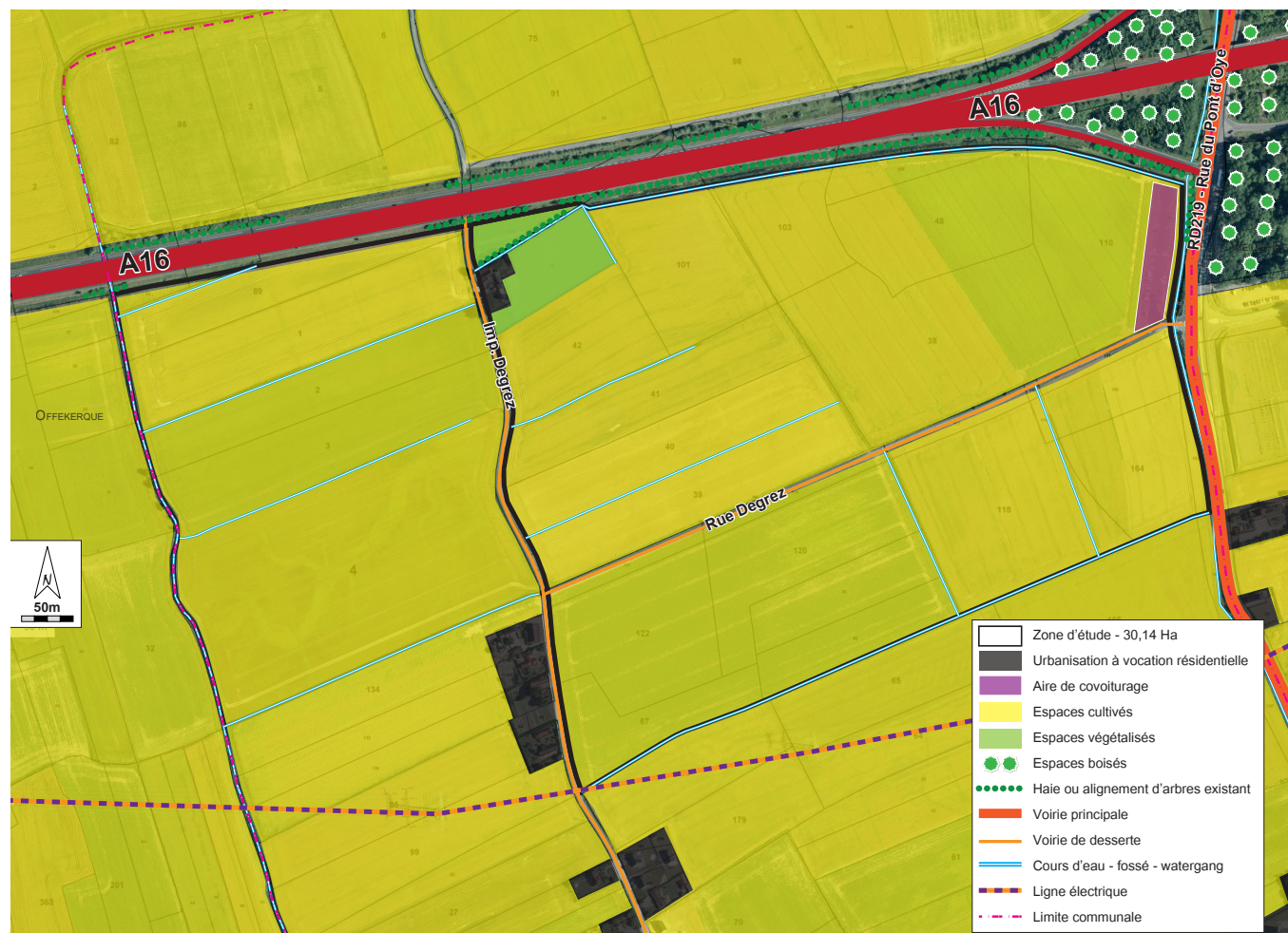
A l'est : un cours d'eau réalise l'interface entre la zone et la RD219 et au-delà se trouvent des espaces cultivés et quelques poches résidentielles. Toutefois, la RD219 marque la limite communale. Tout ce qui se trouve au-delà de cette voie appartient à la commune de Vieille-Eglise.

Au sud : des cours d'eau bordent la zone. Au-delà de ces derniers se trouvent principalement des espaces cultivés, une ligne électrique et de petites poches résidentielles.

La zone d'étude est occupée par des espaces cultivés, par de nombreux cours d'eau, par une maison entourée d'espaces végétalisés et de linéaires boisés et par une aire de covoiturage implantée au nord-est le long de la RD219.

Le projet bouleversera l'occupation du sol, toutefois, les études d'impacts permettront de compenser les impacts négatifs.

Le projet permettra de dynamiser l'activité économique de la commune tout en permettant de respecter les enjeux paysagers locaux.



