

COMMUNE DE LABOURSE

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



CRÉATION D'UNE ZONE ÉCONOMIQUE LE LONG DE L'A26 - LOGISTERRA26

Approbation - 2019



SAS URBYCOM - Aménagement & Urbanisme
CS 60 200 Flers-en-Escrebieux
59 503 Douai Cedex
Tel. 03.62.07.80.00
Mail. contact@urbycom.fr

Communauté d'agglomération de Béthune-Bruay, Artois Lys Romane

Hôtel communautaire
100, avenue de Londres
BP 40548 - 62411 Béthune Cedex
Tel. 03.21.61.50.00
Mail. contact@bethunebruay.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 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 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 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 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 Labourse et en partie à cheval sur la commune de Noeux-les-Mines, située au sud-est de Labourse à proximité de l'A26 et de la RD937E1.

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.

Le présent dossier a pour but d'étudier le projet d'aménagement d'une zone d'activités économiques à dominante logistique (Logisterra²⁶) en façade de l'autoroute A26.

Labourse 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 4,7 km² et compte 2 690 habitants en 2015.

La commune se situe à environ 6 km de Béthune, 15 km de Lens, 37 km de Lille, 30 km d'Arras et à 43 km de Douai.

La commune est administrativement rattachée à l'arrondissement de Béthune et au canton de Noeux-les-Mines, elle adhère à la Communauté d'agglomération de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane.

La zone d'étude est localisée dans la partie sud de la commune et à l'est de la zone industrielle ZI n°1 et se situe à cheval sur Labourse et Noeux-les-Mines. Elle est divisée en deux zones : une petite à l'ouest de la RD937E1 (1,6Ha), et la principale à l'est de la RD937E1.

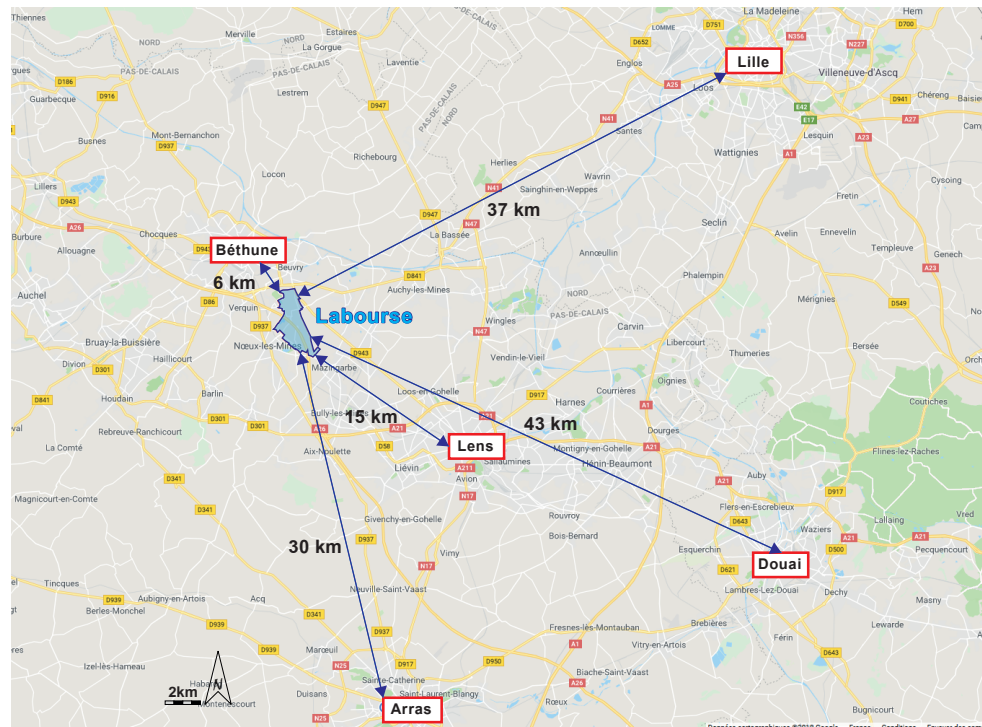
La surface du site est de 46Ha à l'échelle communale, sur la commune de Labourse. La surface totale du site est de 54Ha à l'échelle intercommunale.

Elle se situe en frange d'A26 reliant Calais à Reims. La zone est donc accessible et bien desservie.

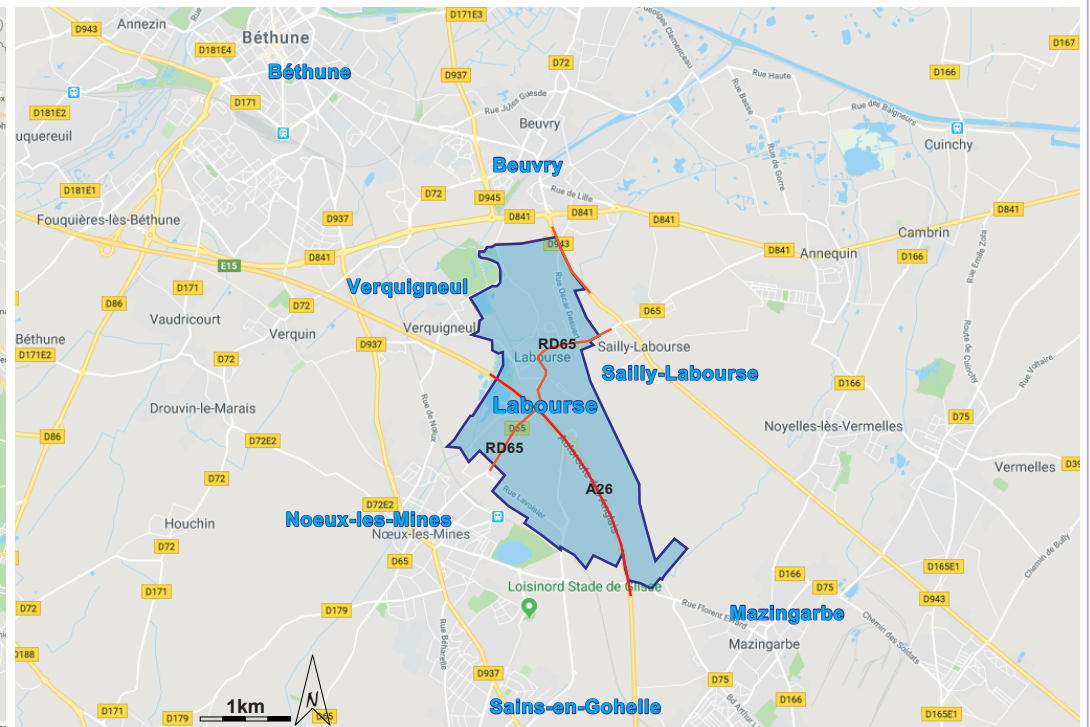
Sa vocation permettra de conforter le dynamisme économique du territoire.

De par sa position géographique proche de grandes infrastructures (A26, A21, RD937E1, RD943), ainsi que par sa localisation entre Béthune, Lens, Douai, Lille et Arras, la commune de Labourse représente un point stratégique en matière de développement économique.

La commune possède un caractère urbain au nord et rural au sud par la présence d'espaces cultivés à proximité de la zone.



Localisation de Labourse à l'échelle régionale.



Localisation de Labourse à l'échelle communale.

2/ CONTEXTE D'ÉTUDE

Le site d'étude, divisé en deux zones, dédié aux activités économiques viendra se caler en bordure de RD937E1 et d'A26, axes structurants de la commune sur un sol occupé par des espaces cultivés.

Une faible partie du projet (la partie sud) se situe sur la commune de Noeux-les-Mines.

L'intégration du projet sera favorisée par l'existence d'un réseau de communication développé et adapté sur le territoire :

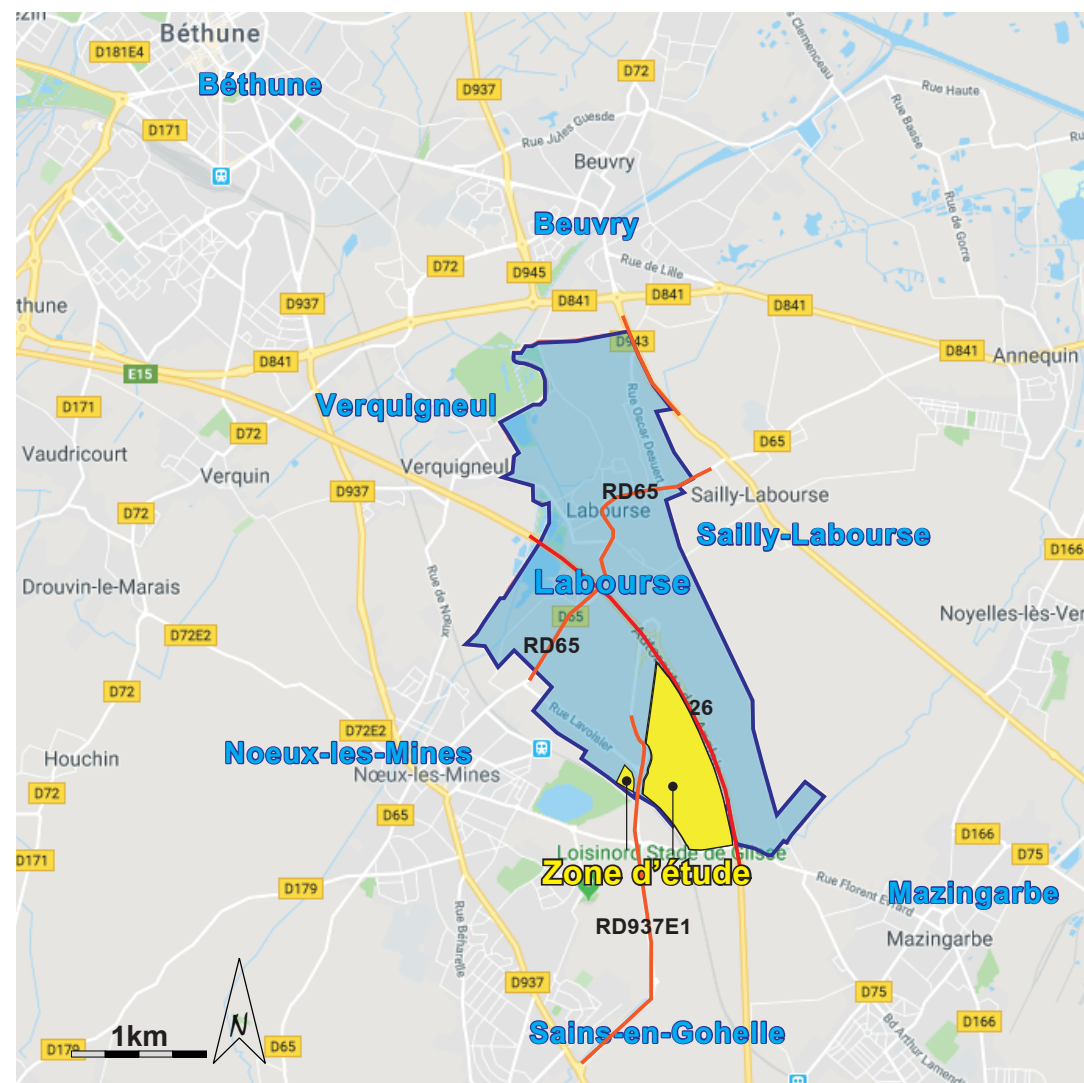
- La RD937E1 et RD937 bordent l'ouest et l'est des deux zones et relient Arras à Béthune.
- La RD65 relie Hersin-Coupigny à Sailly-Labourse.
- L'A26 qui relie Calais à Reims borde la zone.
- L'A21 qui relie Aix-Noulette à Valenciennes.

