

Plan Local d'Urbanisme de La Terre des 2 Caps

**Etude des modalités
d'application des articles
L111-6 et L111-8**

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil
de la Communauté de Communes de La terre
des 2 caps du 11 juin 2025 approuvant la
révision du P.L.U intercommunal.

Le Président
F. BOUCLET



PLUi approuvé : 4 décembre 2019
PLUi révisé approuvé : 11 juin 2025

**BOULOGNE-SUR-MER**
Développement
Côte d'Opale
Agence d'attractivité, d'urbanisme
et de développement économique



**COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA TERRE DES 2 CAPS
ELABORATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME
INTERCOMMUNAL**

**ETUDE DES MODALITES D'APPLICATION
DES ARTICLES L111-6 et L111-8 DU CODE DE
L'URBANISME SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTE
DE COMMUNES DE LA TERRE DES 2 CAPS**

*Réalisée en juillet 2013 et
complétée en octobre 2014*



I. Cadre règlementaire	4
II. Contexte paysager	6
III. Analyse et conclusion par site de projet.....	10
III.1 Wacquinghen – projet de développement mixte (activité / habitat)	10
III.2 Leubringhen – projet d'aménagement d'une zone d'activité économique légère	14
III.3 Saint Inglevert – projet d'implantation d'un équipement hôtelier.....	17
III.4 Marquise – Extension du parc d'activité économique des 2 Caps	20
III.5 Ferques – Aménagement de l'entrée du site Carrières du Boulonnais	24

I. Cadre réglementaire

Extrait du code de l'urbanisme «constructibilité interdite le long des grands axes routiers » :

Article L111-6

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 L111-7

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.

Article L111-8

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 L111-9

Dans les communes dotées d'une carte communale, la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent peut, avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat et après avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 au vu d'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 L111-10

Il peut être dérogé aux dispositions de l'article L. 111-6 avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue à l'article L. 111-6, pour des motifs tenant à l'intérêt, pour la commune, de l'installation ou la construction projetée.

→ Les dispositions réglementaires issues de la présente étude seront intégrées au règlement du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal et sont reportés sur le Plan A des communes concernées.

II. Contexte paysager

Sur le territoire de la Communauté de Communes de La Terre des 2 Caps, les dispositions des articles L111-6 et L111-8 du code de l'urbanisme s'appliquent sur quatre sections routières : L'A16, la RD191, la RD231 et la RD243 qui se prolonge au Sud avec la RD 127E5 et la RD 127. Ces voiries irriguent le territoire du Nord en Sud en passant par trois entités paysagères distinctes. Elles épousent le relief en accompagnant les fonds de vallée et les points hauts, permettant ainsi de dégager une multitude de points de vues.

