

COMMUNE DE SAINT-FOLQUIN

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



DÉVELOPPEMENT D'UNE ZONE ÉCONOMIQUE LE LONG DE L'A16 À SAINT-FOLQUIN

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 St-Folquin, située au nord-est du tissu urbain principal à proximité de l'A16.

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 développement d'une zone destinée à accueillir des bâtiments d'activités économiques dans le prolongement de la zone d'activités existante sur la commune de St-Folquin.

St-Folquin 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 17,95 km² et compte 2 165 habitants en 2014.

La commune se situe à environ 22 km de Calais, 25 km de Dunkerque et à 54 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.

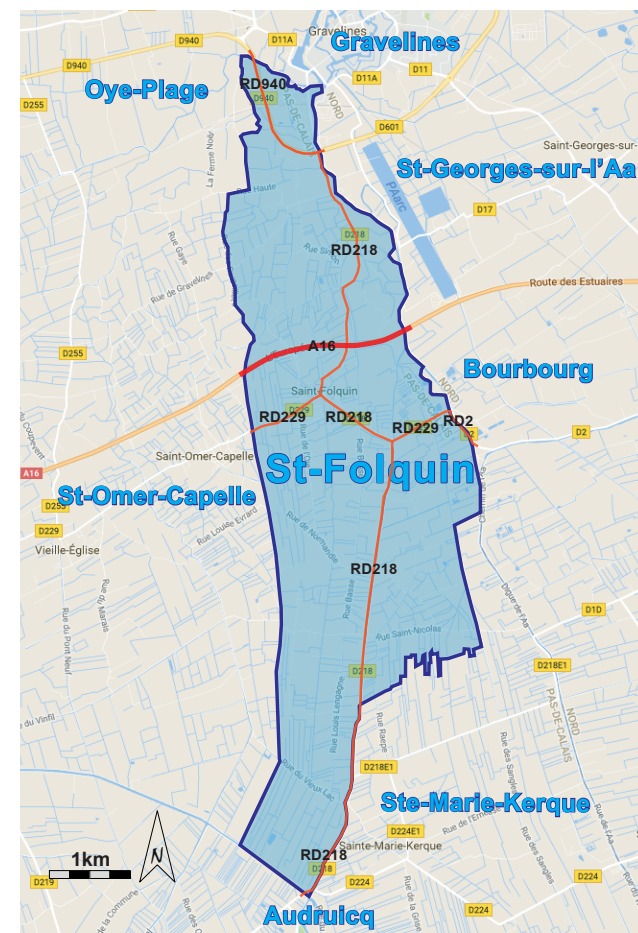
La zone d'étude d'environ 1,8 Ha se situe dans la partie centrale de la commune au nord-est du tissu urbain principal communal.

Elle se situe en frange de l'A16 reliant Calais à Dunkerque. La zone est donc très bien desservie.

Sa vocation en complément de la zone d'activités existante permettra de conforter le dynamisme du territoire.



Localisation de St-Folquin à l'échelle régionale.



Localisation de St-Folquin 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

De par sa position géographique proche de grandes infrastructures (A16, RD218, RD229), ainsi que par sa localisation entre Boulogne-sur-Mer, Calais, St-Omer et Dunkerque, la commune de St-Folquin représente un point stratégique en matière de développement économique.

La commune possède un caractère rural avec une occupation du sol majoritairement agricole.

Le site d'étude dédié aux activités économiques viendra se caler en continuité de la zone économique existante et le long de l'A16 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 :

- L'A16 scinde la commune dans un axe est/ouest et relie Bray-Dunes à l'Isle-Adam.
- La RD218 relie Tournehem-sur-la-Hem à St-Folquin en traversant la commune du nord au sud et passant à l'ouest de la zone de projet.
- La RD229 traverse la commune d'est en ouest. Elle passe à proximité de la zone au sud et relie St-Folquin à Les Attaques.
- La voie ferrée passe au sud du territoire communal au sein des communes d'Audruicq et de Nortkerque.

La zone de projet se situe le long de l'A16 (axe routier à grande circulation) au niveau de l'échangeur n°51.

Le site d'étude se trouve au centre de la commune de St-Folquin. Il vient se positionner sur des terres agricoles le long de l'A16.