Occupation du sol de la zone et des alentours

3/ PERCEPTIONS VISUELLES DU SITE

3. Perceptions visuelles du site
Vues éloignées
Vues rapprochées

Vues éloignées

Hormis au-delà de l'A16 où les vues sont impossibles de par la topographie et la végétation, la grande majorité des vues est ouverte vers la zone d'étude. L'urbanisation peu développée et la discontinuité combinée au manque de densité des linéaires végétalisés ouvrent les perspectives visuelles lointaines vers le projet.



Vue vers le site depuis l'A16 au nord-ouest. Le site est visible car en contre-bas et par l'absence d'un écran végétal continu.



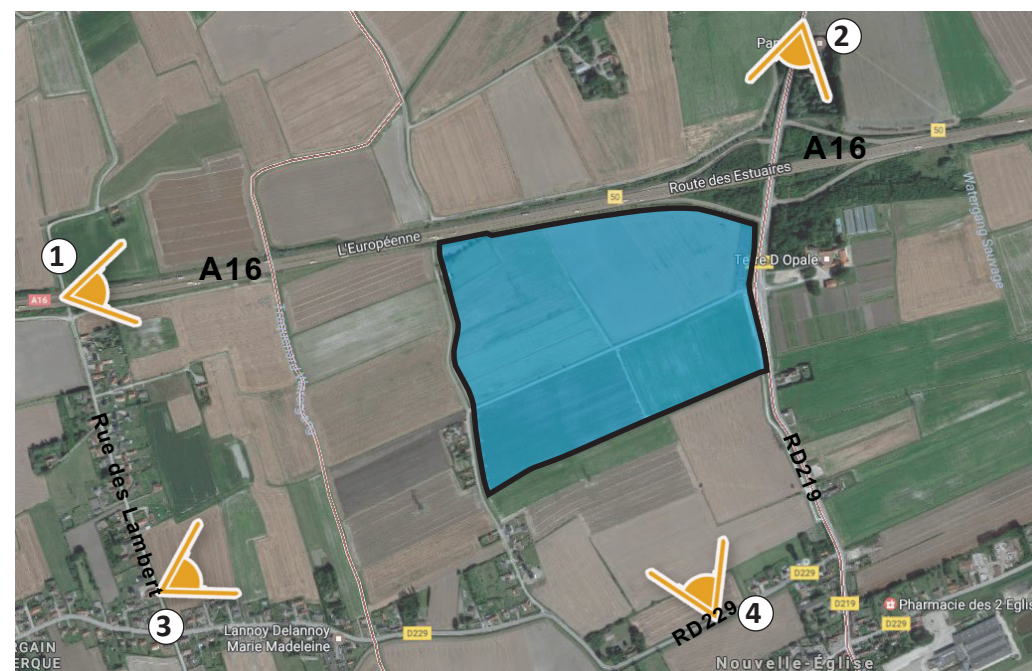
Vue vers le site depuis la RD219 au nord de l'A16. La topographie et les alignements d'arbres ne permettent pas de vue vers la zone.



Vue vers le site depuis la rue des Lambert (Offekerque) au sud-ouest. L'urbanisation discontinue et l'absence de végétation rendent visible le site d'étude depuis ce secteur.



Vue vers le site depuis la RD229 au sud. La zone d'étude est parfaitement visible à travers la faible végétation.

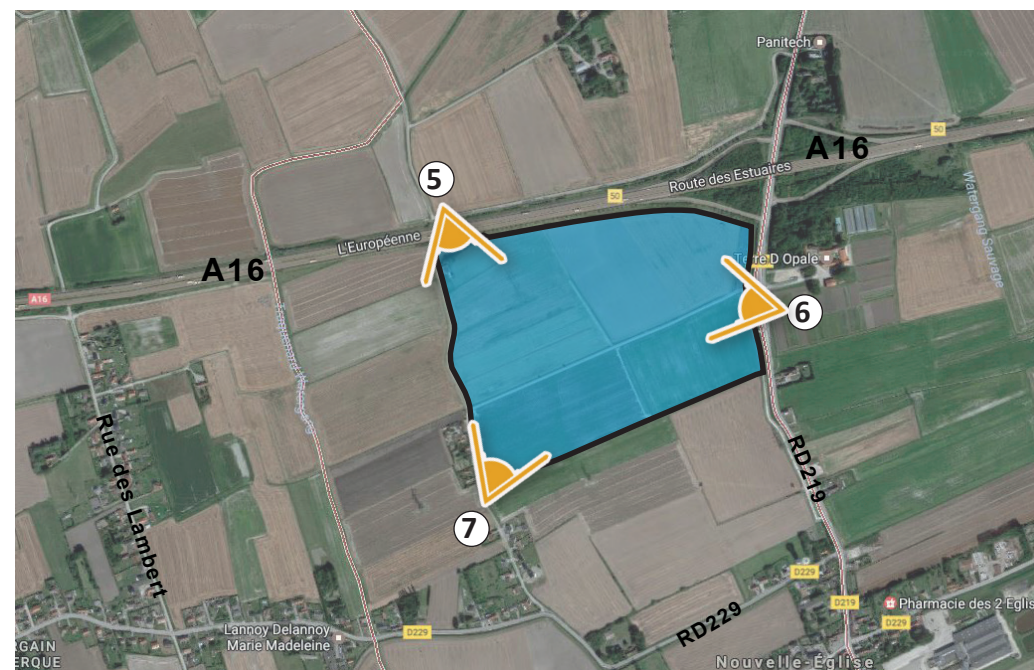
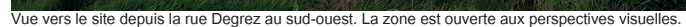
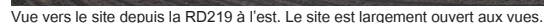
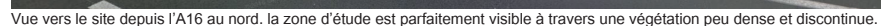


