

COMMUNE DE OYE-PLAGE

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



CRÉATION D'UNE ZONE ÉCONOMIQUE LE LONG DE LA RD940 À OYE-PLAGE

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



**Communauté de Communes
de la Région d'Audruicq**

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 Oye-Plage, située à l'ouest du tissu urbain principal à proximité de la RD940.

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'une zone d'activités économiques en façade de la RD940.

Oye-Plage 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 33,86 km² et compte 5 371 habitants en 2014.

La commune se situe à environ 18 km de Calais, 32 km de Dunkerque, 53 km de St-Omer et à 50 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 11,6 Ha se situe dans la partie centrale de la commune et à l'ouest du tissu urbain principal communal.

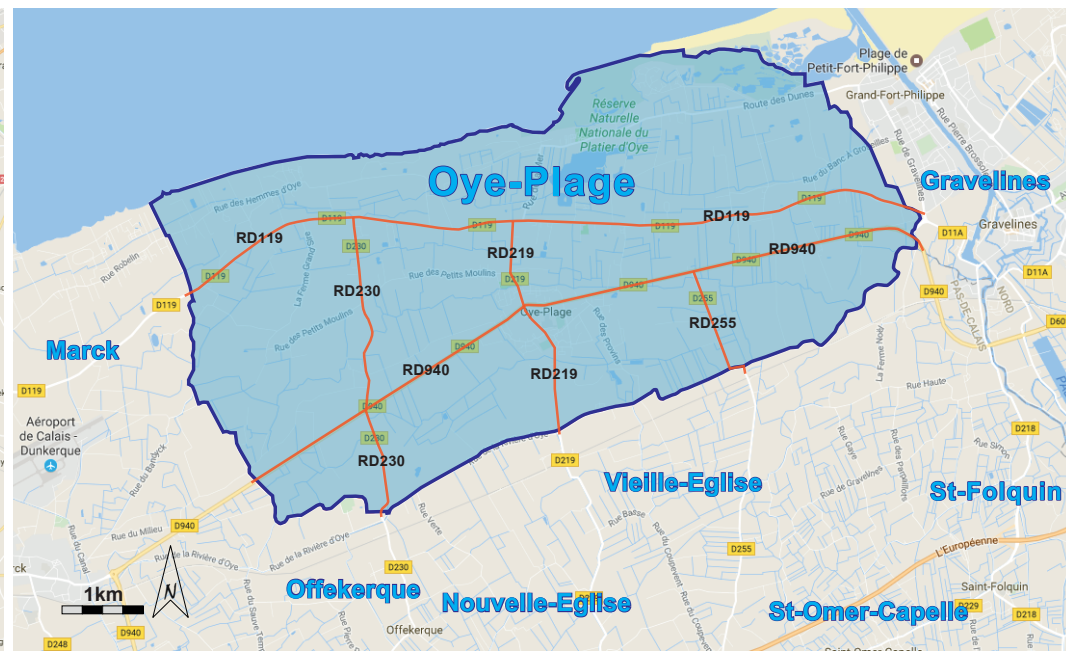
Elle se situe en frange de RD940 reliant Gravelines au Tréport. La zone est donc accessible et bien desservie.

Sa vocation permettra de conforter le dynamisme économique du territoire.

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



Localisation de Oye-Plage à l'échelle régionale.



Localisation de Oye-Plage à l'échelle communale.

2/ CONTEXTE D'ÉTUDE

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

De par sa position géographique proche de grandes infrastructures (RD940 et A16), ainsi que par sa localisation entre Boulogne-sur-Mer, Calais, St-Omer et Dunkerque, la commune de Oye-Plage représente un point stratégique en matière de développement économique.

La commune possède un caractère urbain et rural.

Le site d'étude dédié aux activités économiques viendra se caler en bordure de RD940, axe structurant de la commune sur un sol occupé par des espaces cultivés.