Les zones de projet se situent le long de la RD937E1 et de l'A26 (axes routiers à grande circulation).

Le site présente un enjeu urbain important tant par sa situation en entrée de commune que par son positionnement dans la trame agricole et à proximité d'un terroir repéré au titre du patrimoine UNESCO et classé par décret.

L'A26, ses bretelles, et la RD937E1 étant classées comme « axes routiers à grande circulation », des retraits de 100m le long de la RD937E1 et de 100m le long de l'A26 et de la bretelle autoroutière s'imposent. Ces espaces sont inconstructibles et empêchent la commercialisation des parcelles. La présente étude de Loi Barnier justifie la réduction de ces retraits inconstructibles. Les préconisations qui y seront faites seront reprises dans les pièces opposables du projet du PLU.

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



Le site d'étude et les infrastructures à proximité

2/ CONTEXTE D'ÉTUDE

2.2. Document d'urbanisme

Cette étude de Loi Barnier est établie dans le cadre de l'élaboration du PLU de Labourse.

A Labourse, le site d'étude se trouve sur une zone 1AUE du Plan Local d'Urbanisme communal en cours d'élaboration (Zone à caractère naturel destinée à être urbanisée à court terme pour de l'activité économique) et en zone UEb (Il s'agit d'une zone urbaine affectée aux activités de commerces, services, bureaux et industries. La zone UEb correspond à la zone d'activités économiques située au sud du territoire communal,...).

A Noeux-les-Mines, le site d'étude se trouve sur une zone 1AUE du Plan Local d'Urbanisme communal (Zone d'extension de Loisinord)

Situé à proximité de la RD937E1 et de l'A26, 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 la RD937E1 et dans une bande de 100m de part et d'autre de l'axe central de l'A26 et de sa bretelle.

Ces dispositions peuvent s'adapter 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, informations et obligations diverses

Selon le plan des servitudes d'utilités publiques, d'informations et d'obligations diverses, la zone est concernée par :

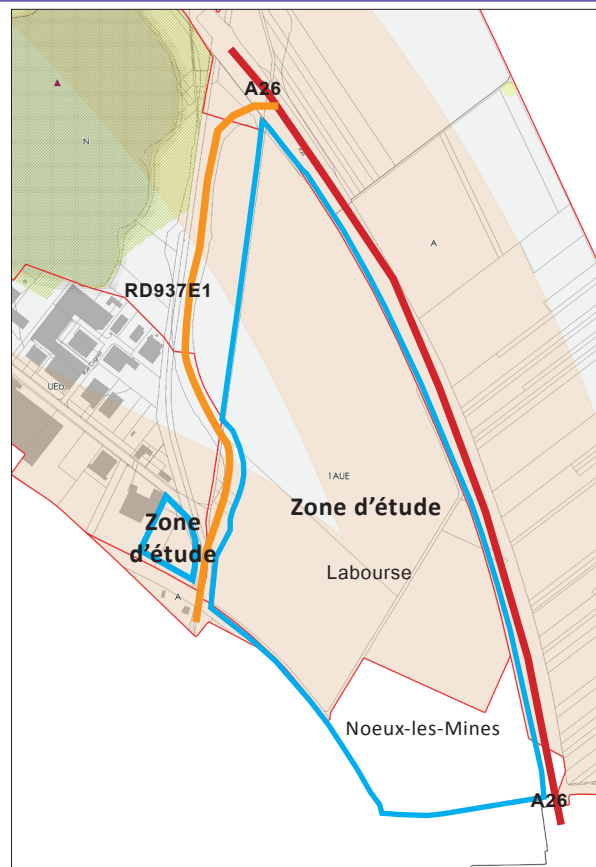
A Noeux-les-Mines et Labourse :

Servitudes d'alignements :

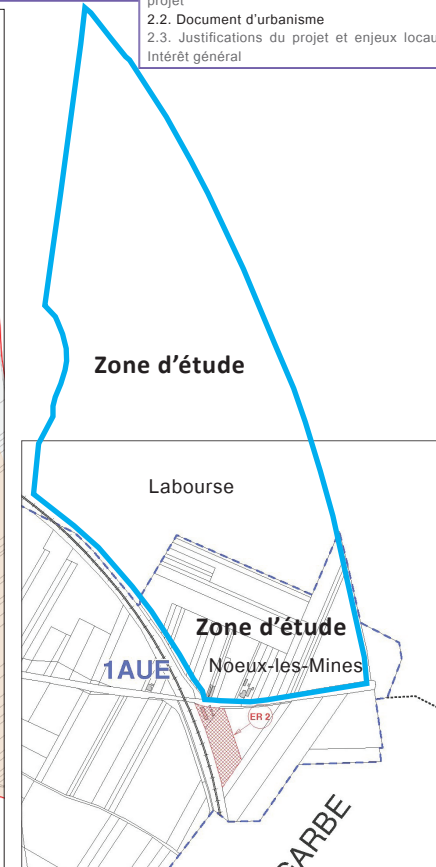
EL11: Servitudes relatives aux interdictions d'accès grevant les propriétés limitrophes des autoroutes, routes express et déviations d'agglomération (à l'est de la zone de projet).

T1 : Chemin de fer (à l'ouest de la zone de projet)

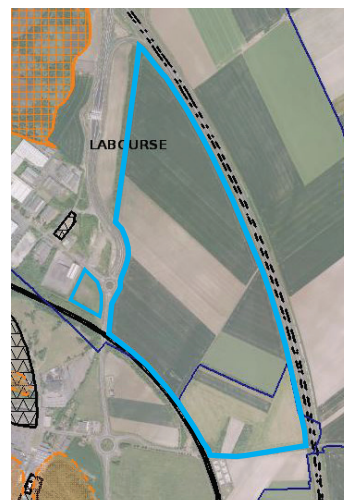
Les aménagements de la zone devront prendre en compte ces servitudes et risques, notamment à Noeux-les-Mines.



Extrait du plan de zonage en cours d'élaboration du PLU de Labourse



Extrait du plan de zonage du PLU de Noeux-les-Mines



Extrait du plan des servitudes d'utilité publique (<http://carto.geo-ide.application.developpement-durable.gouv.fr>)

2.3. Justifications du projet et enjeux locaux : Intérêt général

La zone d'étude, d'une superficie d'environ 54 Ha vient aménager un espace situé sur le projet du PLU en 1AUE et UEb (zones dédiées aux activités économiques).

La zone Est est bordée :

- à l'ouest : par des espaces cultivés, un terail et la Zone Industrielle de Noeux-Labourse,
- à l'est : par l'A26,
- au sud : par la voie ferrée et la rue Blum,
- au nord : par l'A26.