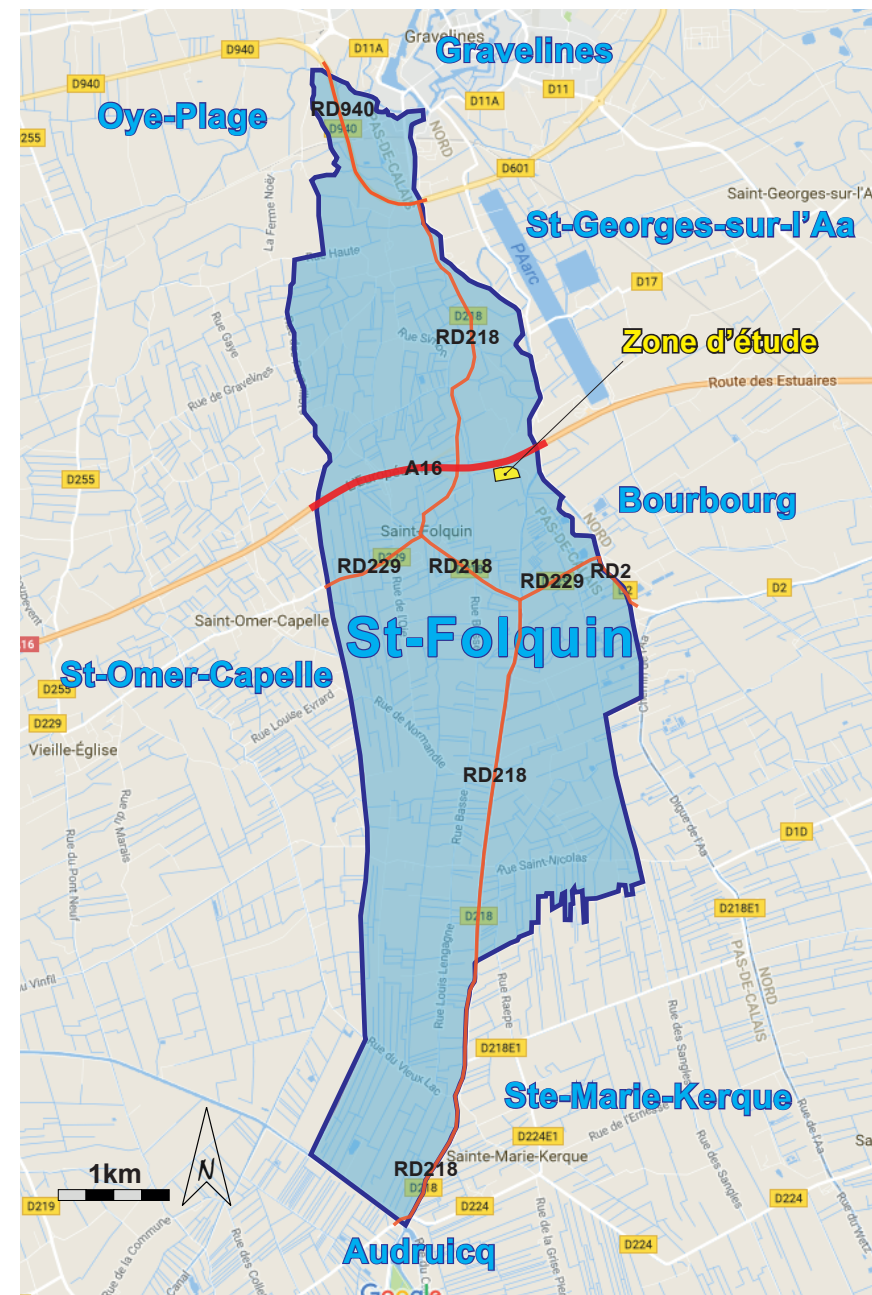
La zone est dédiée à l'activité économique, elle pourra se servir de sa situation à proximité des axes viaires pour aménager une vitrine. Elle vient compléter l'offre économique existante dans ce secteur.

La surface du site d'étude est d'environ 1,8 Ha. Le site est actuellement accessible depuis le nord via la route de Gravelines.

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

L'A16 étant classé comme « axe routier à grande circulation », un dossier de Loi Barnier sera réalisé. L'aménagement de la zone devra se référer à ce document.

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

La commune de St-Folquin 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, 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. 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 :

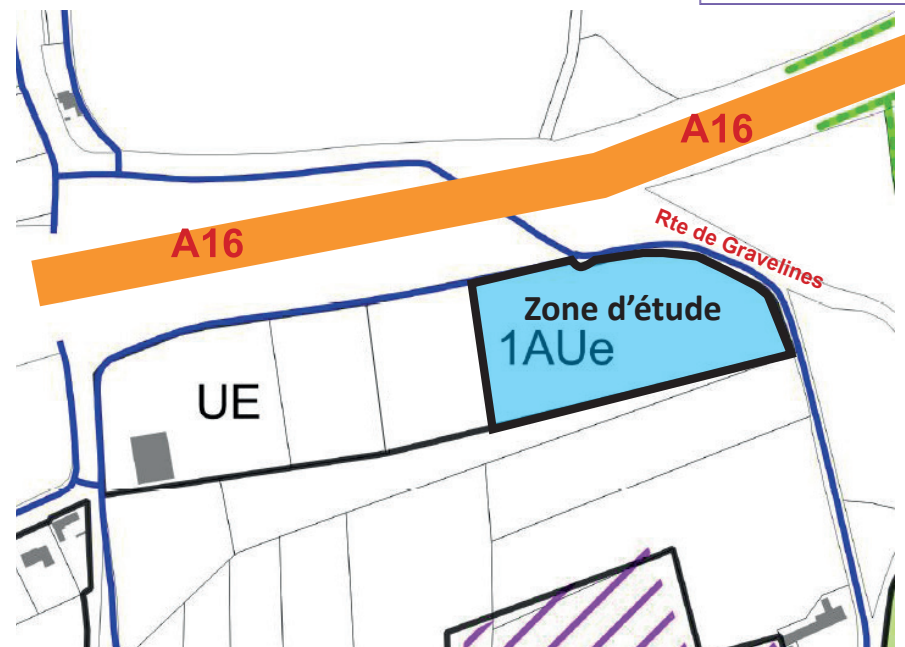
A3 : Servitude de passage : Passage des engins mécaniques pour entretien des canaux. (franges nord et est)

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

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 St-Folquin en complément de la zone d'activités existante.