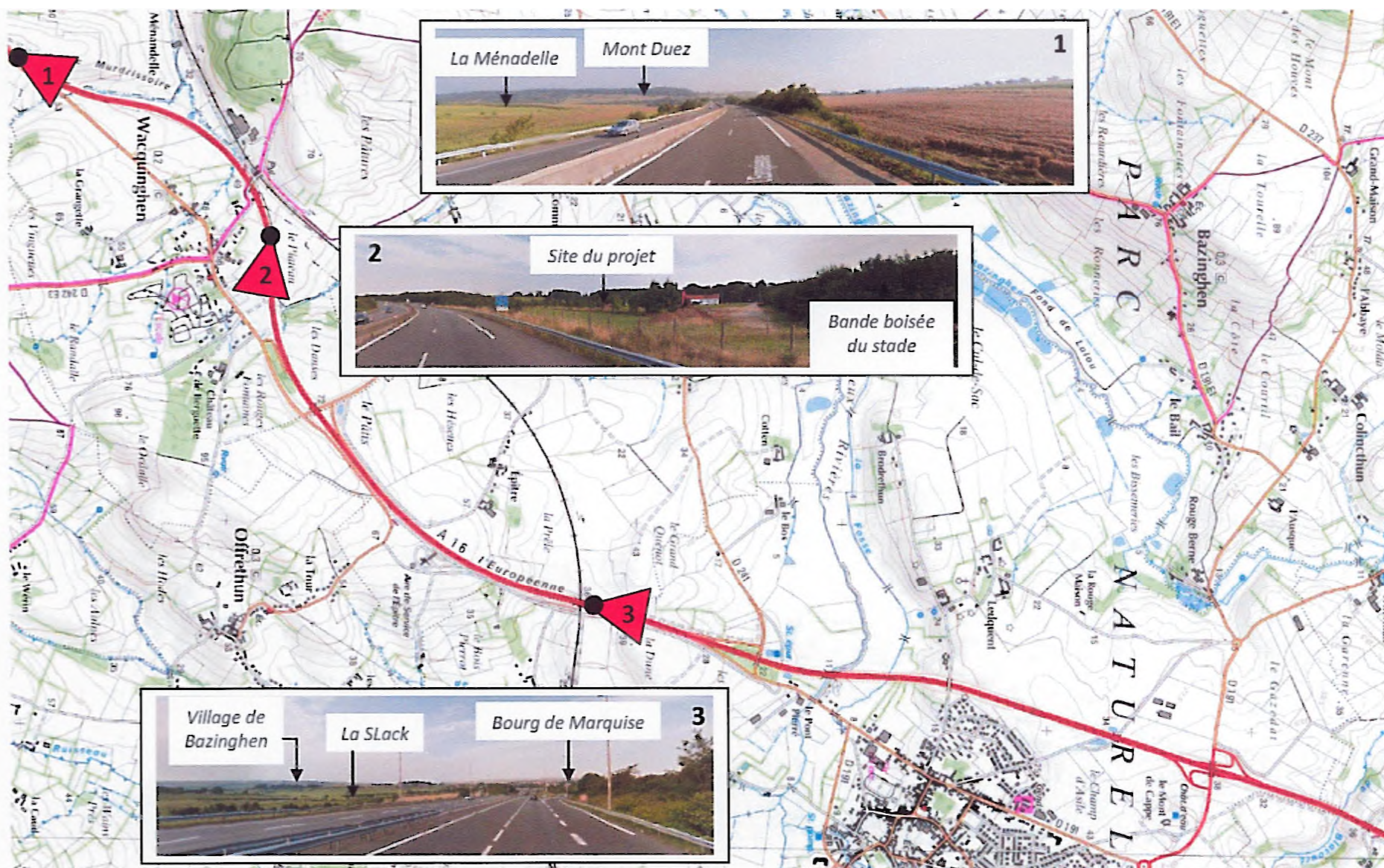
L'A16 qui reprend en partie le tracé de l'ancienne Grande route Boulogne-Calais traverse trois des quatre entités paysagères du territoire intercommunal : Monts et vallons bocagers, Arc urbain et bassin carrier, et Arrière-littoral.