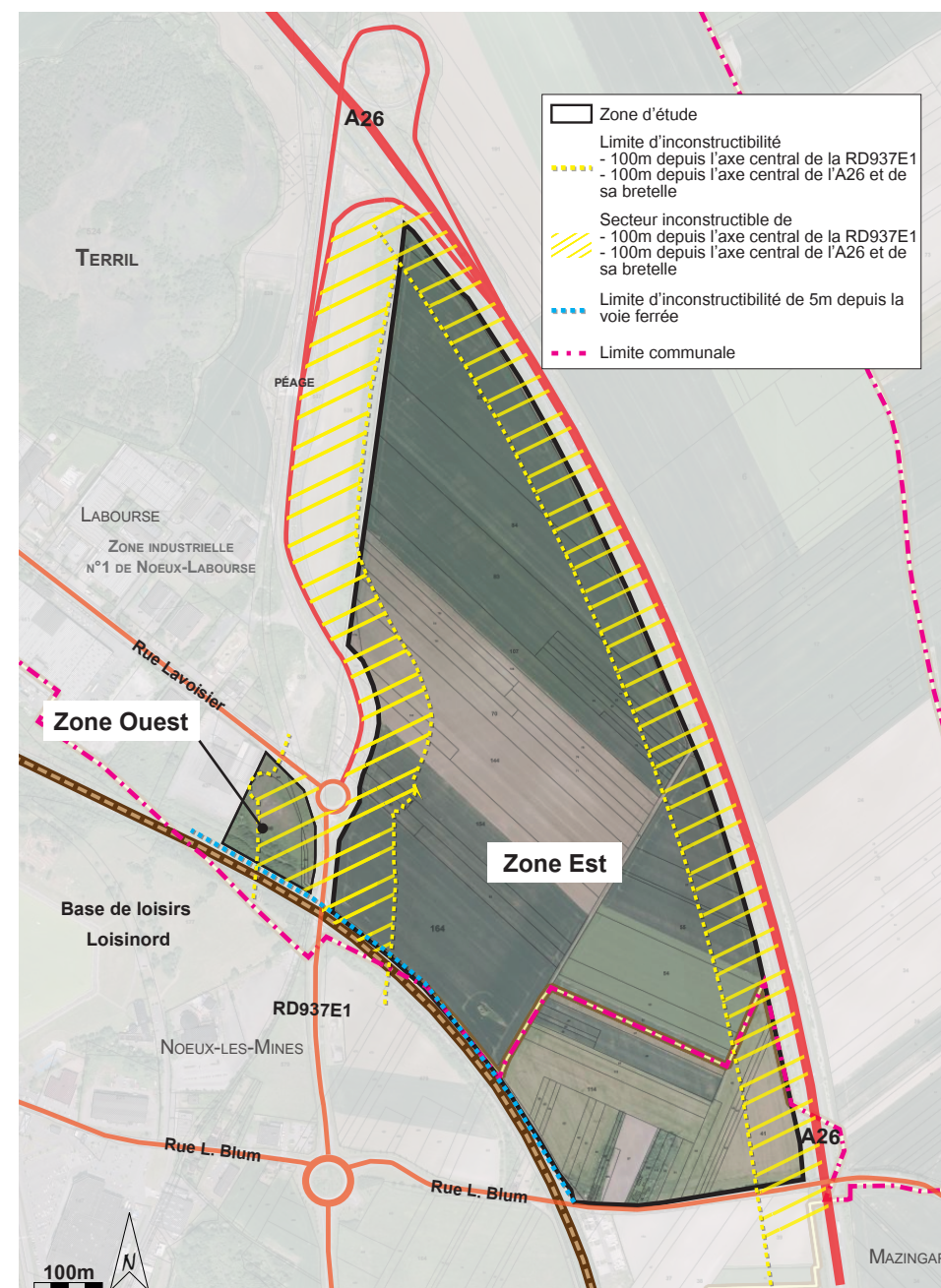
La zone Ouest est bordée :

- à l'ouest : par des activités économiques,
- à l'est : par la RD937E1,
- au sud : par la voie ferrée,
- au nord : par la rue Lavoisier.

La zone d'étude Est est accessible depuis le carrefour giratoire situé au croisement de la rue Lavoisier et de la RD937E1. La zone d'étude Ouest est accessible depuis le carrefour giratoire situé au croisement de la rue Lavoisier et de la RD937E1 et depuis la rue Lavoisier.

Les zones semblent propices au développement de l'activité économique, notamment sur le plan de l'accessibilité, de la desserte et de la cohérence urbaine.

La carte révèle que notre site d'étude est concerné par la Loi Barnier et présente des bandes d'inconstructibilité de 100m depuis l'axe central de l'A26 et de sa bretelle et de 100m depuis l'axe central de la RD937E1 qui sont à l'origine de la présente étude. Elle révèle également la présence d'une voie ferrée induisant un recul de 5m depuis ses abords.



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

Le secteur d'étude de la commune jouit d'un contexte local oscillant entre espaces cultivés, infrastructures routières (A26, RD937E1), zone industrielle (ZI n°1 de Noeux-Labourse) et espace patrimonial végétalisé (terril).

Les deux zones d'étude sont majoritairement occupées par des espaces cultivés. Deux petites poches boisées occupent le sud de la zone Est le long de la rue Blum.

L'est et le nord de la zone Est sont bordés par un talus plus ou moins haut et plus ou moins densément végétalisé par des arbres et arbustes. Par-delà passe l'A26 et au-delà de celle-ci s'étendent des espaces cultivés.

Le sud de la zone Est est bordé par la voie ferrée et par la rue Blum. Ces deux axes sont accompagnés par des linéaires végétalisés hauts plus ou moins denses. Par delà ces voies, s'étendent également des espaces cultivés, ainsi qu'une aire d'accueil pour les gens du voyage.

L'ouest de la zone Est est occupé par une frange boisée (pour la partie nord) accompagnant l'ancien cavalier. Plus bas, la RD937E1 borde directement la zone. Par delà cette voie s'étend la zone industrielle de Noeux-Labourse accompagnée de quelques espaces végétalisés (herbes, arbres, arbustes). Sous cette zone se trouve la base de loisirs Loisinord avec ses espaces naturels verts et son plan d'eau.

La zone Ouest est occupée par des espaces cultivés et est bordé à l'est, au nord et au sud par des infrastructures de transport. Quelques arbres occupent le sud de la zone à proximité de la voie ferrée.

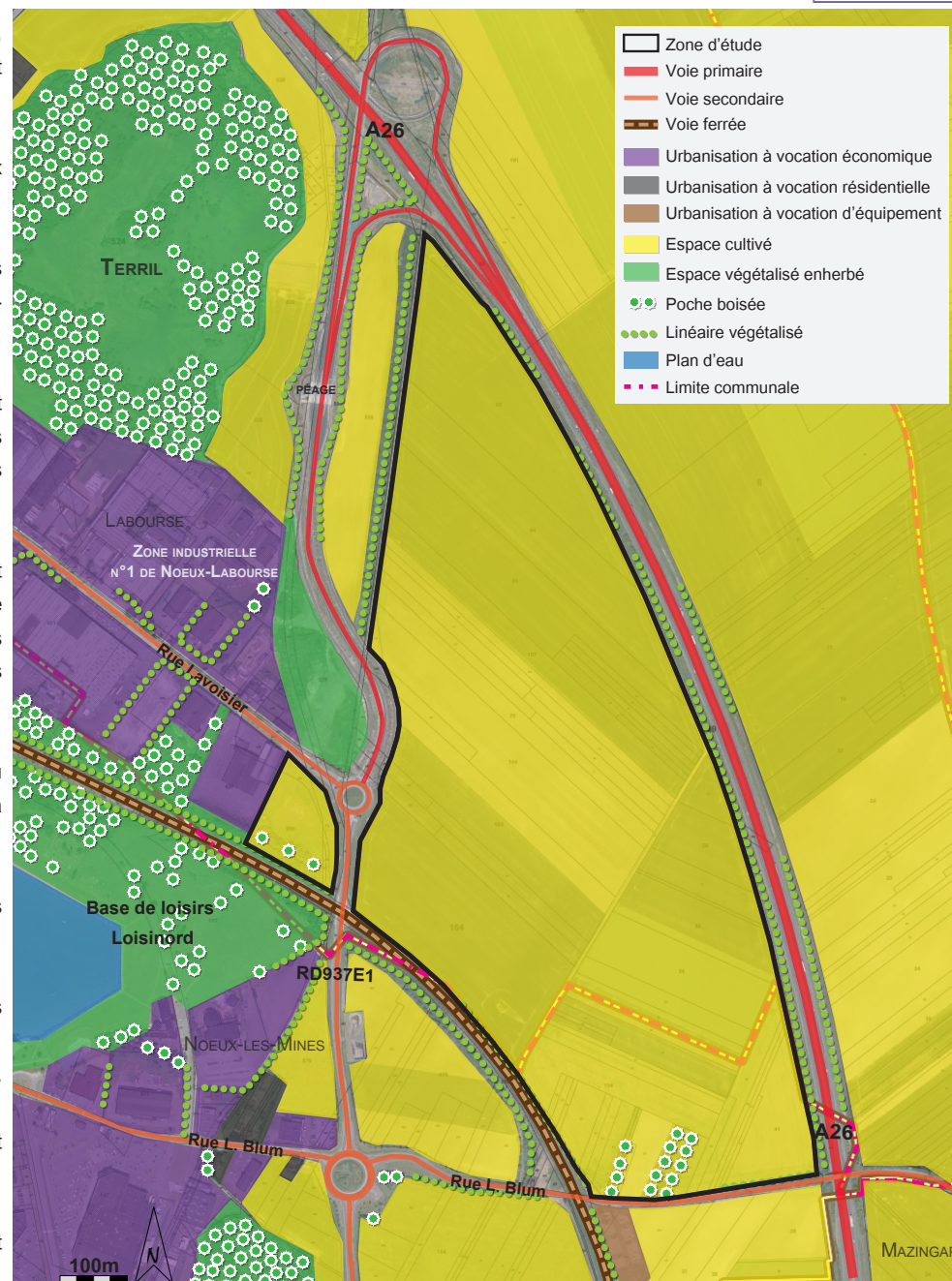
Par delà l'ancien cavalier se trouvent successivement : un espace cultivé, la voie d'accès de l'A26 et le péage, un espace cultivé et un terrier végétalisé en grande partie.

Une petite poche résidentielle occupe un espace au sein de la zone d'activités économiques située à côté de la base de loisirs.

Les constructions les plus proches des deux zones sont dédiées aux activités économiques.

Les projets bouleverseront 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, urbains, environnementaux et agricoles 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

Depuis les principaux espaces publics éloignés de la zone, la majorité des vues lointaines sont impossibles. La topographie et les linéaires végétalisés accompagnant les routes masquent la majorité des vues vers les deux zones.



Vue vers le site depuis la rue Lavoisier à l'ouest. Le site (les deux zones) n'est pas visible par le cadrage de la voie et par le surplomb du bout de la voie.