3. Perceptions visuelles du site

Vues éloignées

Vues rapprochées

L'ensemble du secteur proche de la zone d'étude est quasi libre de constructions et de végétation. Comme pour les vues éloignées, la grande majorité des vues est ouverte vers la zone d'étude. L'urbanisation peu développée et la discontinuité combinée au manque de densité des linéaires végétalisés ouvrent les perspectives visuelles rapprochées vers le projet.



4/ ENJEUX

4. Enjeux

Connecter le projet au réseau viaire existant ↔

Gérer les interfaces de façon paysagère et les abords des cours d'eau ▨▨▨▨

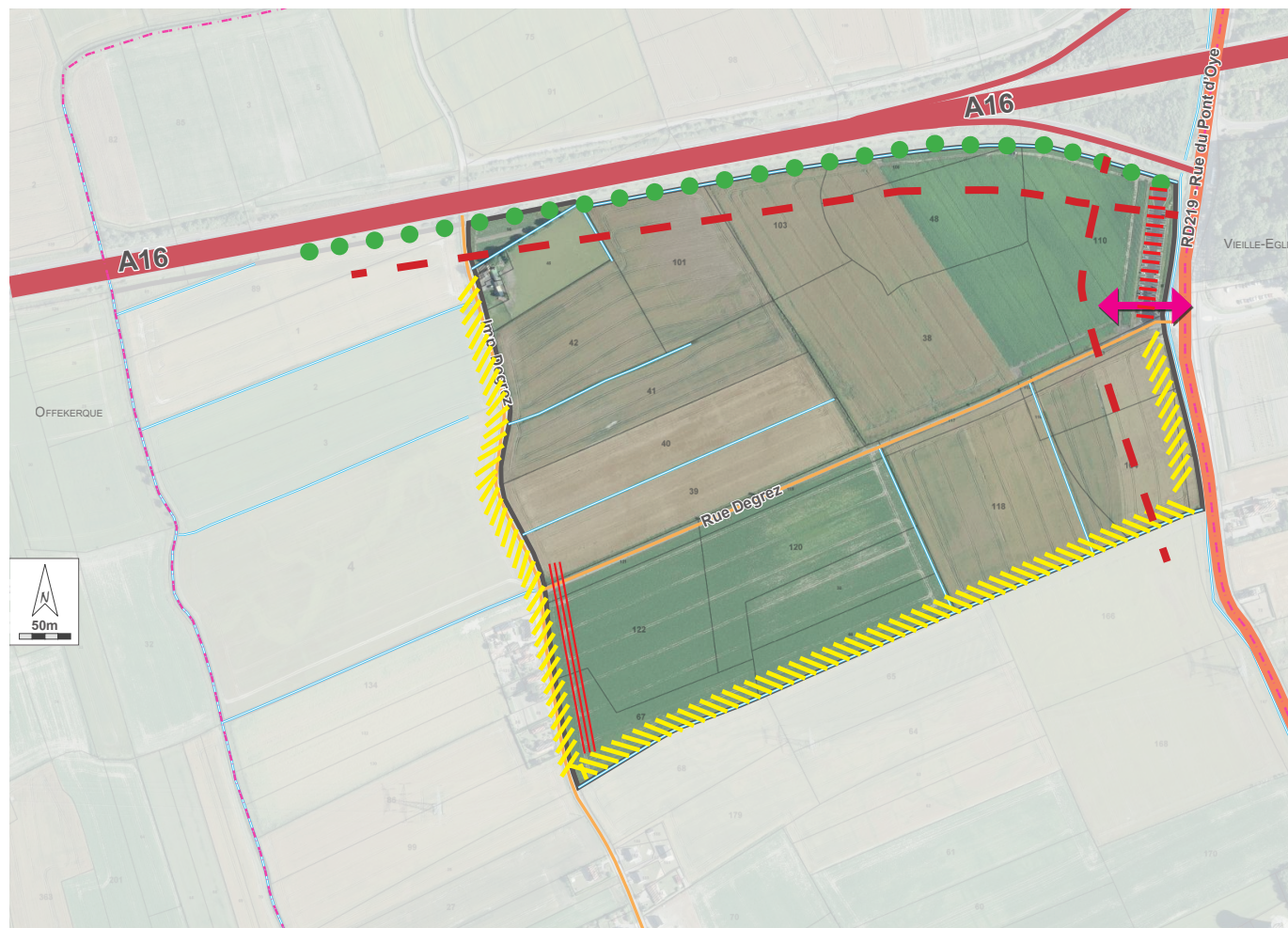
Diminuer la marge d'inconstructibilité liée à l'A16 - 50m - et à la RD219 - 30m - - -