L'autoroute A16

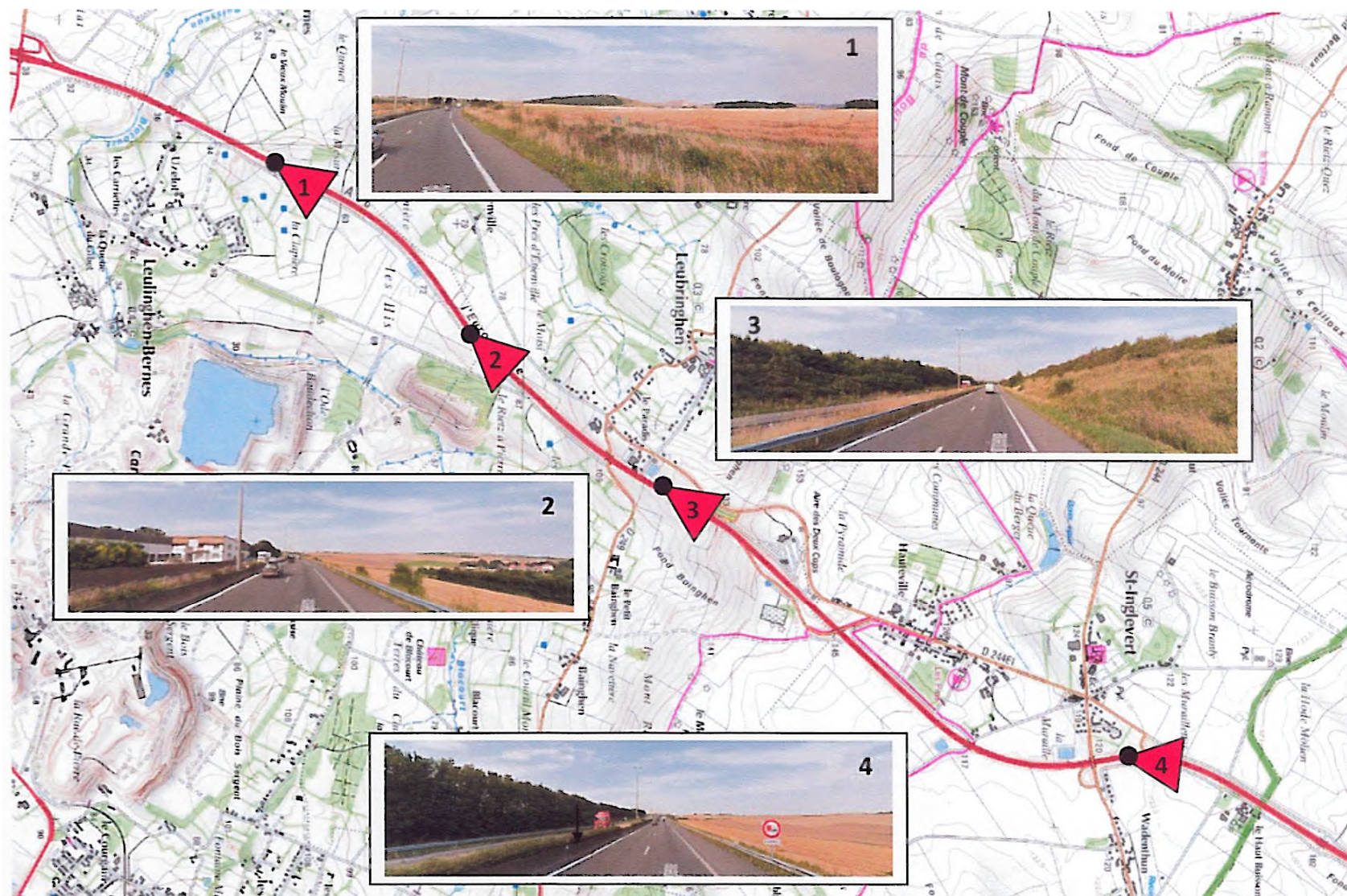
L'A16 qui reprend en partie le tracé de l'ancienne Grande route Boulogne-Calais traverse trois des quatre entités paysagères du territoire intercommunal : Monts et vallons bocagers, Arc urbain et bassin carrier, et Arrière-littoral.

Les montages cartes/photos ci-après illustrent l'analyse paysagère de l'autoroute en se basant sur un parcours empruntant l'A16 du Sud au Nord. Une première séquence paysagère concerne essentiellement l'entité Monts et Vallons bocagers tout en y incluant la vallée de la Slack qui concernent une partie des communes de Bazinghen et de Marquise.

Au sein de cette première séquence, l'A16 traverse Wimille (Communauté d'agglomération du Boulonnais), Wacquinghen et Beuvrequen, en accompagnant le fond de vallée de la Ménadelle puis en reprenant de la hauteur sur Beuvrequen avec les ponts de vues qu'offre le mont Epitre pour enfin replonger vers le fond de la vallée de la Slack à hauteur de Marquise.