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

- La RD940 reliant Gravelines au Tréport et bordant le nord de la zone.
- La RD219 relie Oye-Plage à St-Omer en passe à proximité (à l'est) de la zone de projet.
- L'A16 qui relie Bray-Dunes à l'Isle-Adam et qui passe à quelques kilomètres au sud de la zone.

La zone de projet se situe le long de la RD940 (axe routier structurant à grande circulation).

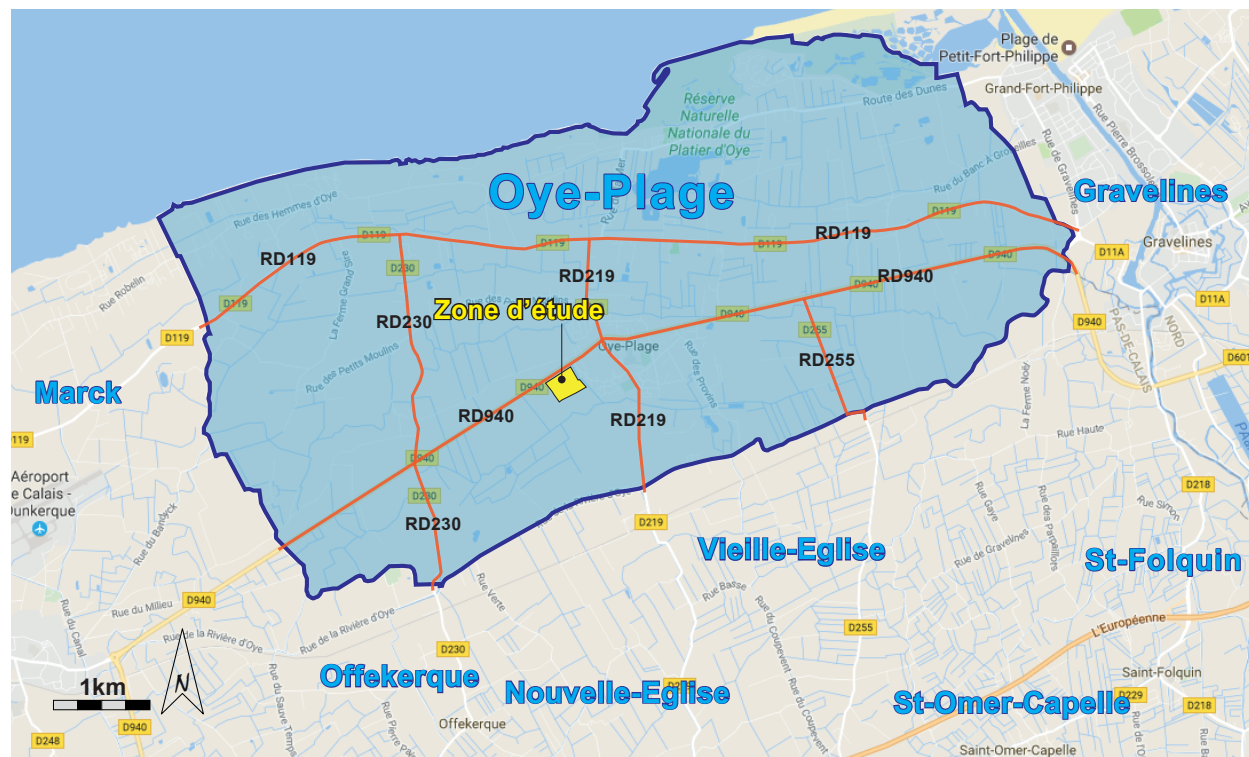
Le site d'étude se trouve au centre de la commune de Oye-Plage. Il vient se positionner sur des terres agricoles le long de la RD940.

La zone est dédiée à l'activité économique, elle pourra se servir de sa situation à proximité des axes viaries pour aménager une vitrine. Elle vient créer une offre économique inexistante dans ce secteur.

La surface du site d'étude est d'environ 11,6 Ha. Le site est actuellement accessible depuis le nord via la RD940.