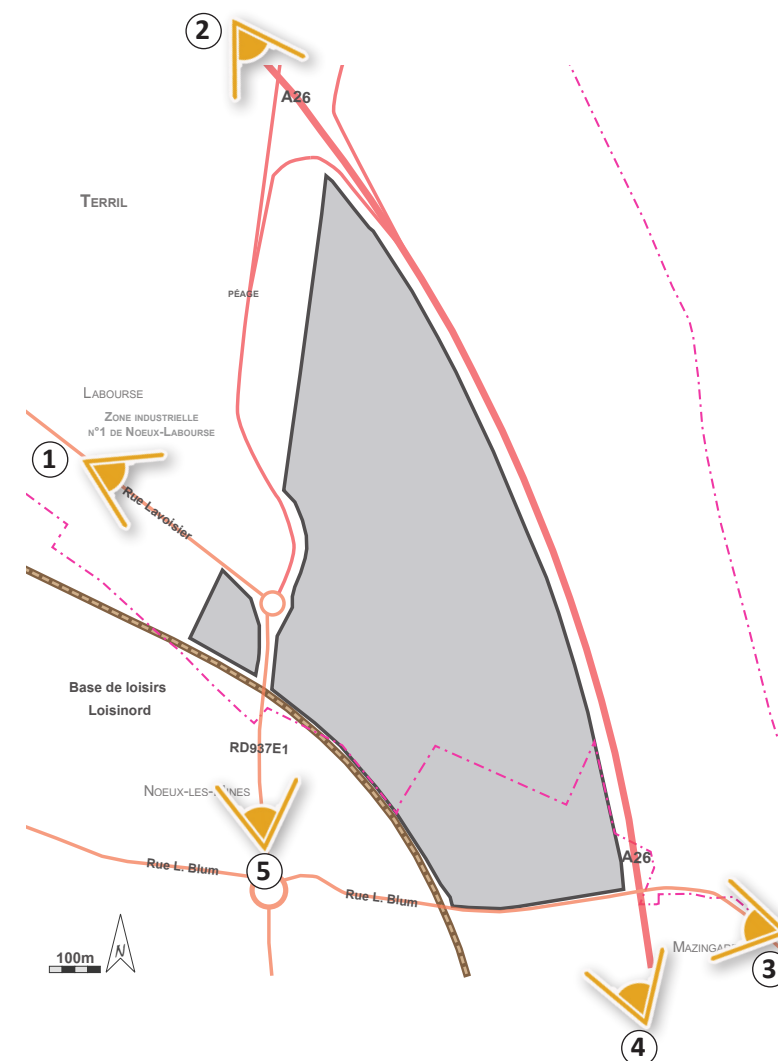
Vue vers le site depuis le pont de la RD65 passant au dessus de l'A26 au nord-ouest. Le site n'est pas visible depuis ce point surplombant la zone. Le pont autoroutier de la sortie combiné à la végétation bordant la zone (autour de l'ancien cavalier) empêchent les vues vers la zone.



Vue vers le site depuis la rue Evrard au sud-est. La végétation accompagnant la voie et la topographie masquent l'ensemble des perspectives visuelles vers la zone. Seul le haut du terril est visible depuis ce point. La zone se trouve « devant » le terril.



Vue vers le site depuis l'A26 au sud-est. Le talus, la topographie et la présence de linéaires végétalisés le long de l'autoroute et de la rue Blum masquent l'ensemble des perspectives visuelles vers la zone. La zone se trouve derrière la barrière végétale en arrière-plan.



Vue vers le site depuis le nord du carrefour giratoire de la RD937E1 au sud des zones. Le site est très peu perceptible depuis ce point légèrement en contrebas de la zone.

3/ PERCEPTIONS VISUELLES DU SITE

3. Perceptions visuelles du site
Vues éloignées
Vues rapprochées

Vues rapprochées

La majorité du secteur proche des zones d'étude est libre et présente des vues ouvertes vers la zone de projet. Seuls les talus et linéaires boisés et végétalisés empêchent certaines perspectives visuelles proches.



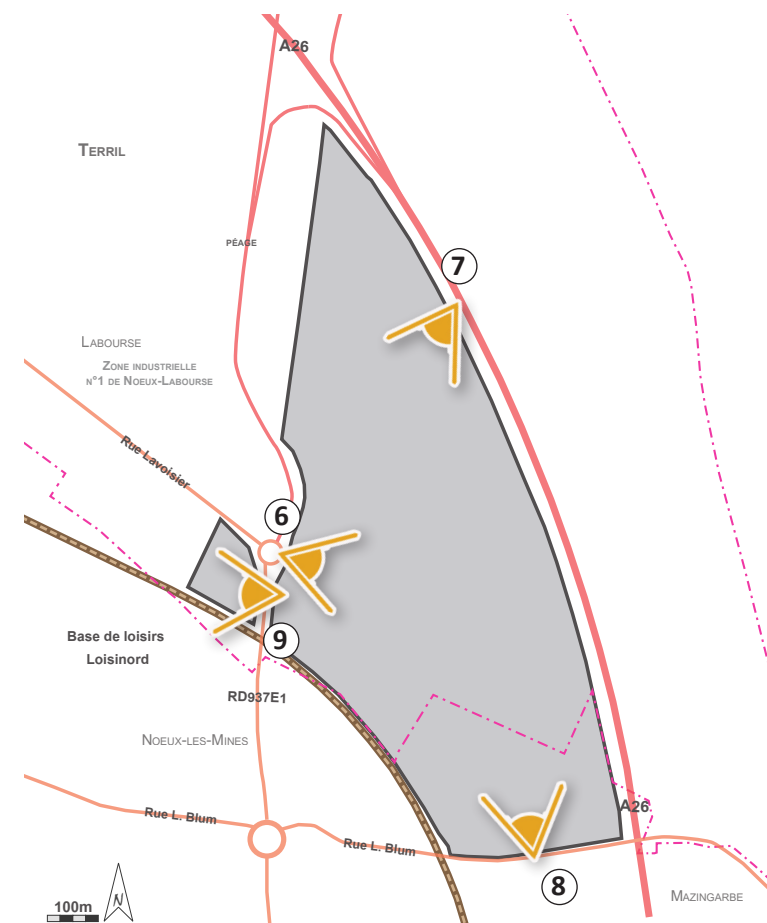
Vue vers le site depuis le carrefour giratoire de la RD937E1 à l'ouest. Le site est entièrement ouvert aux vues depuis ce point légèrement en surplomb de la zone. Aucune végétation ne perturbe les vues.



Vue vers le site depuis l'A26 à l'est. Le site est ouvert au vue sur quelques centaines de mètres depuis l'autoroute. En effet, un talus végétalisé d'une hauteur plus importante est implanté sur la frange sud-est de la zone tandis que l'est et le nord-est ne dispose pas de ce talus si haut et si végétalisé. Lorsqu'il est présent, aucune vue n'est possible vers la zone.



Vue vers le site depuis la rue Blum au sud. La zone est en partie visible lorsque la végétation accompagnant la voie est absente. Lorsqu'elle est présente les vues sont bouchées par des arbres de hauts jets. De plus, seule une partie de la zone est visible depuis cette voie car en plus du linéaire végétalisé le long de la voie, ce secteur de projet comporte deux bandes boisées qui cadrent et empêchent certaines vues vers le projet. Ce secteur d'étude est situé sur la commune de Noeux-les-Mines.



Vue vers le site depuis le carrefour giratoire de la RD937E1 à l'est. Le site est entièrement ouvert aux vues depuis ce point. Aucune végétation ne perturbe les vues.

Connecter le projet au réseau viaire existant ↔

Gérer les interfaces et les reculs de façon paysagère



Diminuer la marge d'inconstructibilité liée à :

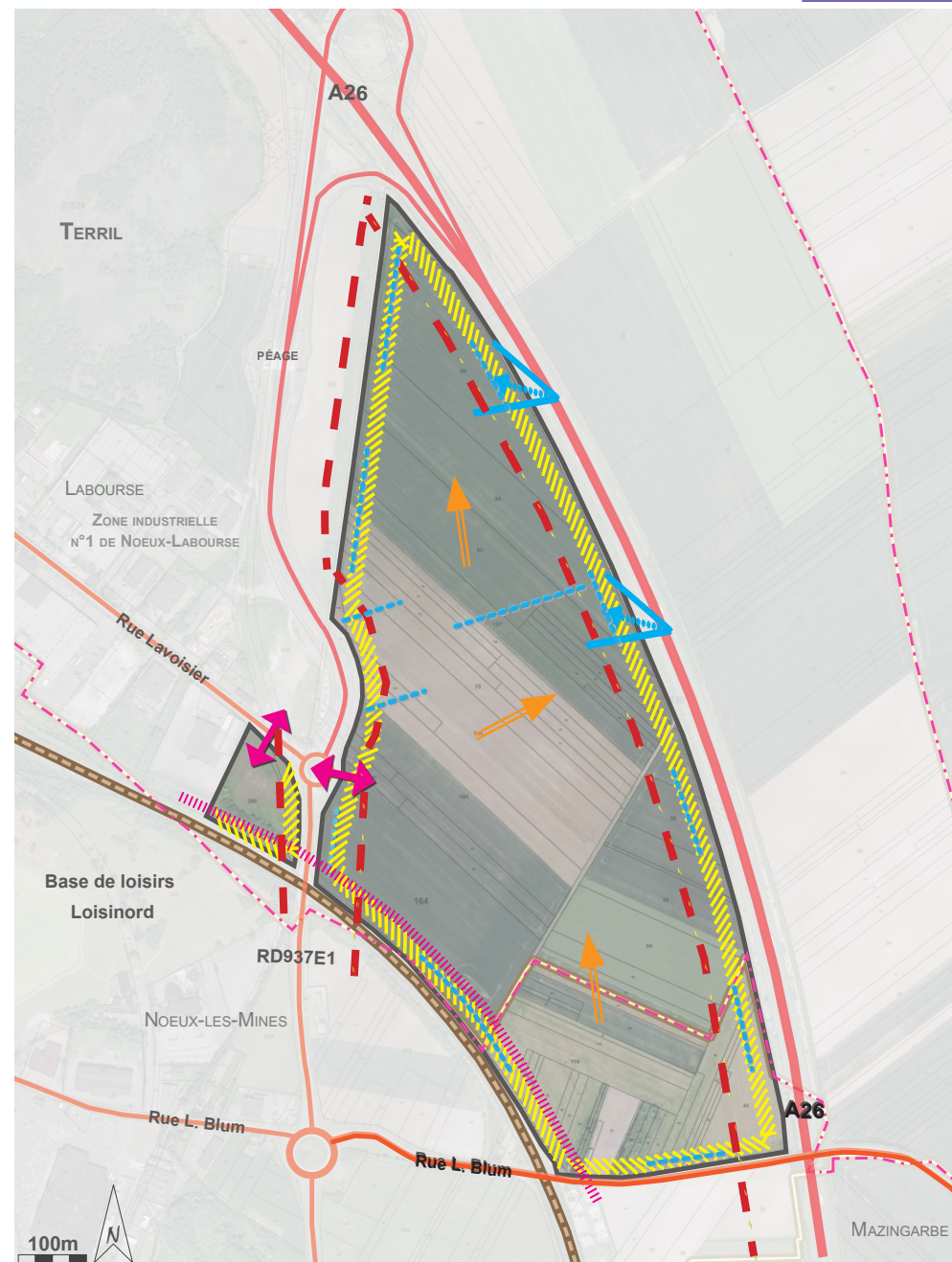
- la RD937E1 - 35m (zone est) — —
- l'A26 - 50m (zone est) — —
- la bretelle d'A26 - 35m (zone est) — —
- la RD937E1 - 20m (zone ouest) — —