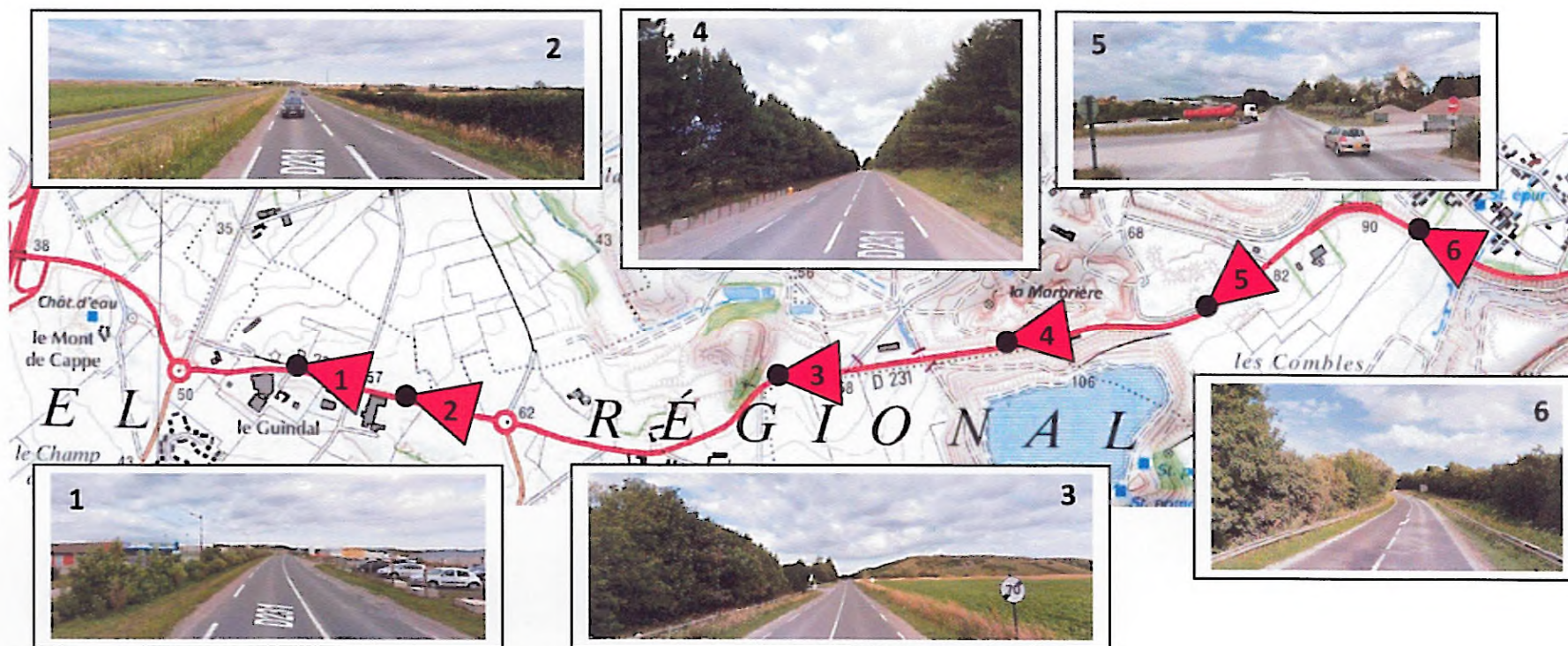


En deuxième séquence, l'A16 traverse les communes de Marquise et de Leulinghen-Bernes (Arc urbain et du bassin carrier) puis Leubringhen et Saint-Inglevert (Arrière-Littoral), où le relief formé par le mont de Couple et le mont Repère culmine la CCT2C en franchissant la cuesta du Boulonnais



La « Route des carrières »