L'urbanisation résidentielle au sud de la zone est une ferme isolée dans l'espace agricole.

La zone d'étude, d'une superficie de 1,8 Ha vient aménager un espace situé sur le PLU en 1AUe (zone dédiée aux activités économiques).

Ce dernier est bordé :

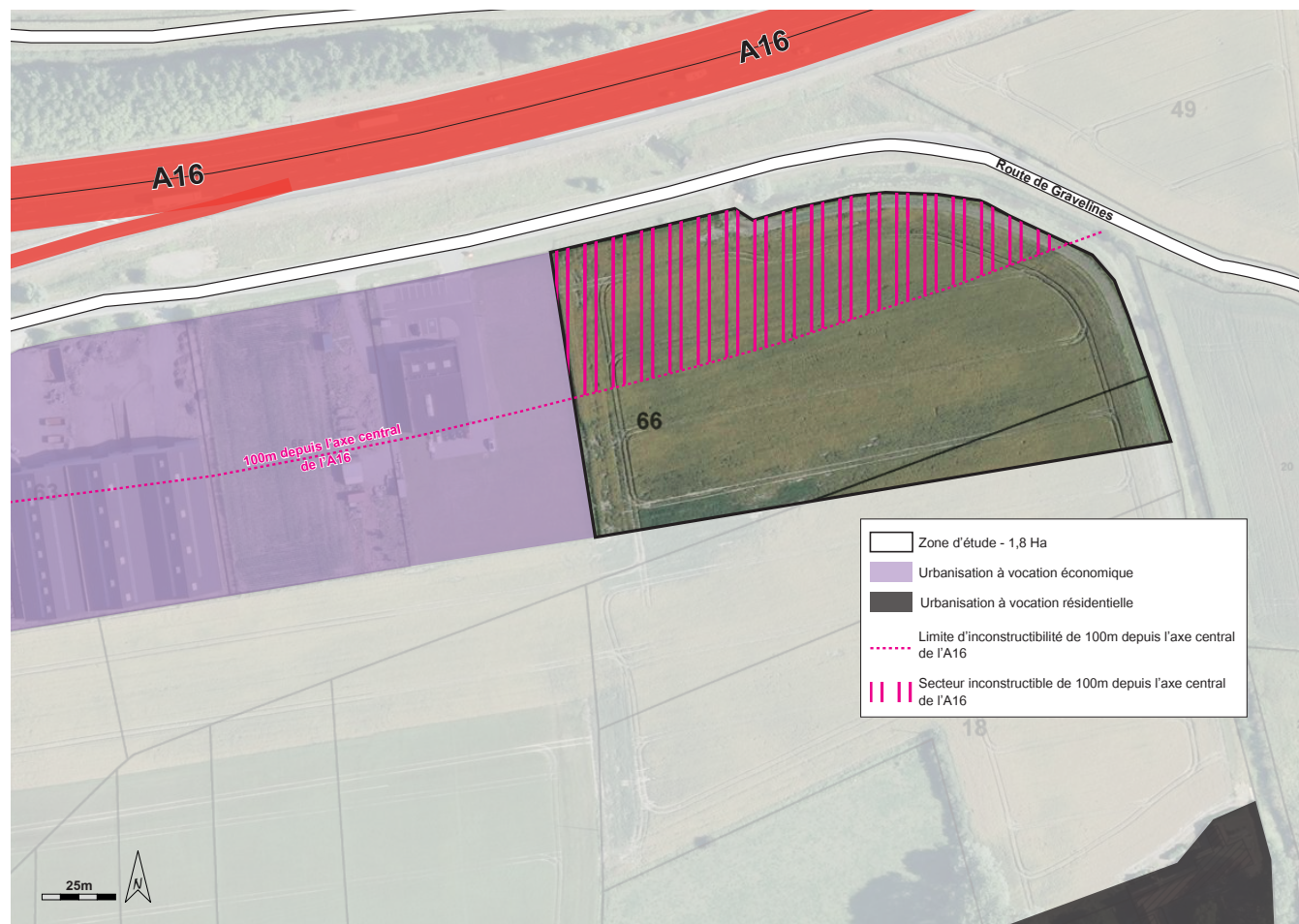
- à l'ouest : par des bâtiments d'activités existants,
- à l'est : par le watgang Géemenwerck puis au-delà par des espaces cultivés et la route de Gravelines,
- au sud : par des terres cultivées,
- au nord : par la route de Gravelines et au-delà par l'A16.

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

La zone d'étude est accessible au nord par la route de Gravelines longeant toute sa limite nord et semble propice au développement de l'activité économique, notamment sur le plan de l'accessibilité et de la desserte, ainsi que sur la cohérence urbaine.

La carte ci-contre montre que l'urbanisation environnante est dédiée à l'activité économique à l'ouest et à habitat au sud-est.

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 l'A16 qui est à l'origine de la présente étude.



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

Comme vu précédemment, le secteur d'étude de la commune jouit d'un contexte local en partie constitué d'espaces agricoles et d'activités économiques.

A proximité du site d'étude (au sud) on retrouve un habitat traditionnel (fermes) et des bâtiments d'activités économiques implantés à l'ouest.

Aucune habitation sera 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 zone d'activités économiques présente des constructions de différents volumes avec des espaces paysagers ou non.