Gérer les nuisances liées à la voie ferrée ▬▬▬▬▬▬▬▬

Développer une gestion hydraulique adaptée
et végétaliser les espaces libres et techniques ●●●

Conserver des perspectives visuelles vers le
terril <—

Prendre en compte la topographie de la zone ⇒



5.1. Définition

Les nuisances relèvent de 2 thèmes importants : le bruit et l'eau. Il s'agit en effet de rechercher les formes urbaines les plus efficaces pour protéger les riverains du bruit et protéger les utilisateurs des nuisances de la zone et d'assurer une desserte par les réseaux d'assainissement ou d'alimentation en eau. Un risque dû à la présence potentielle d'engins de guerre est également présent sur la zone.

5.2. Parti d'aménagement

Nuisances sonores

Les zones d'étude sont impactées par les nuisances sonores générées par les infrastructures voisines (Voie ferrée et A26) considérées comme axes terrestres bruyants (ATB). Cette pollution sonore de 300m de part et d'autre des axes 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.

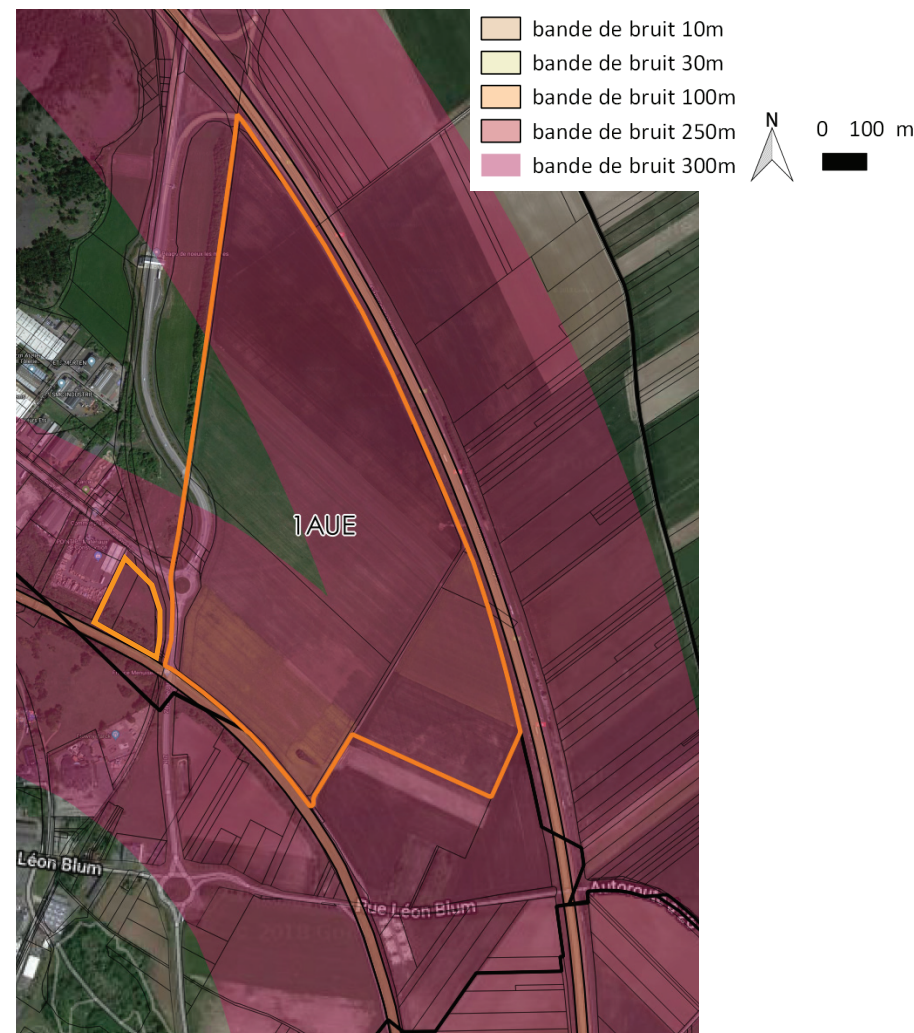
Par la présence de ces axes, nous préconisons de mettre en place des recommandations afin d'amoindrir ces nuisances sonores.

Tout d'abord, la gestion des nuisances sonores doit donc être envisagée par la mise en place de marges de **reculs raisonnables** : **10m minimum depuis l'emprise de la voie ferrée (zones ouest et est), 35m minimum depuis l'axe central de la RD937E1 et de la bretelle d'A26 (zone est), 20m minimum depuis l'axe central de la RD937E1 (zone ouest) et 50m minimum depuis l'axe central de l'A26 (zone est) pour les constructions.** Il conviendra également d'utiliser pour et dans les constructions des **matériaux bénéficiant de bonnes capacités d'isolation acoustique.**

Pour les activités pouvant générer des nuisances sonores, des procédés d'isolation acoustique adaptés devront être mis en oeuvre.

Risques

Les zones sont concernées par la présence d'engins de guerre. Il conviendra de prendre en compte ce risque lors de l'aménagement de la zone.



Carte des Axes Terrestres Bruyants (ATB)

5/ PRISE EN COMPTE DES NUISANCES ET DES RISQUES

5. Prise en compte des nuisances et des risques
5.1. Définition
5.2. Parti d'aménagement
5.3. Conséquences réglementaires
5.4. Conséquences sur les OAP

Gestion des eaux pluviales

La topographie de la zone Est entraîne une réflexion particulière sur la gestion hydraulique. En effet, il y a une double pente. Ces dernières vont du sud au nord et de l'ouest à l'est.

De plus, la zone est concernée par l'aléa remontée de nappe.

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 pourront compléter le dispositif de gestion des eaux.

5.3. Conséquences réglementaires

Zone Est :

- I.1 : Recul minimum des constructions de :
 - 35m depuis l'axe central de la RD937E1 et de la bretelle d'A26,
 - 10m depuis la limite d'emprise de la voie ferrée,
 - 50m depuis l'axe central de l'A26.
- I.2 : Dans le périmètre des voies classées en axes terrestres bruyants (RD943, voie ferrée, A26), les constructions devront utiliser des matériaux offrant une isolation acoustique.
- II.3 : Les activités ne devront pas apporter de nuisances sonores ou alors très limitées et devront avoir un effet nul ou très limité sur l'environnement, notamment en termes de pollution.

• III. La qualité environnementale et la prévention des risques :

Pour limiter le risque d'inondation par ruissellement et accumulation :

- Au moins 20% de la surface des espaces de stationnements pour véhicules légers doivent être perméables.
- Chaque parcelle devra intégrer un ou plusieurs bassin de gestion des eaux paysager, dont au moins un sera situé à l'arrière des parcelles comme indiqué sur le schéma d'aménagement et dans l'optique de créer une continuité écologique en frange de zone, notamment avec les corridors écologiques.
- Des noues paysagères devront être prévues.
- Des bosquets, composés d'arbustes, d'arbres de haute-tige, ou encore de cépées, seront prévues aux interfaces parcellaires et en bordures de la zone de projet.
- Une bande enherbée accompagnée de cépées devra être aménagée en bordure du mail central
- Un coefficient de biotope par surface (CBS) minimal de 0,3 est imposé par unité foncière.

• VI.3 : Prise en compte de la gestion hydraulique, gestion obligatoire des eaux pluviales à la parcelle et infiltration de l'ensemble des eaux pluviales.

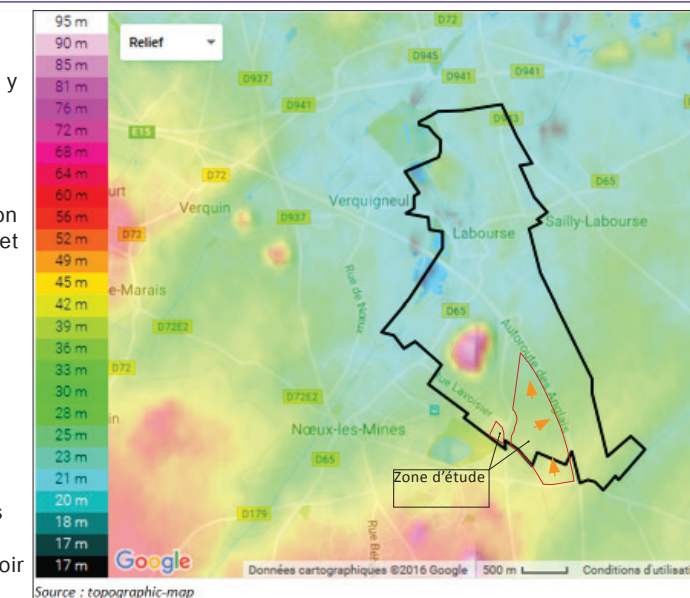
Zone Ouest :

- I.1 : Recul minimum des constructions de :
 - 20m depuis l'axe central de la RD937E1 et de la bretelle d'A26,
 - 10m depuis la limite d'emprise de la voie ferrée,
- I.2 : Dans le périmètre des voies classées en axes terrestres bruyants (RD937E1, voie ferrée), les constructions devront utiliser des matériaux offrant une isolation acoustique.