Le site présente un enjeu urbain important tant par sa situation en entrée de commune que par son positionnement dans la trame agricole et accolé au tissu urbain.

La RD940 étant classée comme « axe routier à grande circulation », un dossier de Loi Barnier sera réalisé. L'aménagement de la zone devra se référer à ce document.



Le site d'étude et les infrastructures à proximité

2.2. Document d'urbanisme

La commune de Oye-Plage est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme intercommunal.

Le site d'étude se trouve sur une zone 1AUecb du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (Zone d'aménagement commercial (ZACOM du SCOT). Elle a pour vocation l'économie, regroupant les activités artisanales, industrielles et commerciales).

Situé à proximité de la RD940, le site d'étude est soumis au régime de la loi Barnier.

Par conséquent les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 75m de part et d'autre de l'axe central de la RD940. 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.

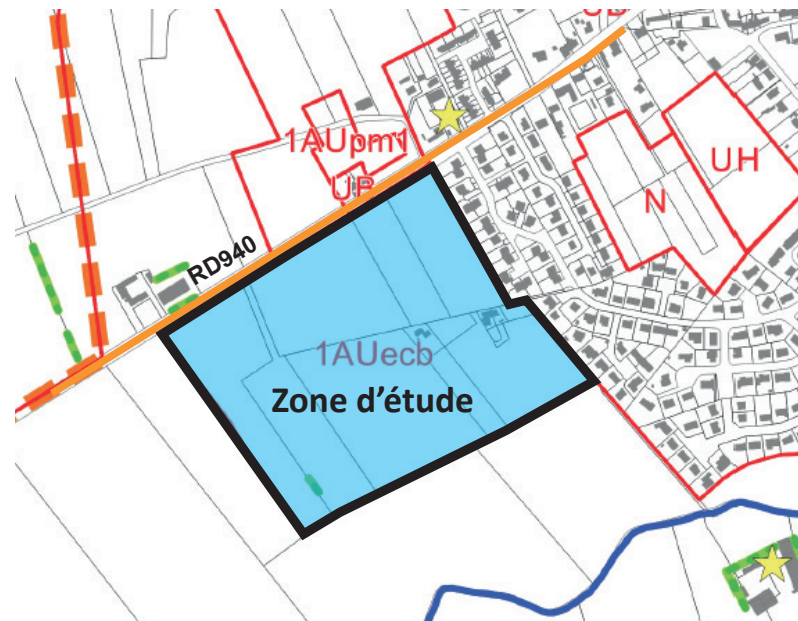
Les servitudes d'utilité publique, informations et obligations diverses

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

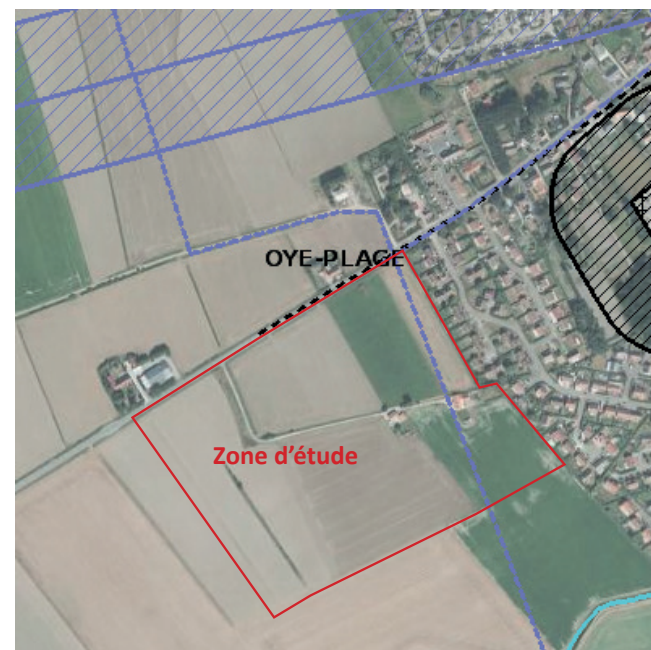
PT3 : Servitude de passage : Réseaux de télécommunication (à l'est de la zone).