Au nord : des linéaires végétalisés discontinus et des espaces végétalisés accompagnent le watergang Géemenwerck, puis passe la route de Gravelines, puis un espace végétalisé et enfin transite l'A16.

A l'est : le watergang Géemenwerck accompagné de linéaires végétalisés et d'espaces végétalisés marque la limite est de la zone. Au-delà passe la route des Gravelines et s'étendent des espaces agricoles.

Au sud : les espaces agricoles bordent la zone.

La zone d'étude est occupée par des espaces cultivés.

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

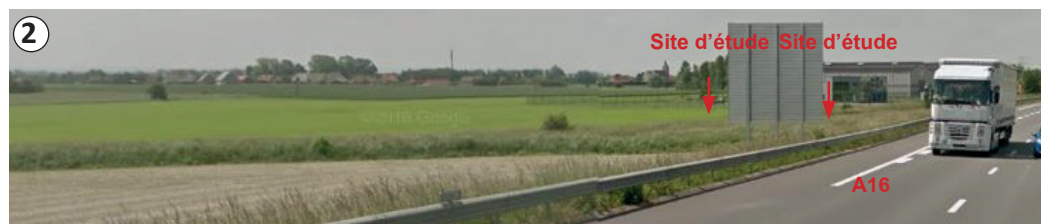
3. Perceptions visuelles du site
Vues éloignées
Vues rapprochées

Vues éloignées

Depuis l'A16 et ses abords, les vues lointaines sont possibles lorsque car le peu de végétation en suffit pas à filtrer les vues vers la zone. Les vues sont presque continues et sont peu cadrées par la végétation en place. La rue du Gibet présente des perspectives visuelles très ouvertes vers la zone tandis que depuis la route de Gravelines au sud-est, les vues sont possibles mais filtrées en partie par la végétation accompagnant la ferme existante.



Vue vers le site depuis la RD218 à l'ouest. La zone est en partie visible malgré quelques écrans végétalisés filtrant partiellement les vues.



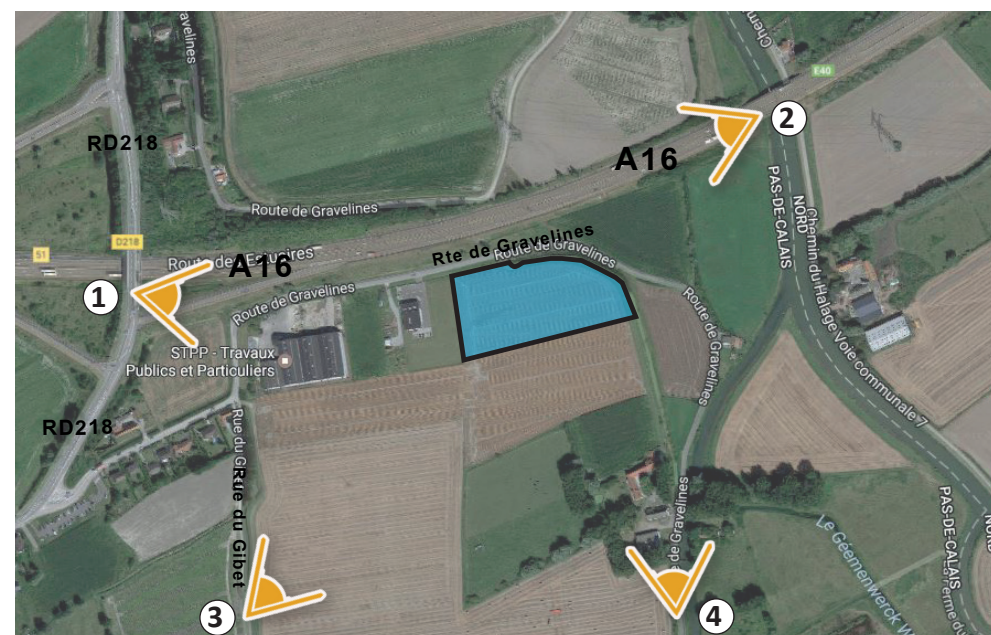
Vue vers le site depuis l'A16 au nord-est. Les vues vers la zone sont parfaitement ouvertes depuis la façade autoroutière.



Vue vers le site depuis la rue du Gibet au sud-ouest. Le site d'étude est parfaitement visible depuis cet axe.



Vue vers le site depuis la route de Gravelines au sud-est. La zone d'étude est faiblement visible à travers la végétation. Seule une partie est visible. On aperçoit les bâtiments existant sur la zone.



3/ PERCEPTIONS VISUELLES DU SITE

3. Perceptions visuelles du site
Vues éloignées
Vues rapprochées

Vues rapprochées

L'ensemble du secteur proche de la zone d'étude est pauvre en constructions et libre de végétation. Ainsi les perspectives visuelles proches sont très ouvertes et non cadrées.