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

Zone Est :

- Les constructions devront bénéficier de matériaux à bonnes capacités d'isolation acoustique.
- Recul obligatoire des constructions de minimum de 35m depuis l'axe central de la RD937E1 et de la bretelle d'A26, 10m depuis la limite d'emprise de la voie ferrée, 50m depuis l'axe central de l'A26.
- Prise en compte de la gestion hydraulique, gestion obligatoire des eaux pluviales à la parcelle.
- Conservation des ouvrages de gestion hydraulique existant et développement de la gestion hydraulique.



Carte topographique

Zone ouest :

- Les constructions devront bénéficier de matériaux à bonnes capacités d'isolation acoustique.
- Recul obligatoire des constructions de minimum de 20m depuis l'axe central de la RD937E1 et de 10m depuis la limite d'emprise de la voie ferrée.
- 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
6.4. Conséquences sur les OAP

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

Les deux zones sont actuellement accessibles depuis le carrefour giratoire implanté au croisement de la rue Lavoisier et de la RD937E1. La zone Ouest peut être accessible depuis la rue Lavoisier au nord.

L'ensemble des circulations devra être sécurisée et agréable pour tous les usagers de la zone.

La desserte de la zone Est se fera depuis la **voie d'entrée** à la zone accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux. Cette voie structurante ne permettra pas l'accès aux parcelles. Les accès aux parcelles se feront uniquement depuis le **mail central** paysager (connecté à la voie d'entrée par un carrefour giratoire), ainsi que par d'éventuelles voies secondaires prenant appui sur le carrefour giratoire de la zone et présentant également un traitement paysager et un cheminement doux.

L'aménagement des voies secondaires ne concerne que le secteur sud de la zone Est qui propose un découpage moins précis laissant les opportunités d'implantation ouvertes.

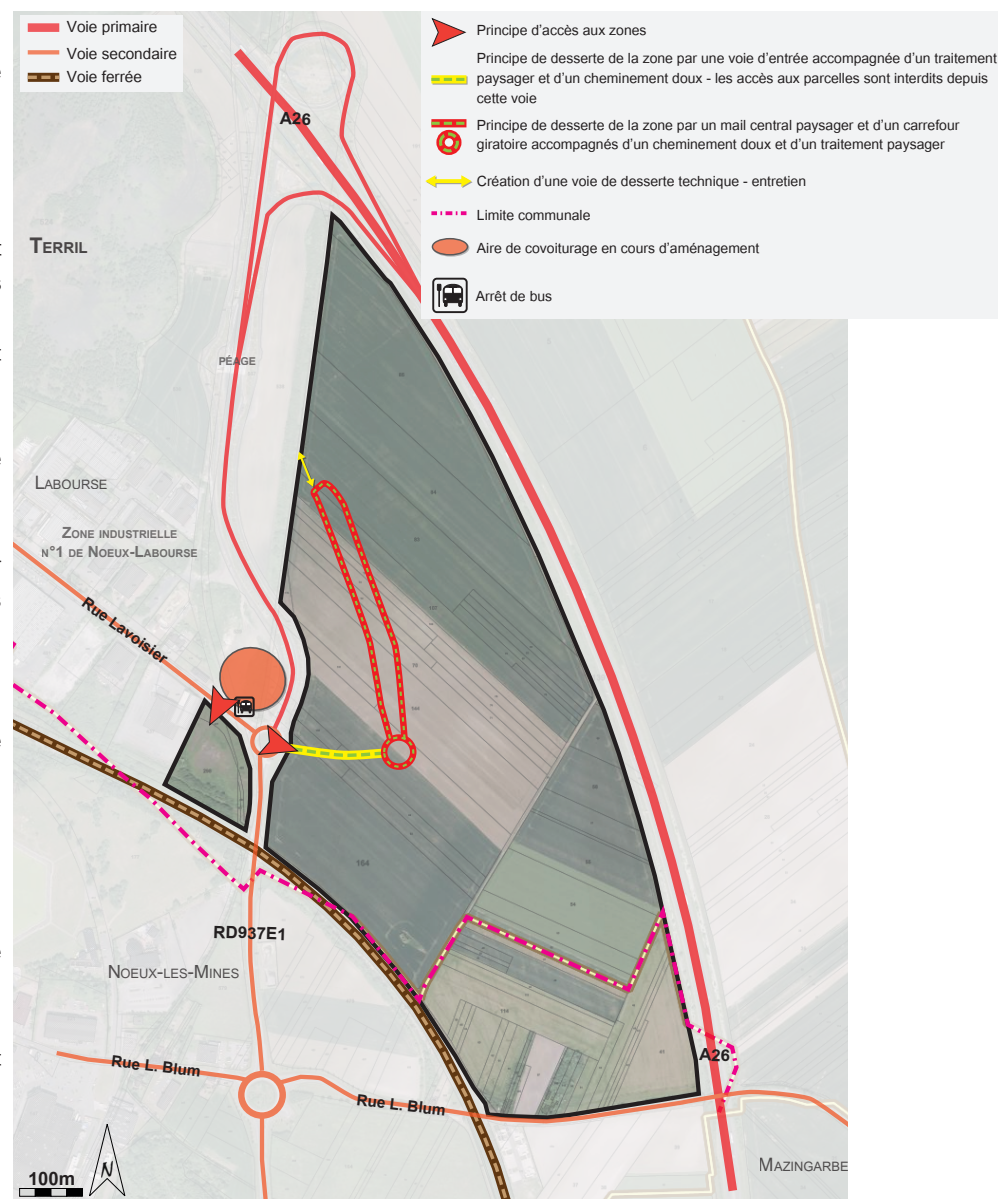
L'ensemble des parcelles de la zone Est devra intégrer des espaces de stationnement paysager. Afin de favoriser l'infiltration des eaux, au moins 20% des places de stationnement pour véhicules légers devront être perméables (zone Est). De plus, ces parcelles devront intégrer des espaces de stationnement pour les modes doux de façon sécurisée et adaptée au contexte. Ainsi, l'ensemble des types de mobilité sera pris en compte.

Afin de valoriser le cadre de vie de la zone Est, les espaces de stationnements ne pourront pas être implantés entre le mail central et les bâtiments. Ceci permettra de mieux gérer les transitions entre les espaces publics et privés, notamment en termes paysagers.

Le projet sera donc entièrement connecté au réseau existant aux alentours et la zone sera entièrement desservie. Une aire de covoiturage est en cours de réalisation le long de la rue Lavoisier à proximité du carrefour giratoire. Les usagers de la zone économique pourront en bénéficier. De plus, un arrêt de bus sera implanté dans ce même secteur. Des espaces de stationnement pour les cycles devront être prévues sur chaque unité.

Enfin, afin d'assurer l'entretien des abords de la zone Est, il conviendra d'aménager une voie technique permettant l'accès aux interfaces de la zone avec les infrastructures voisines. Celle-ci s'appuiera sur le bout du mail central de desserte.

La zone Ouest sera desservie de façon sécurisée par la rue Lavoisier la longeant au nord.



6.3. Conséquences règlementaires

Zone Est :

Article 2.3 : Paysagement des espaces de stationnement.

Article 2.4 :

- Mise en place d'espaces de stationnement perméables pour les véhicules légers.
- Implantation d'espaces de stationnement pour les modes doux.

Article 3.1.1, 3.1.2 : Sécurisation de l'ensemble des circulations.

Zone Ouest :

Les accès à la zone seront interdits depuis la RD937E1.

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

Zone Est :

- Desserte de la zone par la voie d'entrée accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux, mais desserte interdite depuis cette voie d'entrée. Raccordement de cette voie au carrefour giratoire existant le long de la RD937E1.
- Les accès directs aux parcelles ne pourront se faire ni depuis l'A26 et sa bretelle, ni depuis la RD937E1. Ils se feront uniquement par la voie de desserte interne (mail central) qui se connecte au carrefour giratoire de la RD937E1 à l'ouest de la zone via la voie d'entrée.
- Desserte des parcelles de la zone par le mail central (connecté à la voie d'entrée par un carrefour giratoire).
- Desserte du secteur sud par d'éventuelles voies secondaires (munies de traitements paysagers et de cheminements doux) prenant appui sur le carrefour giratoire de la zone.
- Paysagement des espaces de stationnement.
- Mise en place d'espaces de stationnement perméables pour les véhicules légers.
- Implantation d'espaces de stationnement pour les modes doux.
- Connexion du projet au réseau viaire existant.
- Sécurisation de l'ensemble des circulations.
- Aménagement d'une voie technique permettant l'entretien des abords de la zone depuis le mail central.

Zone Ouest :

- Les accès directs aux parcelles ne pourront se faire depuis la RD937E1. Ils se feront uniquement par la voie de desserte interne qui se connecte à la rue Lavoisier.
- Connexion du projet au réseau viaire existant.
- Sécurisation de l'ensemble des circulations.

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 adoucissent l'impact visuel des constructions.

7.2. Parti d'aménagement

Le site d'étude a vocation à accueillir des constructions à usage économique.

Zone Est :

Trois secteurs d'implantation sont définis afin de limiter les nuisances liées aux volumes des bâtis. Le secteur 1 autorisera l'implantation de «petites» constructions de 12m de hauteur maximum. Le secteur 2 autorisera l'implantation de «moyennes» constructions de 15m de hauteur maximum. Le secteur 3 autorisera l'implantation de «grandes» constructions de 20 de hauteur maximum.

Cette répartition permet d'éviter les effets d'écrasement et de rapports d'échelle disproportionnés entre les bâtis et l'environnement proche (espaces naturels, terriils).

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.

Zone Ouest :

Les hauteurs seront limitées à 10m maximum.