EL7 : Servitude d'alignement des voies publiques (RD940) (frange nord).

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



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 Oye-Plage à l'ouest du tissu urbain principal.

L'urbanisation résidentielle à l'est de la zone fait partie du tissu urbain principal de la commune. De petites poches résidentielles isolées au nord et au sud se trouvent à proximité de la zone.

La zone d'étude, d'une superficie de 11,6 Ha vient aménager un espace situé sur le PLU en 1AUecb (zone dédiée aux activités économiques ZACOM).

Ce dernier est bordé :

- à l'ouest : par des espaces cultivés,
- à l'est : par un tissu résidentiel d'habitats groupés,
- au sud : par des espaces cultivés et une construction résidentielle,
- au nord : par la RD940.

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

Une voie de desserte - route nationale - traverse la zone en prenant appui sur la RD940. Elle permet la desserte de deux habitations comprises dans la zone.

La zone d'étude est accessible depuis le nord via la RD940 et semble propice au développement de l'activité économique, notamment sur le plan de l'accessibilité et de la desserte.

La carte ci-contre montre que l'urbanisation environnante est dédiée à l'habitat aux alentours de la zone.

La carte révèle que notre site d'étude est concerné par la Loi Barnier et présente une bande d'inconstructibilité de 75m depuis l'axe central de la RD940 qui est à l'origine de la présente étude.



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

Le secteur d'étude de la commune jouit d'un contexte local en partie développé sur les espaces agricoles et à proximité du tissu urbain principal communal.

A proximité du site d'étude on retrouve des habitats traditionnels (fermes), des habitats anciens et des habitations groupées récentes. Toutes les époques sont représentées. Au sein de la zone, deux poches résidentielles composées chacune d'une habitation récente est implantée. Les habitations de la frange est et l'habitation de la frange nord seront concernées par l'implantation de la zone d'étude.

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

A l'ouest : les espaces agricoles bordent la zone.

Au nord : un fossé borde la frange de la zone, au-delà transite la RD940 bordée de façon discontinue par des linéaires végétalisés et après celle-ci sont implantées deux petites poches résidentielles entourées d'espaces cultivés.

A l'est : un cours d'eau accompagné de végétation réalise l'interface entre la zone et le lotissement d'habitations groupées.

Au sud : les espaces agricoles bordent la zone, ainsi qu'une poche résidentielle.

La zone d'étude est occupée par des espaces cultivés. Une voie de desserte (route nationale) la traverse. Quelques linéaires végétalisés sont implantés soit au sein de la zone soit le long de la voie de desserte.

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 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 la RD940 bordant la zone au nord, les vues lointaines ne sont possibles que depuis l'ouest en raison de l'absence de végétation et d'urbanisation. En revanche depuis l'est, les perspectives visuelles sont totalement impossibles vers la zone en raison de l'urbanisation continue le long de la voie.



Vue vers le site depuis la RD940 à l'est. Le site est visible par l'absence de végétation et d'urbanisation.



Vue vers le site depuis la RD940 au nord-ouest. L'urbanisation continue masque l'ensemble des perspectives visuelles vers la zone.



3/ PERCEPTIONS VISUELLES DU SITE

3. Perceptions visuelles du site
Vues éloignées
Vues rapprochées

Vues rapprochées

La majorité du secteur proche de la zone d'étude est libre de constructions. Les perspectives visuelles proches sont possibles vers le site d'étude depuis la RD940 et tout son linéaire situé hors tissu urbain existant. Cependant, quelques linéaires végétalisés filtrent et cadrent les vues, notamment depuis la rue Schumann.