Créer une bande paysagère de recul des constructions ● ● ● ●

Développer une gestion hydraulique adaptée et végétaliser les espaces

Prendre en compte les habitations en relation directe avec le projet ═════

Intégrer l'aire de covoiturage dans le projet |||||



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 les infrastructures voisines (A16) induisant une servitude ATB (axe terrestre bruyant) et RD219. Cette pollution sonore peut être gênante si des mesures de réduction de ces bruits ne sont pas appliquées.

En dehors de ces axes, aucun autre axe générant des nuisances sonores nuisant au projet ne se trouve à proximité du site d'étude.

Par la présence de ces axes, nous recommandons de mettre en place des recommandations afin d'amoindrir ces nuisances sonores.

Tout d'abord, la gestion des nuisances sonores doit donc être envisagée par la mise en place de marges de **reculs raisonnables : 50m minimum depuis l'axe central de l'A16 pour les constructions et de 30m minimum depuis l'axe central de la RD219**. 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 autres ouvrages hydrauliques viendront compléter le dispositif de gestion des eaux. Une bonne gestion hydraulique permettra de prévenir les risques liés aux nappes subaffleurantes.

5.3. Conséquences réglementaires

- **Assainissement** : Pas de conséquences. Le projet prévoit l'infiltration de l'ensemble des eaux pluviales.
- **Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ou privées** : Recul minimum des constructions de 50m depuis l'axe central de l'A16 et de 30m depuis l'axe central de la RD219.

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 50m depuis l'axe central de l'A16 et de 30m depuis l'axe central de la RD219.
- Prise en compte de la gestion hydraulique, gestion obligatoire des eaux pluviales à la parcelle et infiltration de l'ensemble des eaux pluviales,

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

Le site est actuellement accessible depuis la rue Degrez longeant l'ouest de la zone. Cette dernière se raccorde à l'est à la RD919, ainsi qu'à l'impasse Degrez au sud de la parcelle. Les voies Degrez étant actuellement non adaptée à la desserte de la zone, un accès adapté et sécurisé sera aménagé depuis la RD219 à l'est. Ce carrefour a été aménagé par le Conseil Général du Pas-de-Calais. La sécurisation est assurée par la présence d'un «tourne-à-gauche» (déjà aménagé par le Conseil Départemental 62) permettant l'entrée à la zone lorsque l'on arrive du sud de la RD219.

Le raccordement à la RD219 sera aménagé en double-sens de circulation et sera adapté à l'ensemble des usagers de la zone (piétons, véhicules motorisés, cycles,...). Ainsi, la zone sera connectée à la piste cyclable permettant de rejoindre Audruicq.

Une voirie primaire de desserte de la zone sera aménagée depuis cet accès (voir plan). Elle servira d'axe structurant du projet et devra permettre des déplacements sécurisés et adaptés pour l'ensemble des usagers.

Elle sera accompagnée de noues, 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 viendront s'appuyer sur cette dernière afin de desservir l'ensemble des parcelles prévues.