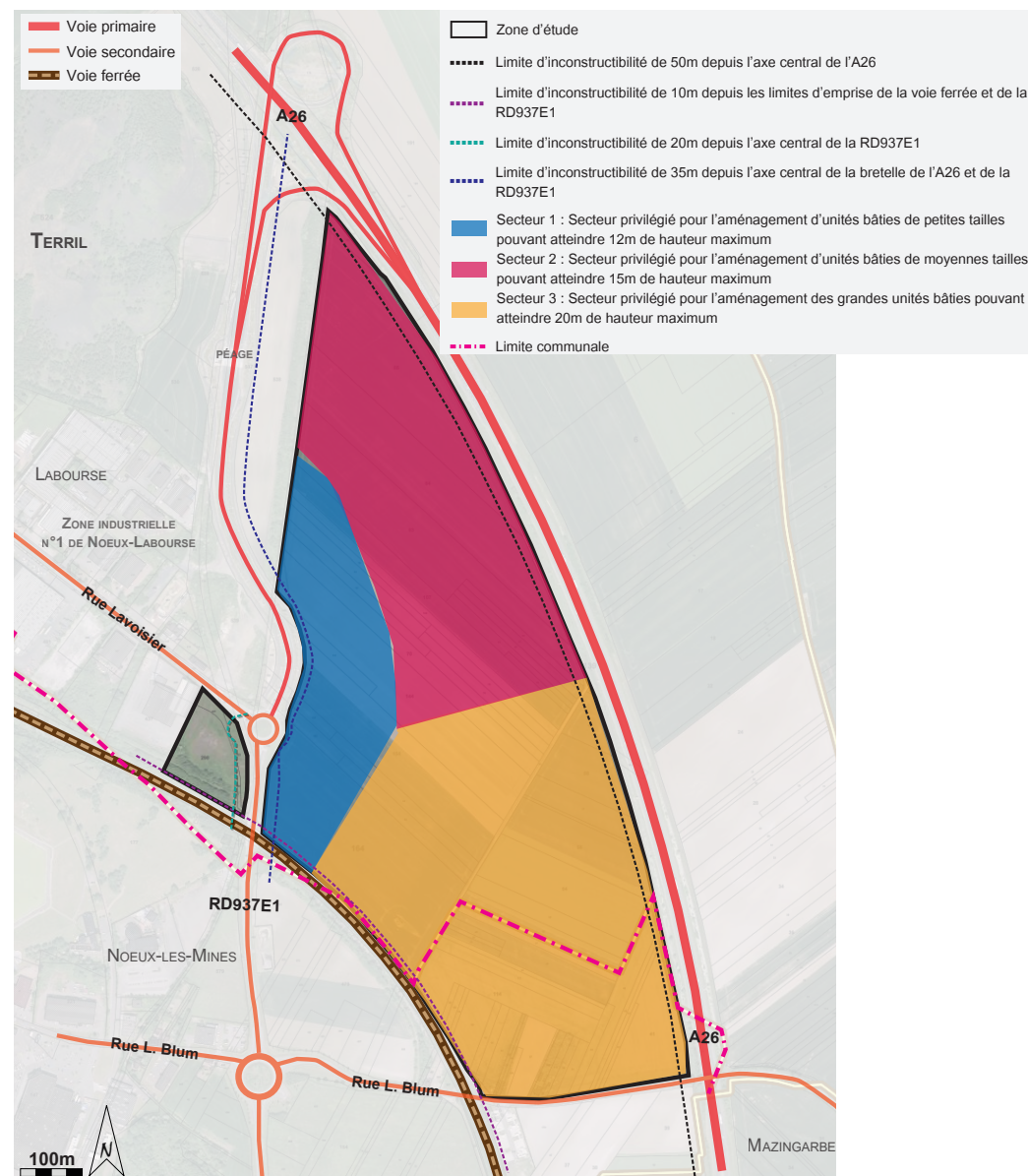
Pour les deux zones :

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

Afin de tamponner les nuisances liées aux axes de circulation (A26, RD937E1, voie ferrée) des zones d'inconstructibilité seront à respecter :

- 35m depuis l'axe central de la RD937E1, de la bretelle d'A26 (zone est),
- 10m depuis la limite d'emprise de la voie ferrée (deux zones),
- 50m de part et d'autre de l'axe central de l'A26 (zone est),
- 20m depuis l'axe central de la RD937E1 (zone ouest).

Le secteur sud-est de la zone Est (à cheval sur Noeux-les-Mines), est le secteur le moins visible depuis l'A26, notamment par la présence de talus hauts et de végétation. Ce secteur est donc propice à l'implantation et à l'intégration des grandes unités bâties. Si la ou les grandes unités bâties n'occupent pas l'intégralité du secteur sud, une zone (la zone bleue sur le plan) sera privilégiée pour l'implantation de petites unités bâties. Le principe de cette zone bleue est de potentiellement réaliser une transition douce entre les volumes des bâtis de la zone de projet avec les bâtis existants de la zone industrielle. De plus, l'effet d'écrasement sera limité si cette zone accueille de plus petites unités bâties.



Plan de la composition urbaine et architecturale

7.3. Conséquences règlementaires

Zone Est :

Article 2.1.1 : L'emprise au sol des constructions est limitée à 60% de l'unité foncière. La surface imperméabilisée par unité foncière ne doit pas excéder 80%.

Article 2.1.3 :

- Recul obligatoire des constructions de 10m depuis la limite d'emprise de la voie ferrée, de 50m depuis l'axe central de l'A26, de 35m depuis l'axe central de la bretelle d'A26 et de 35m depuis l'axe central de la RD937E1.
- Création d'une bande inconstructible de recul :
 - de 10m depuis la limite d'emprise de la voie ferrée,
 - de 35m depuis l'axe central de la RD937E1 et de la bretelle d'A26.
 - de 50m depuis l'axe central de l'A26.

Article 2.2.1 : Aspect extérieur des constructions :

- L'emploi à nu des matériaux destinés à être recouverts est interdit sur les parements extérieurs des constructions et sur les clôtures.
- Les annexes et les extensions doivent être traitées en harmonie avec la construction principale, dans le choix des matériaux et revêtements. Traitement identique en qualité de toutes les façades, dont les espaces de stockage des déchets et dépôts.
- Parmi les trois parties suivantes – sous-bassement, corps de bâtiment, acrotère – l'architecture/ le design du bâtiment devra distinguer au moins deux de ces éléments soit par le volume, soit par le matériau, soit par la couleur.
- La gamme des couleurs utilisées en façade doit être choisie parmi :
 - les tons neutres (taupe, gris...etc.) en teinte principale,
 - les tons chauds (brique, orangé) en teinte secondaire.
 - Les couleurs vives, le noir et le blanc sont proscrits.

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

Zone Est :

- L'emprise au sol des constructions est limitée à 60% de l'unité foncière. La surface imperméabilisée par unité foncière ne doit pas excéder 80%.
- Recul obligatoire des constructions de 10m depuis la limite d'emprise de la voie ferrée, de 50m depuis l'axe central de l'A26, de 35m depuis l'axe central de la bretelle d'A26 et de 35m depuis l'axe central de la RD937E1.
- Répartition adaptée des volumes des bâtis avec des hauteurs maximum par secteur. La hauteur des constructions est limitée à 12,15 et 20m selon les secteurs.
- Création d'une bande inconstructible de recul :
 - de 10m depuis la limite d'emprise de la voie ferrée,

Article 2.3 :

- Les surfaces libres de construction, d'installation, d'aire de stationnement et de voirie doivent obligatoirement être plantées à raison d'un arbre pour 200m² et soit cultivées, soit enherbées ou traitées en espace vert.
- Les surfaces de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre tous les 100m² (répartis de manière homogène sur l'ensemble de l'espace de stationnement).

Zone Ouest :

Article 2.1.3 :

- Recul obligatoire des constructions de 10m depuis la limite d'emprise de la voie ferrée, de 20m depuis l'axe central de la RD937E1.

- de 35m depuis l'axe central de la RD937E1 et de la bretelle d'A26.
- de 50m depuis l'axe central de l'A26.
- Soin particulier apporté aux matériaux des constructions pour maintenir la cohérence urbaine et architecturale et pour tamponner les nuisances.
- Intégration des éléments techniques.

Zone Ouest :

- Recul obligatoire des constructions de 20m depuis l'axe central de la RD937E1.
- Hauteur maximale des constructions limitée à 10m.
- Création d'une bande inconstructible de recul :
 - de 10m depuis la limite d'emprise de la voie ferrée,
 - de 20m depuis l'axe central de la RD937E1.

8.1. Définition

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

8.2. Parti d'aménagement

Le site d'étude est actuellement occupé par des espaces cultivés et par deux petites poches boisées.

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 implantée dans les espaces d'inconstructibilité et au sein de la zone. Toutefois, il conviendra de conserver des perspectives valorisantes vers le terriil situé à l'ouest de la zone depuis l'A26.

Les limites des deux zones de projet devront à la fois intégrer le projet dans son environnement et à la fois valoriser la zone et ses abords. Pour ce faire, il conviendra de mettre en place une frange paysagère composée d'arbres de hautes tiges, d'arbustes et d'herbes. Ceci permettra également de favoriser les enjeux de la trame verte pour les deux zones.

En complément de cela, des bosquets (arbustes, cépées, arbres de hautes tiges) devront être implantés aux interfaces parcellaires pour la zone Est.