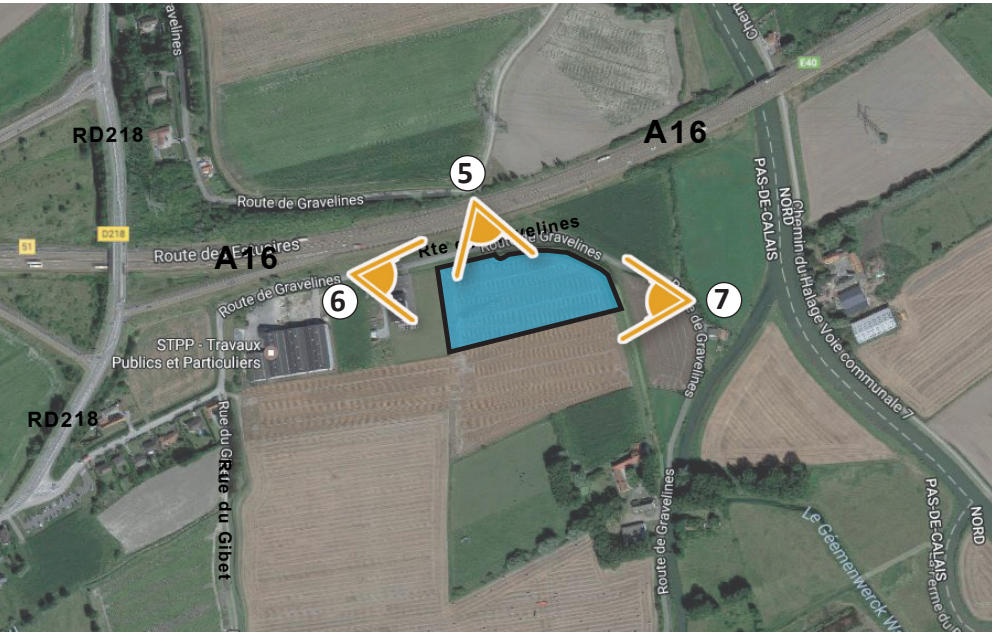
Vue vers le site depuis la route de Gravelines bordant la zone au nord. La zone d'étude est parfaitement visible.



Vue vers le site depuis la route de Gravelines au nord-ouest. La zone d'étude est visible à travers la clôture existante. L'absence de traitement végétalisé favorise l'ouverture des perspectives visuelles.



Vue vers le site depuis la route de Gravelines au sud-est. La zone est parfaitement ouverte aux vues.



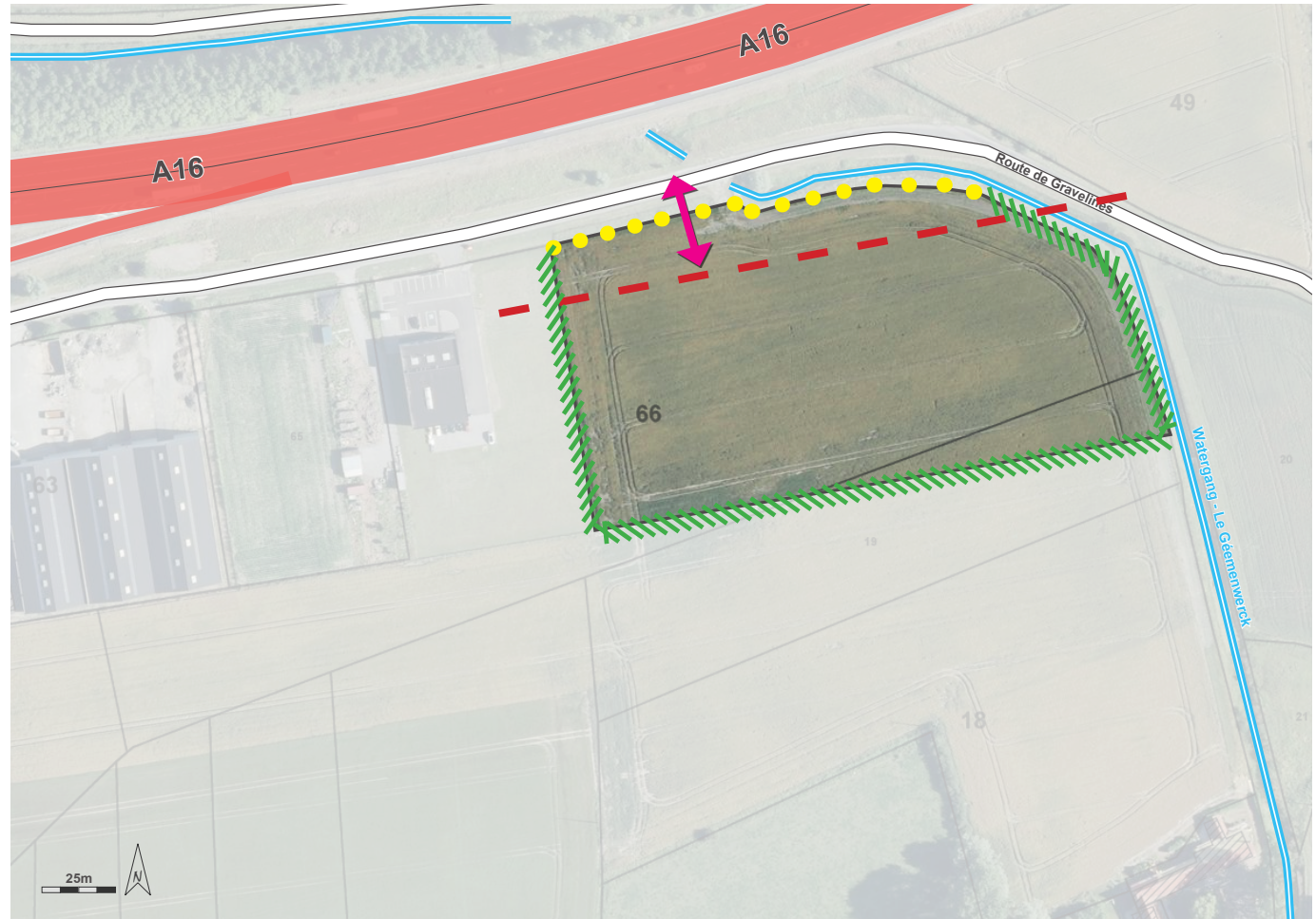
Connecter le projet au réseau viaire existant ↔