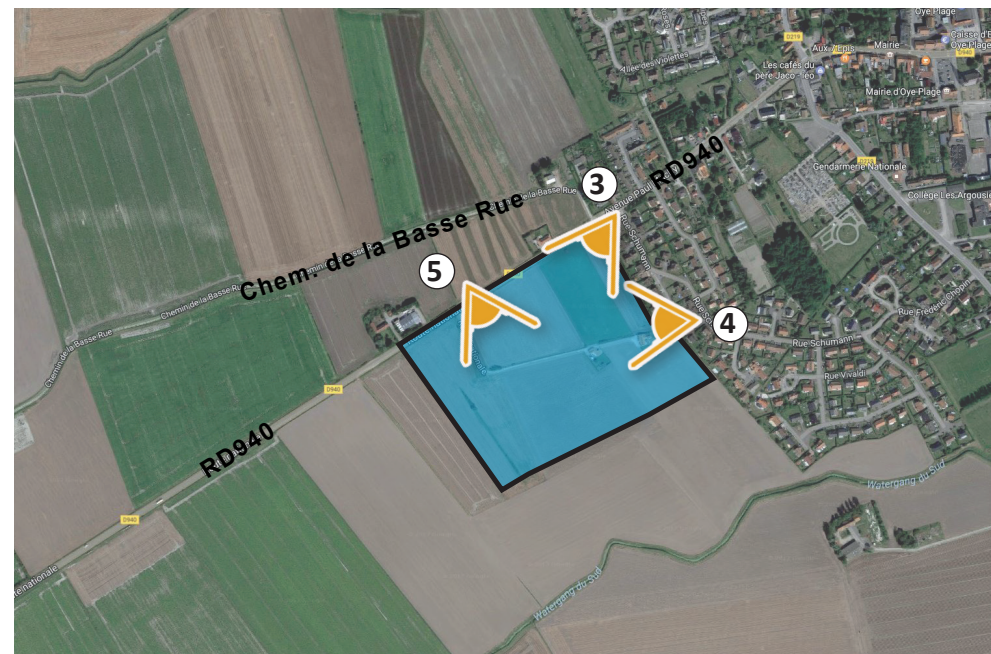
Vue vers le site depuis la RD940 au nord-ouest. Le site est parfaitement ouvert aux vues.



Vue depuis la rue Schumann au sud-est de la zone. Le site est très peu visible car masqué par les végétaux en place.



Vue depuis la façade du site (RD940) au nord. La zone est parfaitement ouverte aux vues.



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 la RD940 - 25m - -

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

Développer une gestion hydraulique adaptée et végétaliser les espaces



5.1. Définition

Les nuisances relèvent de 3 thèmes importants: le bruit, l'air et l'eau. Il s'agit en effet de rechercher les formes urbaines les plus efficaces pour protéger les riverains du bruit, de limiter l'étalement urbain le long des axes de communication et d'assurer une desserte par les réseaux d'assainissement ou d'alimentation en eau.

5.2. Parti d'aménagement

Nuisances sonores

Le site de l'étude est impacté par les nuisances sonores générées par l'infrastructure voisine (RD940). 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.

Tout d'abord, la gestion des nuisances sonores doit donc être envisagée par la mise en place de marges de **reculs raisonnables : 25m minimum depuis l'axe central de la RD940 pour les constructions**. Il conviendra également d'utiliser pour et dans les constructions des **matériaux bénéficiant de bonnes capacités d'isolation acoustique**.

Gestion des eaux pluviales

Sur le site, il conviendra d'assurer la continuité hydraulique de réseau en place. L'imperméabilisation du site sera limitée autant que possible et les eaux pluviales seront traitées à la parcelle. Des noues et autres ouvrages hydrauliques pourront 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 obligatoire des constructions de 25m minimum depuis l'axe central de la RD940.

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 25m depuis l'axe central de la RD940,
- 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 RD940 au nord, ainsi que par la voie la traversant et se raccordant à la RD940.

Un carrefour sécurisé devra être aménagé depuis la RD940 afin de desservir la zone. Il devra être en double-sens de circulation et être adapté à l'ensemble des usagers de la zone (piétons, véhicules à moteurs de tous types, cycles,...).