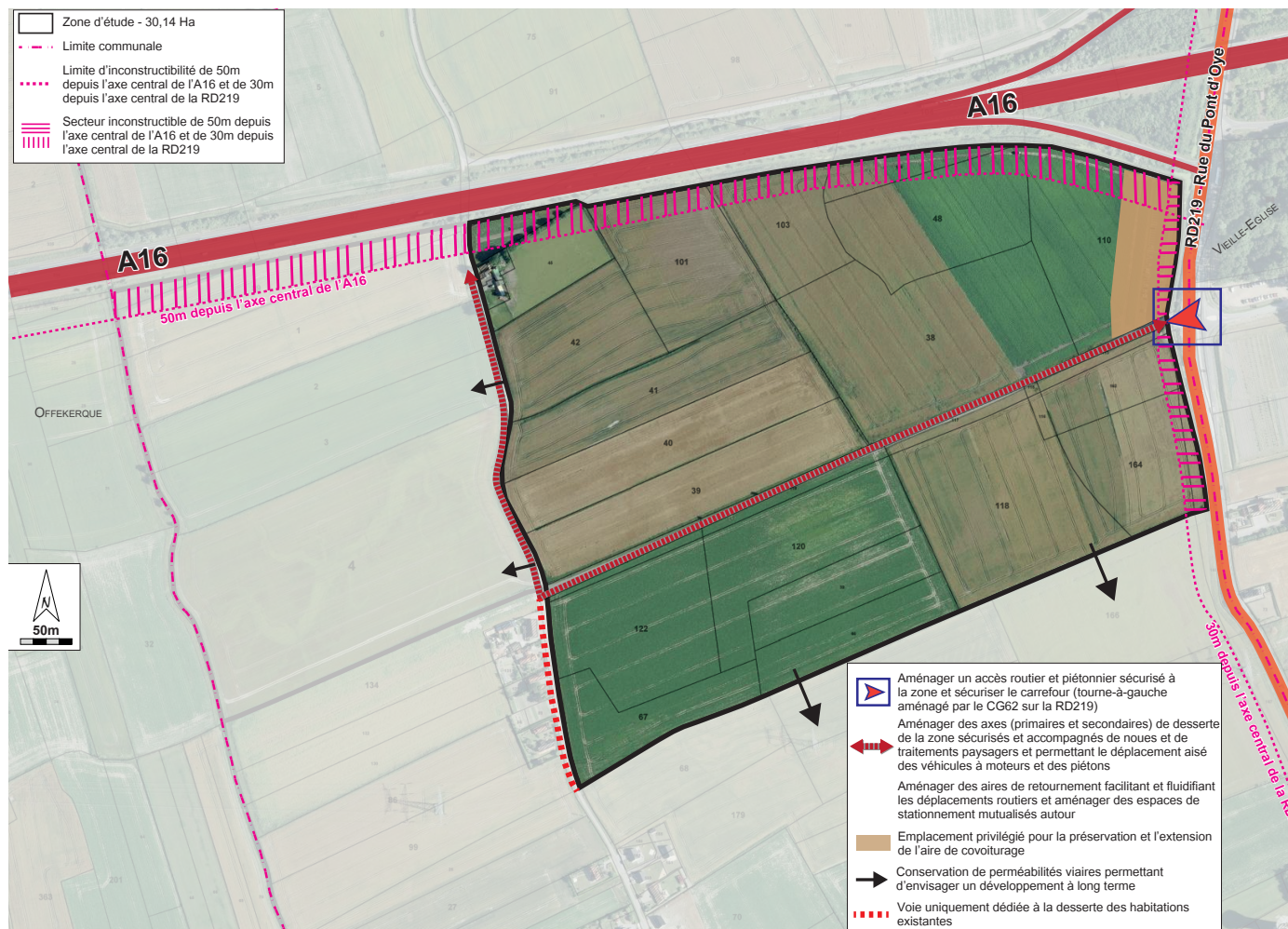
De plus, afin de faciliter et de sécuriser les manoeuvres et les déplacements, des aires de retournement seront aménagées.

Elles devront permettre des demis-tours aisés et sécurisés. Des espaces de stationnement perméables seront aménagés au sein de la zone et devront être mutualisés. Ces espaces seront en partie aménagés autour des aires de retournement.

Le projet sera donc connecté au réseau existant aux alentours et la zone sera entièrement desservie. De plus, des perméabilités viaires seront aménagées vers l'ouest et le sud afin d'envisager un développement à long terme. La portion de route existante longeant la frange sud-ouest de la zone sera dédiée uniquement à la desserte des habitations existantes.

L'aire de covoiturage existant au nord-est de la zone en lien avec la RD219 devra être préservée et étendue de façon à répondre à la demande.

Une bande d'inconstructibilité de 50m depuis l'axe central de l'A16 et une autre de 30m depuis l'axe central de la RD219.



Plan des déplacements

6.3. Conséquences réglementaires

• Voirie :

Les accès directs aux parcelles ne pourront se faire depuis l'A16 et depuis la RD219. Ils se feront par la voie de desserte interne.

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

Les espaces de stationnement seront perméables.

Accompagnement des voiries par des noues, des chemins piétonniers et un traitement paysager.

Les espaces de stationnement seront perméables, mutualisés et implantés en partie autour des aires de retournement.

Les accès directs aux parcelles ne pourront se faire depuis l'A16 et depuis la RD219. Ils se feront par la voie de desserte interne.

Des perméabilités viaires seront aménagées vers l'ouest et le sud afin d'envisager un développement à long terme.

La portion de route existante longeant la frange sud-ouest de la zone sera dédiée uniquement à la desserte des habitations existantes.