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

Diminuer la marge d'inconstructibilité liée à l'A16 - 75m - -

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

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

Malgré la seule présence de ces axes, nous préconisons de mettre en place des recommandations afin d'amoinrir 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 : 75m minimum depuis l'axe central de l'A16 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 viendront compléter le dispositif de gestion des eaux.

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 75m minimum depuis l'axe central de l'A16.

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 75m depuis l'axe central de l'A16.
- 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

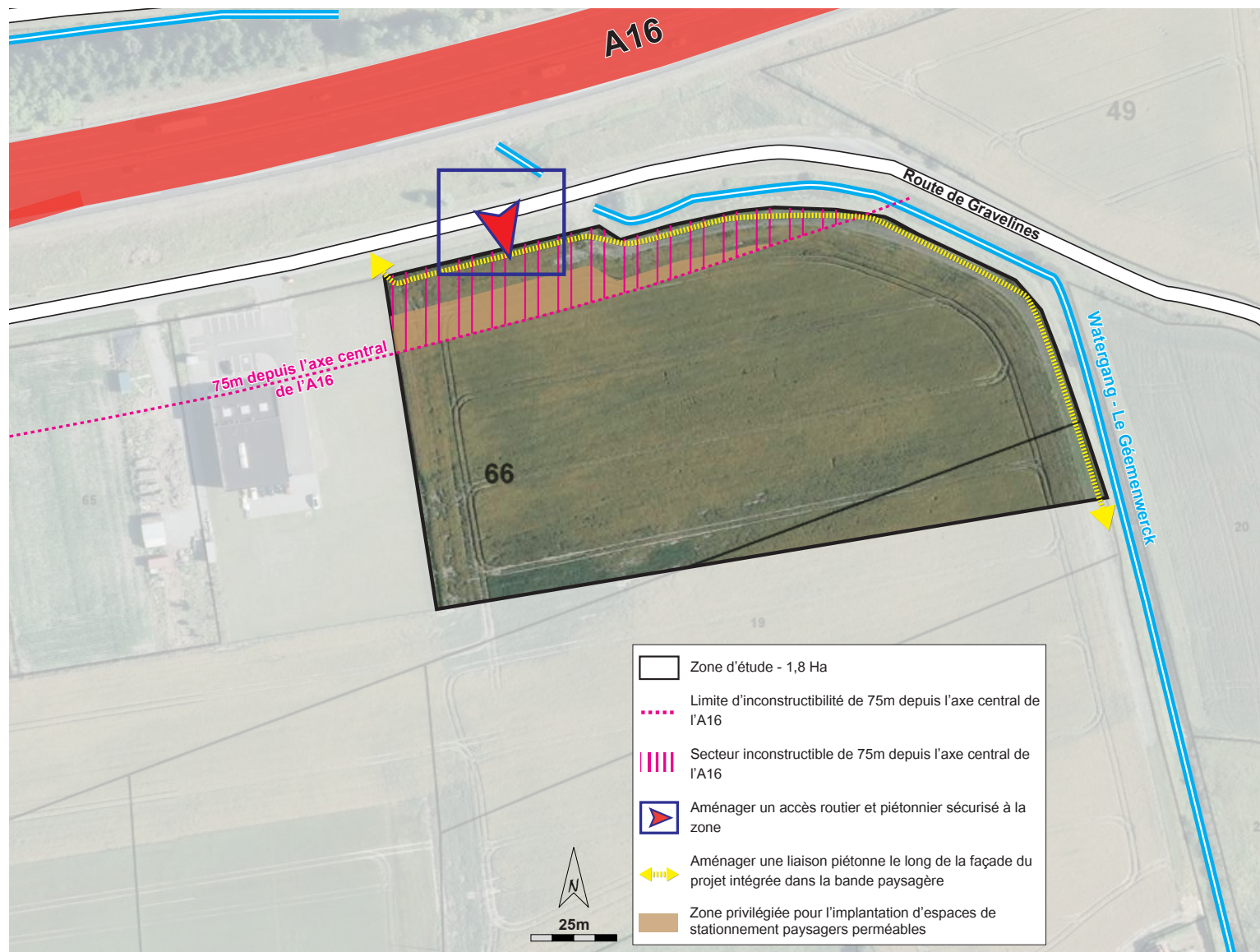
Le site est actuellement accessible depuis la route de Gravelines au nord de la zone. Cette dernière se raccorde à l'ouest et au sud à la RD218.

Un accès adapté et sécurisé devra être aménagé depuis la route de Gravelines au nord. Ce raccordement sera adapté à l'ensemble des usagers de la zone (piétons, véhicules motorisés, cycles,...).

Un cheminement piétonnier devra être aménagé en façade de la zone. Il devra être intégré à la bande paysagère de recul.