Une voirie primaire de desserte de la zone sera aménagée depuis cet accès. 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.

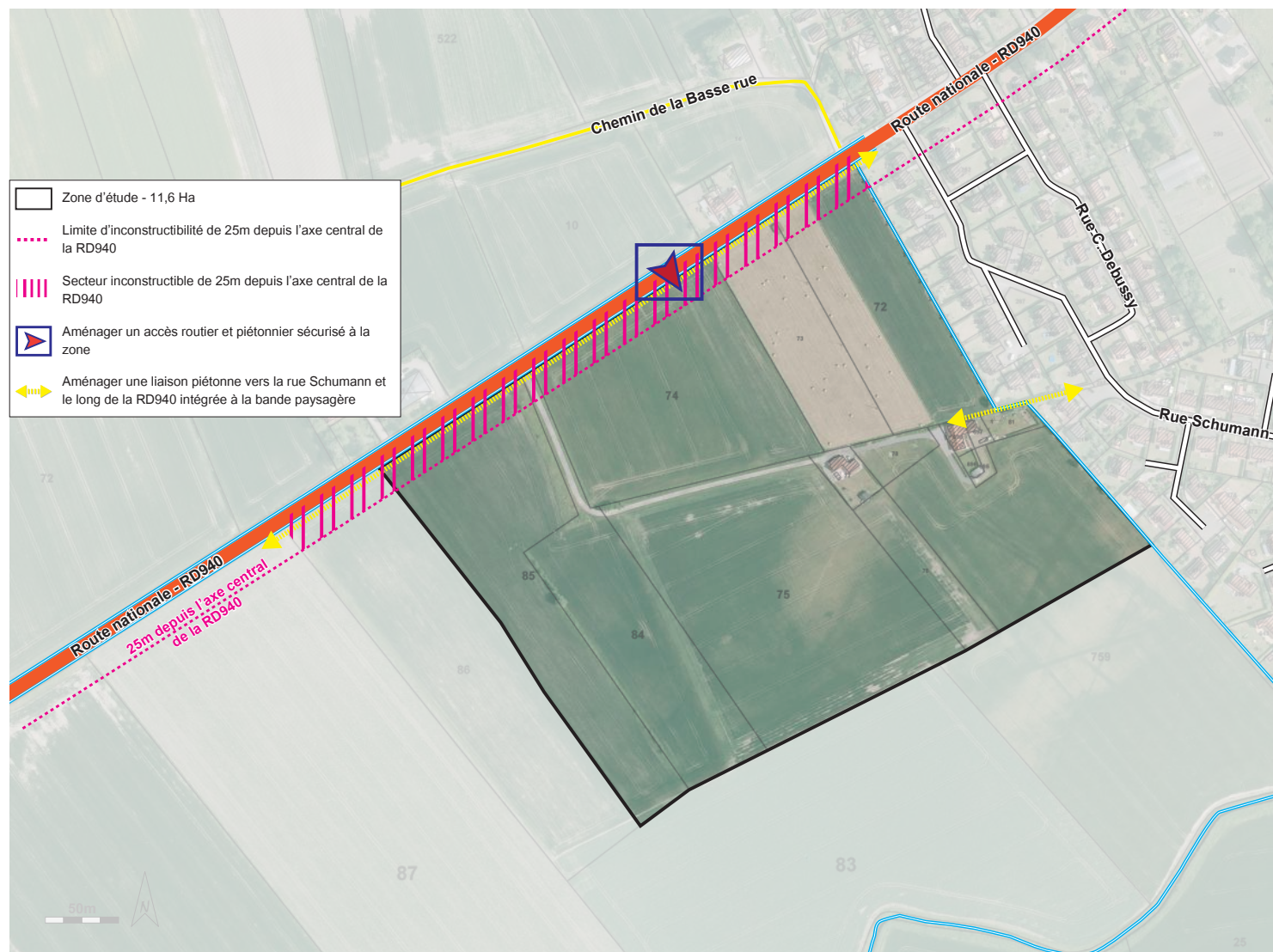
Des voiries secondaires pourront venir s'appuyer sur cette dernière afin de desservir l'ensemble des parcelles prévues.