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

Le site d'étude est dédié à l'implantation d'activités économiques et non pas commerciales. Les seules activités commerciales autorisées devront être celles directement complémentaires aux activités économiques existantes au sein de la zone.

Au nord de la zone sera privilégiée l'implantation d'unités bâties de grandes tailles, tandis que le sud sera privilégié pour les petites unités bâties. Afin de préserver les habitations existantes les constructions situées à proximité des habitations de la rue Degrez devront présenter des hauteurs maximales de 6m* au faitage. Des hauteurs de 10m maximum au faitage* seront à respecter pour les petites unités bâties et des hauteurs de 20m maximum au faitage* seront à respecter pour les grandes unités bâties.

*Les éléments suivants sont autorisés au-delà des hauteurs maximales fixées, sous réserve de leur intégration et de ne pas dépasser 6m supplémentaires : équipements techniques, équipements d'accès, antennes, cheminées, paratonnerres, locaux techniques des ascenseurs et ceux liés à la production d'énergie renouvelable, systèmes de ventilation et de climatisation.¹

Les constructions devront recevoir des matériaux à bonne 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.

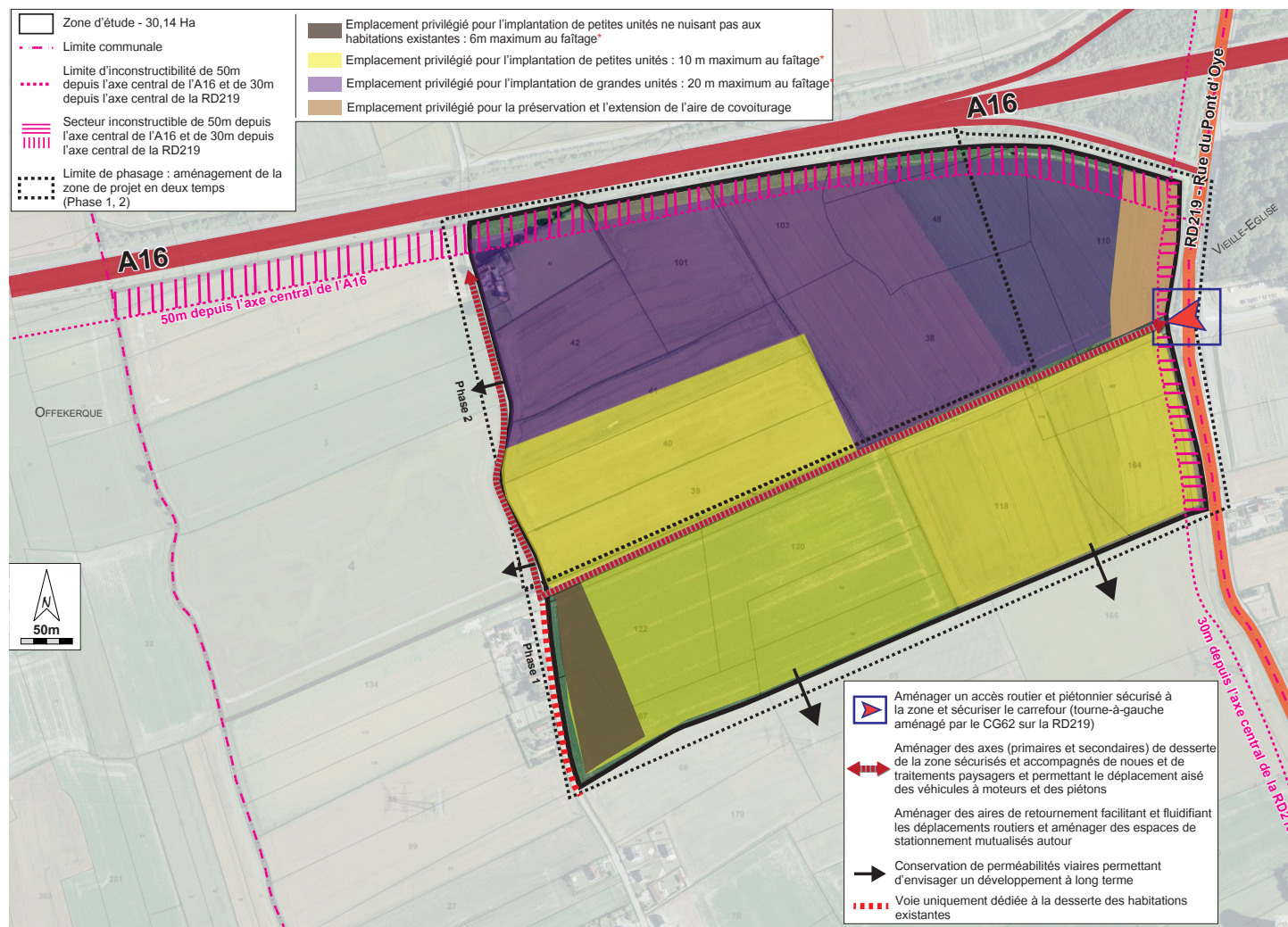
La zone de projet sera d'un seul tenant avec des voiries de desserte raccordées au réseau viaire existant. Une voirie primaire structurera la zone d'étude.