Une partie des espaces de stationnement pourra être implantée au sein de la bande d'inconstructibilité. Ces espaces devront être perméables.

Le projet sera entièrement connecté au réseau existant aux alentours.



6.3. Conséquences réglementaires

- **Voirie** : Les accès directs aux parcelles ne pourront se faire depuis l'A16 et depuis la RD218.
Création et sécurisation d'un accès depuis la route de Gravelines au nord de la zone.

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

Les espaces de stationnement seront perméables.

Les espaces de stationnement seront implantés en partie au sein de la bande d'inconstructibilité.

Création d'un cheminement piétonnier en frange de la zone et intégré à la bande paysagère.

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 expliquées. 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

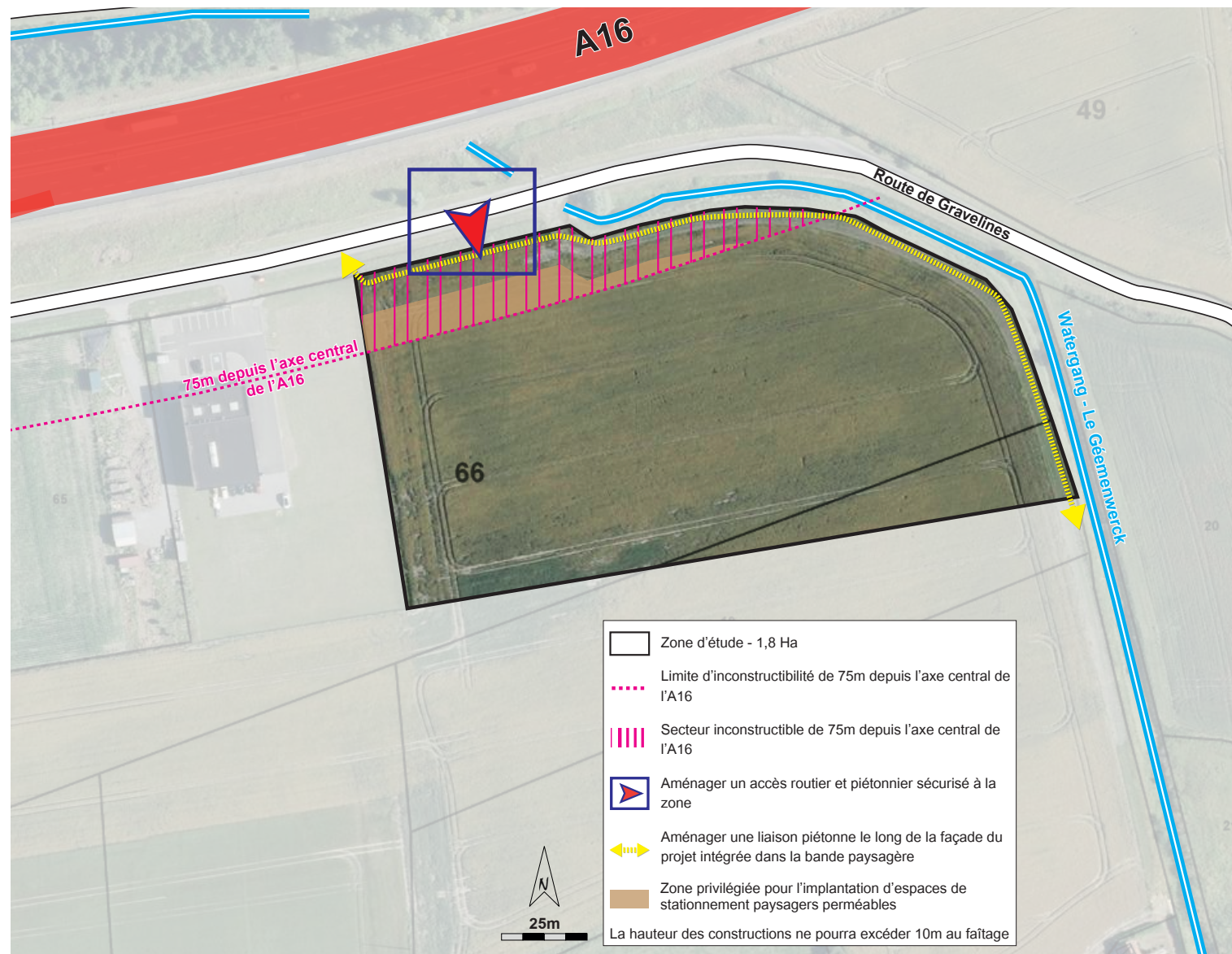
Le site d'étude a vocation à accueillir des constructions à usage économique.

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

La zone de projet sera d'un seul tenant.

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.

Une zone d'inconstructibilité de 75m depuis l'axe central de l'A16 sera instaurée. Ce recul permettra de conserver la cohérence avec l'implantation des constructions existantes sur la zone (voir construction située à l'ouest sur le plan). Ainsi, en façade de la voirie, un espace paysager de recul sera aménagé induisant un recul des constructions. Au sein de cette bande pourra être aménagé un espace de stationnement paysager.



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 75m depuis l'axe central de l'A16 (voir plan).
 - **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 75m depuis l'axe central de l'A16 (voir plan).

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

8.1. Définition

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

8.2. Parti d'aménagement

Le site d'étude est actuellement occupé par des espaces cultivés.