Une liaison piétonne devra être aménagée à l'est vers la rue Schumann. Une seconde devra être aménagée en façade de la zone, le long de la RD940. Elle prendra place au sein de la bande paysagère de recul.

Le projet sera donc entièrement connecté au réseau existant aux alentours et la zone sera entièrement desservie.

Les espaces de stationnement devront être mutualisés et perméables.

Une bande d'inconstructibilité de 25m depuis l'axe central de la RD940 sera instaurée.



Plan des déplacements

6.3. Conséquences réglementaires

• Voirie :

- Création et sécurisation d'un accès routier depuis la RD940 au nord de la zone et d'un accès piétonnier à l'est de la zone vers la rue Schumann.
- Les accès directs aux parcelles ne pourront se faire depuis la RD940. 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 mutualisés.

Création d'une voie de desserte adaptée à tous les types de véhicules futurs de la zone.

Création d'un cheminement piétonnier en façade de la zone intégré dans la frange paysagère, le long de la RD940.

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 a vocation à accueillir des constructions à usage économique.

Les constructions implantées sur la zone ne devront pas excéder 10m au faîtage.

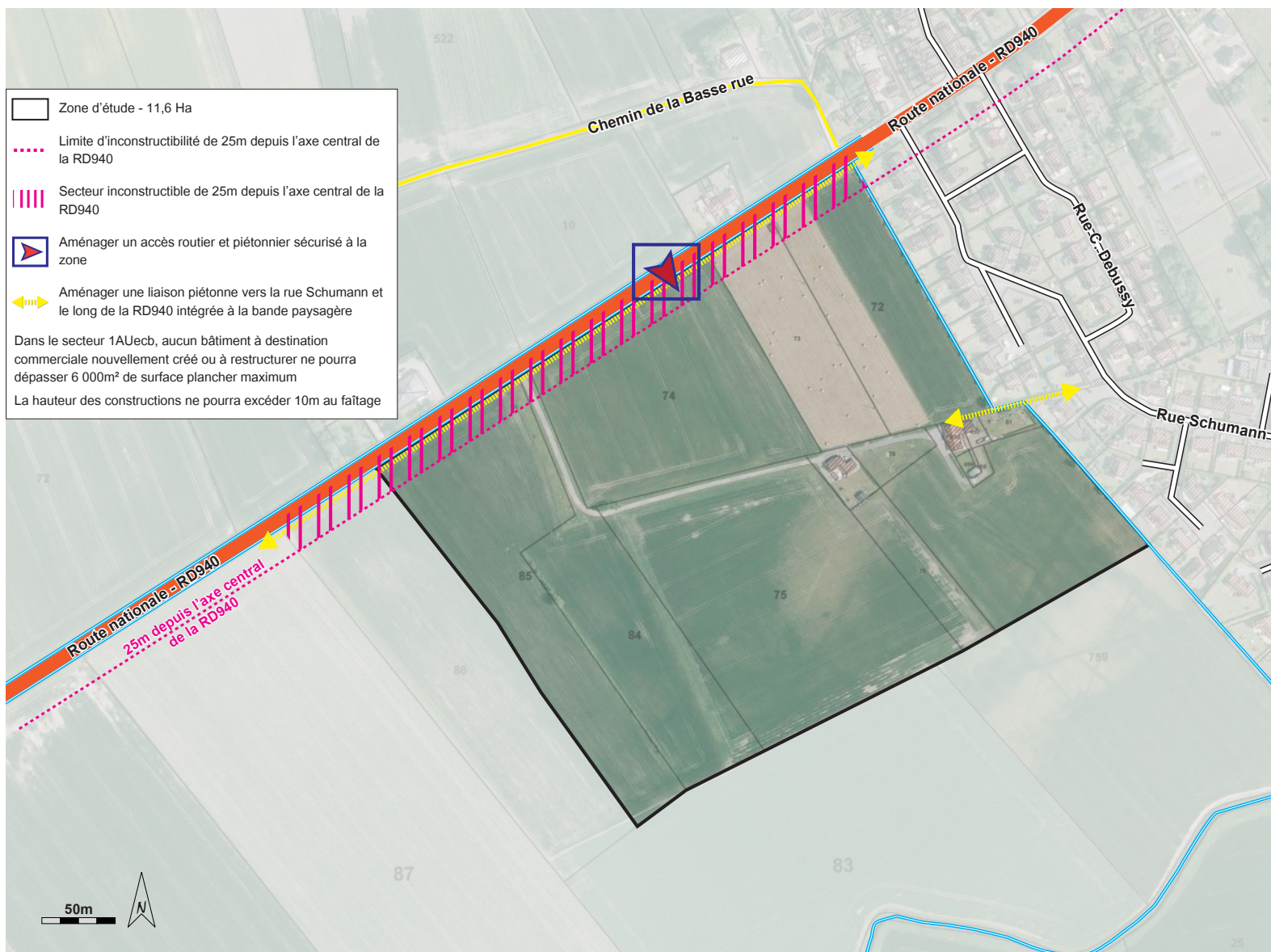
La zone de projet sera d'un seul tenant avec des voiries de desserte raccordées au réseau viaire existant. Une voirie primaire structurera la zone d'étude.