Les montages cartes/photos ci-après illustrent l'analyse paysagère de la route en se basant sur un parcours empruntant l'A16 d'Ouest en Est, depuis le giratoire Nord de Marquise (jonction entre D191 et D231) jusqu'à la hauteur du village de Ferques. Cette analyse ne concerne donc que la RD231 qui traverse, dans cette séquence, les communes de Marquise, Leulinghen-Bernes et Ferques



Cette route, qui subit un fort trafic, notamment de camions, traverse plusieurs ambiances paysagères. Entre l'A16 et le début des carrières, la route souligne la ligne de crête et offre des vues au Nord sur Leulinghen-Bernes et la Vallée bocagère du Blacourt et au Sud sur les franges de Marquise. Toutefois le parc d'activités économique qui se développe de part et d'autre de la route tend à masquer ce panorama. Ensuite la route entre sur le secteur carrier. Cette section est caractérisée par les plantations de conifères et de feuillus accompagnés de talus de part et d'autre de la route. Elles permettent de limiter la dispersion des poussières liées à l'activité des carriers, toutefois elles offrent peu de points de vue sur le paysage environnant et sur l'activité des carriers

III. Analyse et conclusion par site de projet

III.1. WACQUINGHEN – Projet de développement mixte (activité / habitat)

Description du projet

Le projet de développement mixte (zones d'activités légères et habitat) de Wacquinghen s'inscrit avant tout dans le respect des orientations du SCoT de La Terre des 2 Caps, en recherchant un « impact mesuré » et en « représentant moins de 2ha ». Il s'agit en effet de répondre aux demandes d'implantation d'activités légères telles qu'activités artisanales, petites entreprises commerciales (commerce de gros) ou activités de bureau, et de renforcer la centralité villageoise sans dénaturer le cadre villageois. Wacquinghen correspond à une situation pertinente puisque la commune est directement desservie par l'autoroute A16, à mi-chemin entre le centre de l'agglomération boulonnaise et Marquise.

Projet de zone de développement

Actuellement la commune est propriétaire d'une large partie de la zone envisagée et négocie avec la DRIRE l'achat d'un terrain contigu à l'autoroute. Le projet est donc sous maîtrise communale. Il permettra l'installation en front à rue quelques logements et de développer des locaux d'activités en second rang (avec possibilité d'un local technique communal de type atelier/stockage).