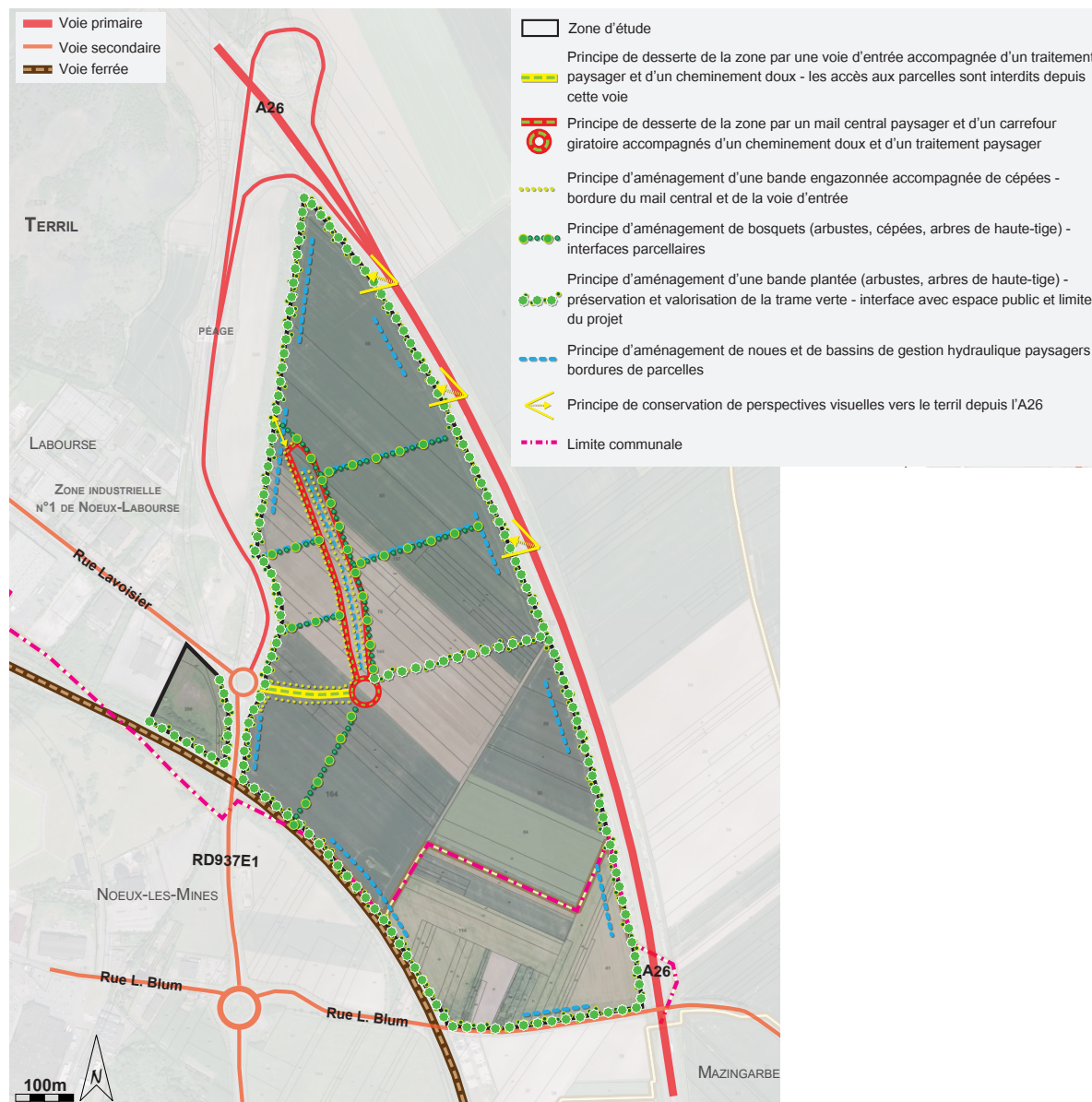
Pour la zone Est, les voiries et infrastructures routières créées devront être accompagnées par des traitements paysagers et des cheminements piétonniers afin d'agrémenter les déplacements (pour les deux zones). Le mail central de desserte de la zone devra être accompagné d'une bande engazonnée et de cépées. De plus, pour cette zone, les espaces de stationnement devront recevoir un traitement paysager leur permettant d'être un minimum valorisés.

La zone d'étude Est sera donc entièrement praticables par les piétons et agréables à traverser. Les essences d'arbres utilisées devront être locales.

Afin d'apporter une certaine qualité paysagère et environnementale, un coefficient de biotope devra être respecté au sein de la zone Est. Il devra être de 0,3 par unité foncière.

Une gestion hydraulique adaptée devra être développée. Elle devra à minima permettre la conservation du fonctionnement hydraulique existant. Pour la zone Est, des noues et autres espaces de gestion hydraulique seront implantées le long des franges de la zone et le long des limites parcellaires des constructions.

De plus, afin de favoriser l'infiltration des eaux pluviales, a minima 20% des places de stationnement pour véhicules légers devront être perméables pour la zone Est.



Plan de la qualité urbaine et paysagère

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

Zone Est :

Article 2.3 :

- Les plantations doivent être d'essences végétales locales (cf. liste en annexes documentaires du règlement).
- Les surfaces libres de construction, d'installation, d'aire de stationnement et de voirie doivent obligatoirement être plantées à raison d'un arbre pour 200m², et soit cultivées, enherbées ou traitées en espace vert.
- Les surfaces de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre tous les 100m² (répartis de manière homogène sur l'ensemble de l'espace de stationnement).
- L'intégration paysagère des éléments techniques devra être soignée par des traitements paysagers ou des matériaux adaptés.
- Les marges de reculs entre les bâtiments et les axes centraux de l'A26 et de la RD937E1 devront être plantées à raison d'un arbre ou d'un arbuste pour 20m² de surface. Le recul depuis la voie ferrée devra l'être également.
- Utilisation d'essences végétales locales.

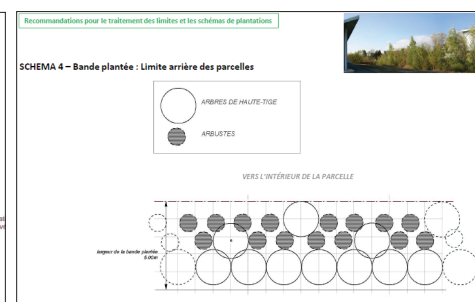
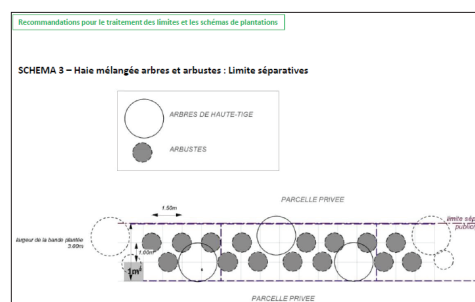
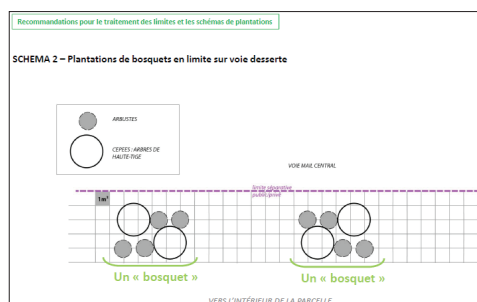
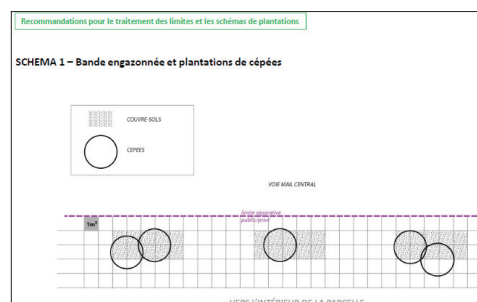
Article 2.2.3 : Un coefficient de biotope par surface (CBS) minimal de 0,3 est imposé par unité foncière.

Article 2.4 : Aménagement d'espaces de stationnement paysagers et perméables à hauteur de 20% des places pour véhicules légers.

Zone Ouest :

Article 2.3 :

- Les marges de reculs entre les bâtiments et l'axe de la RD937E1 et de la limite avec la voie ferrée devront recevoir une bande paysagère végétalisée.
- Utilisation d'essences végétales locales.



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

Zone Est :

- Création d'une bande de recul paysagère de 10m depuis la limite d'emprise de la voie ferrée, de 35m depuis l'axe central de la RD937E1 et de la bretelle de l'A26 et de 50m depuis l'axe central de l'A26 (voir schéma ci-contre).
- Mise en place d'une gestion hydraulique par la mise en place de noues et de bassins hydrauliques aux interfaces de la zone et aux interfaces parcellaires.
- Création de cheminement doux accompagnant les voiries.
- Accompagnement paysager de toutes les voiries et de toutes les interfaces parcellaires.
- Utilisation d'essences végétales locales.
- Création de bandes paysagères de recul sur les franges de la zone.
- Mise en place d'un coefficient de biotope de 0,3 (CBS).

- Aménagement d'espaces de stationnement paysagers et perméables à hauteur de 20% des places pour véhicules légers.
- Conservation de perspectives visuelles valorisantes vers le terail depuis l'A26.

Zone Ouest :

- Utilisation d'essences végétales locales.
- Création d'une bande de recul paysagère de 20m depuis l'axe central de la RD937E1.

-  Principe d'accès à la zone
-  Principe de desserte de la zone par une voie d'entrée accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux - les accès aux parcelles sont interdits depuis cette voie
-  Principe de desserte de la zone par un mail central paysager et d'un carrefour giratoire accompagnés d'un cheminement doux et d'un traitement paysager
-  Limite d'inconstructibilité de 50m depuis l'axe central de l'A26
-  Limite d'inconstructibilité de 35m depuis l'axe central de la bretelle de l'A26 et de la RD937E1 (à l'est)
-  Limite d'inconstructibilité de 20m depuis l'axe central de la RD937E1 - à l'ouest
-  Limite d'inconstructibilité de 10m depuis les limites d'emprise de la voie ferrée
-  Création d'une voie de desserte technique - entretien
-  Principe d'aménagement d'une bande engazonnée accompagnée de cépées - bordure du mail central et de la voie d'entrée
-  Principe d'aménagement de bosquets (arbustes, cépées, arbres de haute-tige) - interfaces parcellaires
-  Principe d'aménagement d'une bande plantée (arbustes, arbres de haute-tige) - préservation et valorisation de la trame verte - interface avec espace public et limite du projet
-  Principe d'aménagement de noues et de bassins de gestion hydraulique paysagers - bordures de parcelles
-  Principe de conservation de perspectives visuelles vers le terril depuis l'A26
-  Secteur 1 : Secteur privilégié pour l'aménagement d'unités bâties de petites tailles pouvant atteindre 12m de hauteur maximum
-  Secteur 2 : Secteur privilégié pour l'aménagement d'unités bâties de moyennes tailles pouvant atteindre 15m de hauteur maximum
-  Secteur 3 : Secteur privilégié pour l'aménagement des grandes unités bâties pouvant atteindre 20m de hauteur maximum
-  Aire de covoiturage en cours d'aménagement
-  Arrêt de bus
-  Limite communale