Les constructions seront desservies par la voirie primaire et éventuellement par des voiries secondaires et s'organiseront le long de celles-ci. Les espaces de stationnement devront être mutualisés afin de limiter leurs effets négatifs. De plus certains de ces espaces seront aménagés autour des aires de retournement.

L'aire de covoiturage sera maintenue et étendue au nord-est de 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 et également en suivant un phasage des aménagements découpés en deux temps. (Phase 1 = au sud et à l'est de la zone/ Phase 2 = au nord ouest de la zone)

Une zone d'inconstructibilité de 50m depuis l'axe central de l'A16 et de 30m depuis l'axe central de la RD219 sera instaurée. Ainsi, en façade des voiries, des espaces paysagers de recul seront aménagés induisant un recul des constructions.



Plan de la composition urbaine et architecturale

7.3. Conséquences réglementaires

• **Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ou privées** : Reculs : Création d'une bande inconstructible de recul de 50m depuis l'axe central de l'A16 et de 30m depuis l'axe central de la RD219 (voir schéma ci-contre et chapitre sur les nuisances).

• **Hauteur maximale des constructions** : Les hauteurs des constructions sont limitées à 6m maximum au faîtage* au sein de la poche située à proximité des habitations de la rue Degrez, à 10m maximum au faîtage* pour les petites unités situées sur le sud de la zone et à 20m maximum au faîtage* pour les grandes unités situées au nord de la zone.

**Les éléments suivants sont autorisés au-delà des hauteurs maximales fixées, sous réserve de leur intégration et de ne pas dépasser 6m supplémentaires : équipements techniques, équipements d'accès, antennes, cheminées, paratonnerres, locaux techniques des ascenseurs et ceux liés à la production d'énergie renouvelable, systèmes de ventilation et de climatisation.¹*

• **Aspect extérieur des constructions** : 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.

Toutes les couleurs sont autorisées dans la mesure où elles ne sont pas vives. Les teintes naturelles - marrons, beige, gris, noir, vert, rouge-brique sont à privilégier.¹ Les couleurs vives sont proscrites¹ pour le traitement des façades. Elles sont autorisées pour des éléments ponctuels tels que les menuiseries, enseignes, cages d'escalier extérieures, éléments de décoration,...

Extension : Toute extension d'un bâtiment déjà existant et déjà implanté devra se faire dans le respect de la volumétrie et des trames constructives du bâtiment initial. Toute extension d'un bâtiment déjà implanté doit se faire dans le respect des matériaux de la construction initiale.

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

Création d'une bande inconstructible de recul de 50m depuis l'axe central de l'A16 et de 30m depuis l'axe central de la RD219 (voir schéma ci-contre et chapitre sur les nuisances).

Mise en place d'un phasage.

Soin particulier apporté aux matériaux des constructions pour maintenir la cohérence urbaine et architecturale et pour tamponner les nuisances.

Réalisation d'une opération d'ensemble afin de s'assurer d'une cohérence urbaine et architecturale.

1.Disposition adaptée suite à la procédure de modification n° 7 de droit commun du PLUi

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 principalement occupé par des espaces cultivés, des cours d'eau et une poche résidentielle.

Intégrer le projet dans un environnement soumis à certaines nuisances est un enjeu du projet.

Les échanges visuels et sonores seront en partie cadrés par la végétation implantées dans les espaces d'inconstructibilité et au sein de la zone.