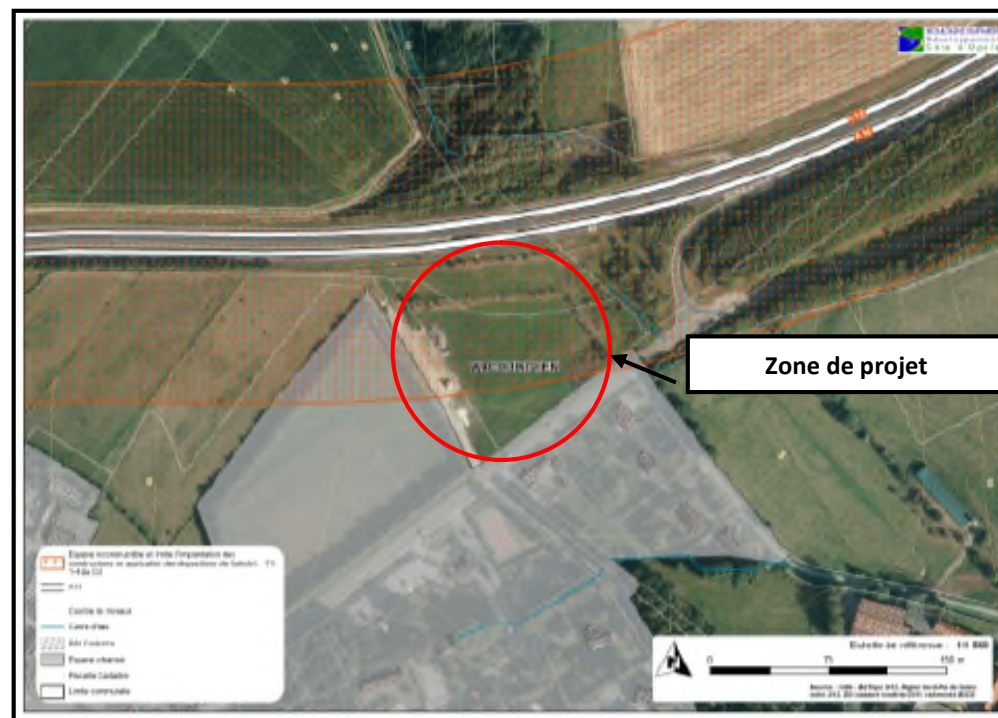
Localisation du projet

La zone de projet de la commune de Wacquinghen se situe dans les 100m définis par la loi Barnier le long de l'A16. Cette dernière contourne le village par le Nord-Ouest en laissant très peu d'espace au village pour s'agrandir.

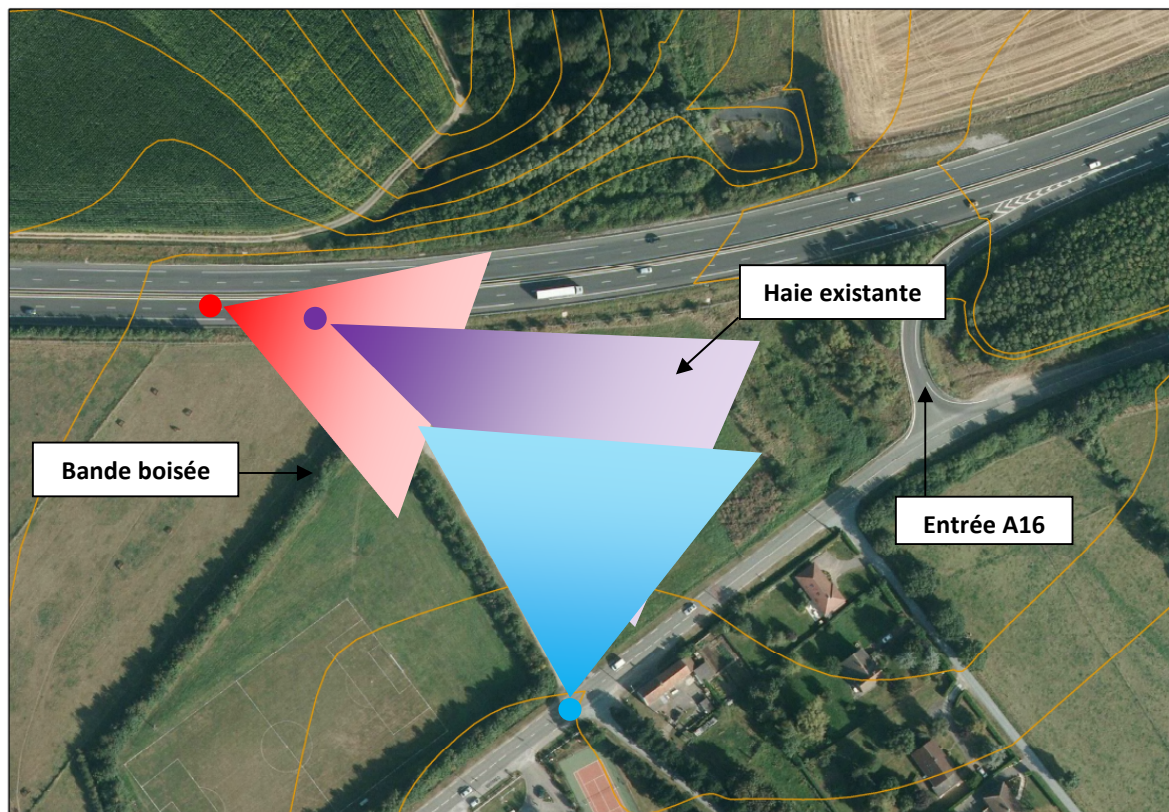
Le site se situe dans la continuité de l'enveloppe urbaine à l'entrée Nord de la commune dans le prolongement du terrain de foot actuel. Il est bordé au Sud par l'ancienne route Boulogne-Calais, la RD233E3, qui constitue l'artère principale du village. Un chemin à l'Ouest du site permet d'accéder aux terres agricoles situées entre l'A16 et le village. Un bassin tampon constitue la limite Est du site, il reçoit les eaux de ruissellement du mont, du lieu-dit « les rouges fontaines » ancienne source de l'affluent de la Slack.