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 l'espace d'inconstructibilité, sur les franges et au sein de la zone.

La façade nord et est de la zone sera traitée au moyen d'une bande paysagère végétalisée (arbustes et arbres-tiges) de 10m minimum accueillant un cheminement piétonnier et une noue permettant la gestion hydraulique. Celle-ci devra permettre l'entretien du watergang longeant la zone d'étude.

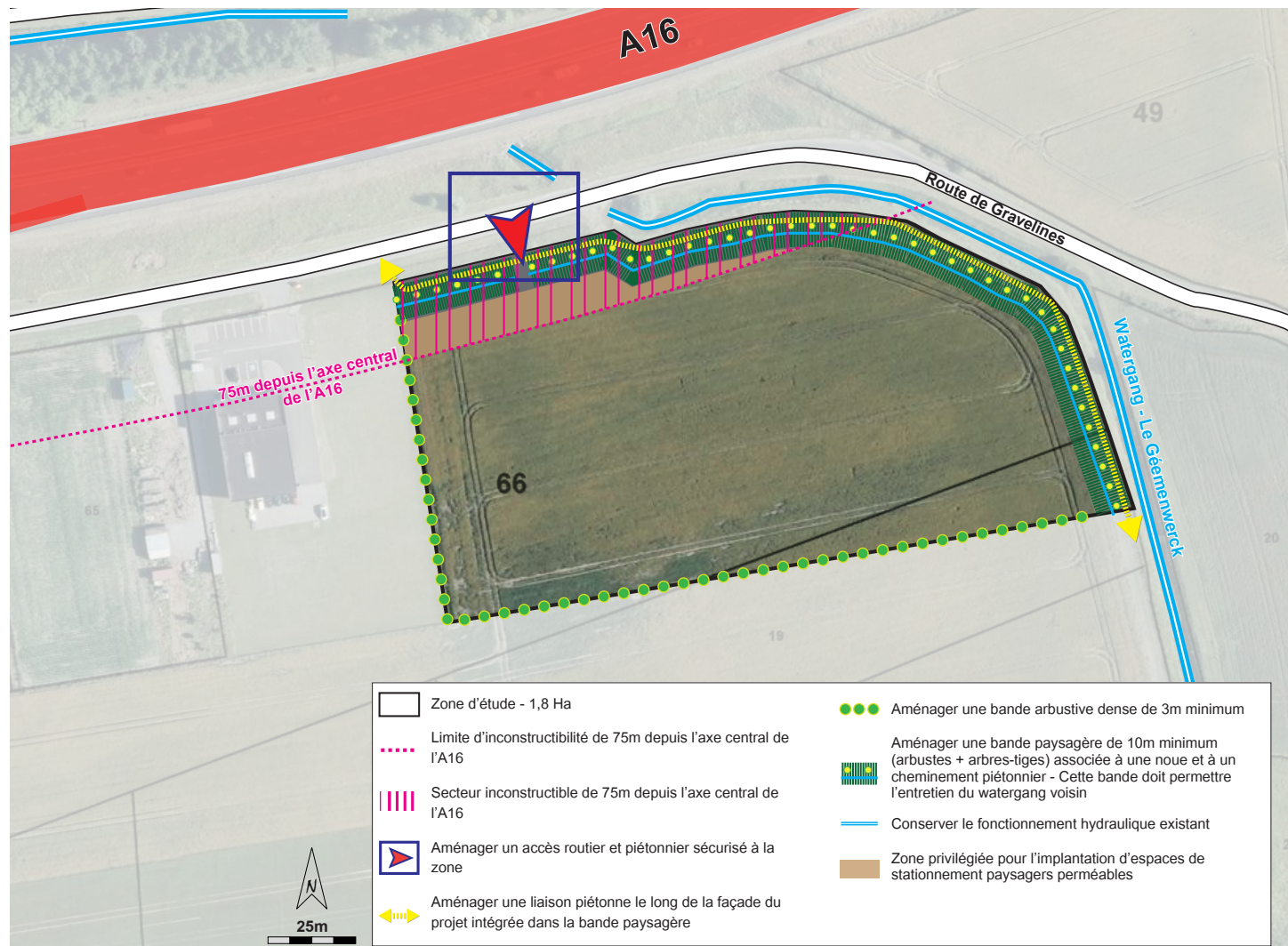
Les espaces de stationnement seront paysagers et perméables. La limite de la zone d'étude sera donc entièrement praticable par les piétons et agréable à parcourir.

Les franges ouest et sud devront être traitées au moyen d'une frange paysagère arbustive de 3m minimum afin de gérer l'interface avec les espaces agricoles.

Les limites parcellaires pourront être constituées de haies végétalisées ou de clôtures intégrées dans des haies.

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-bâties et abords des constructions :**

- Création d'une bande paysagère dense de 3m minimum (arbustes) sur les limites ouest et sud agrémentant la zone.
- Création d'une bande paysagère de 10m minimum (arbustes et arbres-tiges) sur les limites nord et est réalisant 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.

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

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

Mise en place d'une bonne gestion hydraulique par la préservation du watergang et par la création de noues en façade de la zone et le long des voiries.

Les espaces de stationnement devront être perméables.

Conservation de la possibilité d'entretien du watergang.

Maintien du fonctionnement hydraulique existant.

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