Les constructions devront recevoir des matériaux à 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.

Au sein de la zone, aucun bâtiment à destination commerciale nouvellement créé ou à restructurer ne pourra dépasser 6 000m² de surface plancher maximum.

Une zone d'inconstructibilité de 25m depuis l'axe central de la RD940 sera instaurée. Ainsi, en façade de la voirie, un espace paysager de recul sera aménagé induisant un recul des constructions.

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



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 25m depuis l'axe central de la RD940 (voir plan).
- **Emprise au sol** : Dans le secteur 1AUecb, aucun bâtiment à destination commerciale nouvellement créé ou à restructurer ne pourra dépasser 6 000m² de surface plancher maximum.
- **Hauteur maximale des constructions** : Les constructions ne pourront excéder une hauteur de 10m au faîtage..
- **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. Les couleurs vives sont proscrites 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 25m depuis l'axe central de la RD940 (voir plan).

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.

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 une habitation. 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 l'espace d'inconstructibilité et au sein de la zone.

La façade de la zone sera traitée au moyen d'une bande paysagère végétalisée accueillant un cheminement piétonnier.

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

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

Les franges ouest et sud devront être traitées au moyen d'une frange paysagère de 5m de large minimum afin de gérer l'interface avec les espaces agricoles.

La frange Est accueillera une bande paysagère permettant l'entretien du cours d'eau de 6m de large minimum. Elle réalisera une transition douce avec les habitations voisines.

Les essences d'arbres utilisées sur les franges et dans les espaces végétalisés seront locales.

Une gestion hydraulique adaptée devra être développée. Elle devra à minima permettre la conservation du fonctionnement hydraulique existant.



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 bande de recul paysagère en façade de la RD940 (voir plan).
- Création de bande paysagère de 5m de large minimum sur les limites sud et ouest agrémentant la zone.
- Création de bande paysagère de 6m de large minimum sur la limite est réalisant l'interface avec les habitations et permettant l'entretien des cours d'eau.
- 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.
- Traitement paysager des axes de déplacement et des interfaces avec les espaces alentours et les infrastructures voisines.

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

Mise en place d'une bonne gestion hydraulique par la préservation du cours d'eau bordant la zone et par la création de noues au sein de la zone d'étude.

Création de cheminement doux accompagnant les voiries.

Création d'une liaison piétonne à l'est vers la rue Schumann.

Création d'un cheminement piétonnier en façade de la zone, le long de la RD940, intégré dans la bande paysagère de recul.