Le trafic mesuré*, à hauteur de Wacquinghen (A16) peut donner une idée du trafic sur ce tronçon routier : 32558 véh./jour dont 4654 PL.

*Enquête de circulation routière sur le littoral Nord-Pas-de-Calais, 2011, DREAL Nord-pas-de-Calais



Le projet dans son environnement



L'environnement du site est majoritairement boisé. Wacquinghen est un village qui déploie une trame végétale importante. Autour du site, les habitations sont peu perceptibles depuis l'A16. Seules les habitations situées à l'entrée Nord, au Sud de la RD233E3 sont visibles, dont une longère traditionnelle accompagnée d'un muret de pierre sèche.

L'autoroute, qui borde le site au Nord, est au même niveau altimétrique que les terrains envisagés. La co-visibilité est donc très forte malgré la présence d'une haie plantée en pré-verdissement à 30m de l'A16 préfigurant le prolongement de la densité boisée qui délimite actuellement le terrain de foot. Celle-ci semble néanmoins peu adaptée à l'intégration paysagère de futures constructions sur ce site





Analyse du site au regard du projet

	Constats et enjeux du site	Mesures à prendre pour l'aménagement du site
NUISANCES	- Peu d'habitation à proximité immédiate du site. - Exposition aux nuisances sonores de l'A16 mais atténuées par les bandes boisées du stade dans l'axe sud-ouest (vents dominants) du site.	Nuisances sonores de l'A16 à atténuer par la plantation d'une bande boisée à une certaine distance de la voie (à partir de la haie existante) sur la frange Nord du site, voire par un merlon.
SECURITE	- A16 : route sécurisée (rambardes) - Pas de sortie possible sur l'A16.	Ménager une distance de sécurité entre la zone et l'A16.
QUALITE ARCHITECTURALE	- Pas de monument historique ou édifice patrimonial à proximité. - Ambiance villageoise (constructions de faible hauteur) et typologie rurale marquée.	Qualité architecturale des futures constructions à encadrer au regard des impacts sur le paysage et sur les gabarits du cadre bâti du village
QUALITE DE L'URBANISME	Dimension globale du site proportionnelle à l'échelle villageoise	Garantir la cohésion de l'aménagement futur avec l'organisation actuelle du village
PAYSAGES	Exposition du site à la vue depuis l'A16, principalement dans le sens Boulogne-Calais.	Insérer les futures constructions dans l'encadrement naturel du site (haies et bandes boisées existantes) et renforcer ce-dernier sur la façade Nord.

Conclusion de l'analyse du site au regard du principe d'inconstructibilité

Considérant la nature du projet et sa compatibilité avec la configuration du site et de son environnement, la présente étude confirme la possibilité d'adapter au PLU le principe d'inconstructibilité prévu par les articles L111-6 et L111-8 du code de l'urbanisme. Cependant, afin de tenir compte principalement de nuisances et d'insertion paysagère, il est recommandé de conserver une bande inconstructible d'une profondeur de 40 mètres à compter de l'axe de l'autoroute A16.

Il est par ailleurs recommandé de définir les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des mesures indiquées ci-avant. Une attention particulière devra être apportée aux critères suivants : qualité architecturale, qualité de l'urbanisme et paysages.