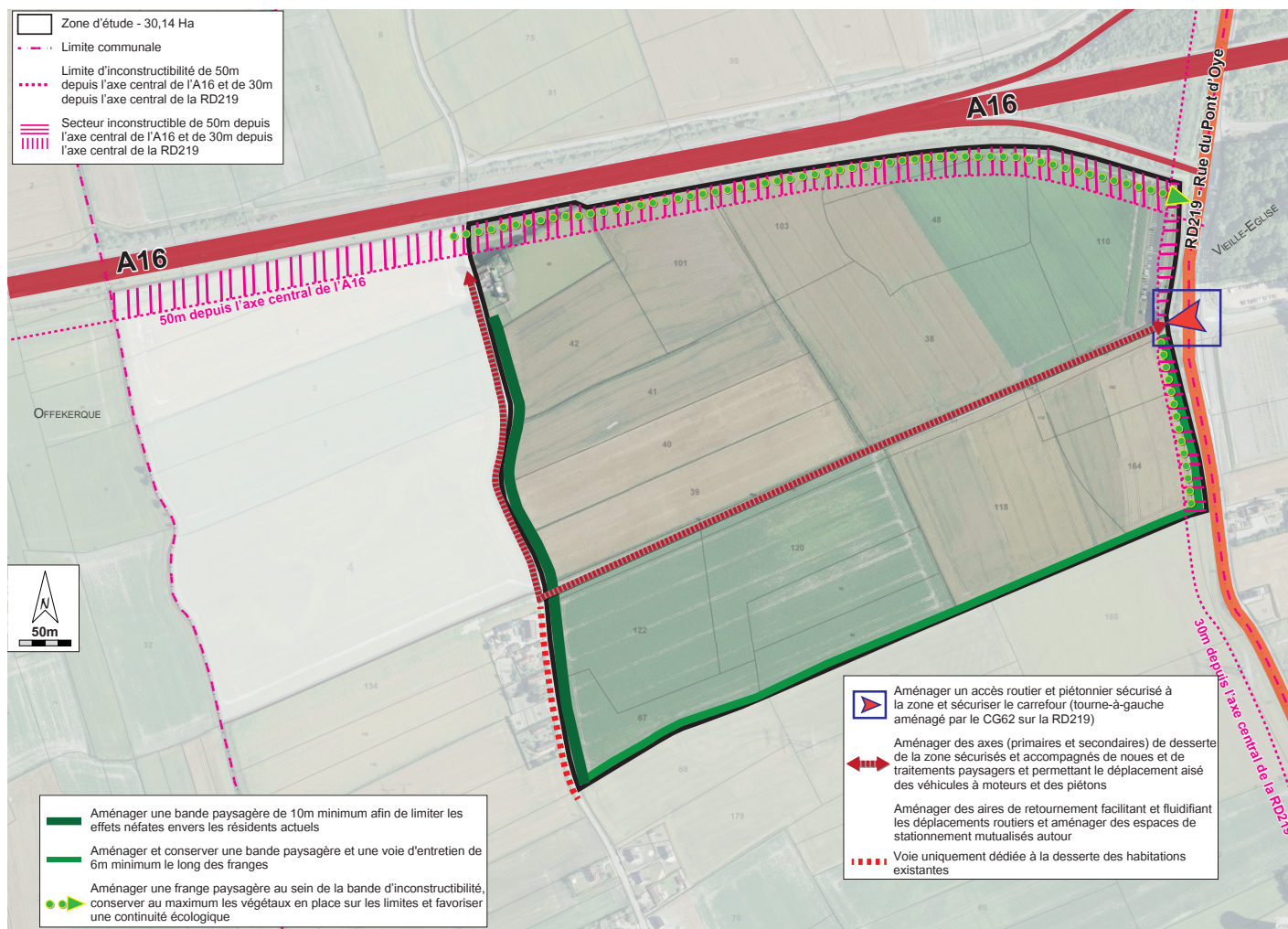
Les façades de la zone (A16 et RD219) seront traitées au moyen d'une bande paysagère. La façade d'A16 devra favoriser les continuités écologiques. De plus, il conviendra de préserver au maximum les végétaux existants sur les limites de zone.

Le long des franges sud et est (voir plan), il conviendra d'implanter une bande paysagère de 6m minimum permettant de gérer l'interface et permettant l'entretien des cours d'eau. A l'ouest, la frange devra être traitée par la mise en place d'une bande paysagère de 10m minimum. Elle permettra d'amoindrir les nuisances envers les résidents actuels.

Les limites parcellaires pourront être constituées de haies végétalisées ou de clôtures intégrées dans des haies. Les végétaux utilisés au sein de la zone seront tous d'essences locales.

Les voiries créées devront être accompagnées par des noues, par un traitement paysager et un cheminement piétonnier. Les espaces de stationnement devront être perméables.

La zone d'étude sera donc entièrement praticable par les piétons et agréable à traverser.



Plan de la qualité urbaine et paysagère

8.3. Conséquences réglementaires

• Traitement environnemental et paysager des espaces non-bâtis et abords des constructions :

Création de bandes de recul paysagères en façade de l'A16 et de la RD219 (voir plan).

Création de bande paysagère sur les limites de zone agrémentant la zone et permettant l'entretien des cours d'eau. Renforcement de cette bande pour amoindrir les nuisances envers les habitations existantes.

Les limites parcellaires pourront être constituées de haies végétalisées ou de clôtures intégrées dans des haies. Les végétaux utilisés au sein de la zone seront tous d'essences locales.

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

Traitement paysager des axes de déplacement et des interfaces avec les espaces alentours et les infrastructures voisines.

Prolongement des continuités écologiques.

Les espaces de stationnement devront être perméables.

Conservation maximum des végétaux en place sur les franges de la zone.

Les espaces de stationnement devront être mutualisés afin de limiter leurs effets négatifs.

Création de cheminement doux accompagnant les voiries.