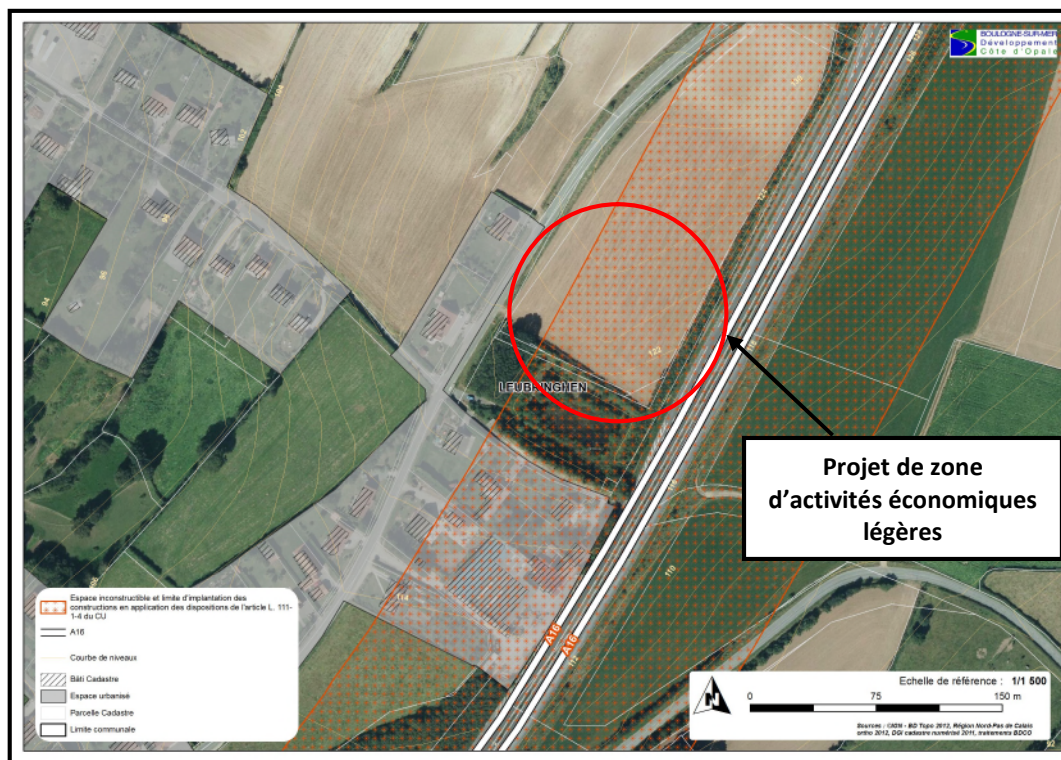
Notons que le site se trouve également à proximité de la bretelle d'entrée de l'autoroute sur laquelle s'applique également une bande inconstructible de 100 mètres, cette dernière ne se superpose cependant pas sur le terrains concernés.

III.2. LEUBRINGHEN – Projet d'aménagement d'une zone d'activités économiques légères

Description du projet

Comme pour le projet de Wacquinghen, le projet de zones d'activités légères de Leubringhen s'inscrit dans le respect des orientations du SCoT de La Terre des 2 Caps, en recherchant un « impact mesuré » et en « représentant moins de 2ha ». Il s'agit en effet de répondre aux demandes d'implantation d'activités légères telles qu'activités artisanales, petites entreprises commerciales (commerce de gros) ou activités de bureau, sans dénaturer le cadre villageois.

Localisation du projet



Le site se situe à l'entrée Nord-Est du village de la commune et au Nord-Ouest de l'A16 (70m environ). Elle est accessible par la rue le Sablin qui croise à 60m au Sud le chemin de la Creuse, voie principale du village avant la création de l'A16.

A environ 500m au Nord de la future zone d'activités légères se trouve l'aire d'autoroute des 2 caps. L'accès au site à partir de l'A16 se fait par l'échangeur de Saint-Inglevert, en provenance ou en direction de Calais et par l'échangeur de l'aire d'autoroute des 2 caps en direction ou en provenance de Boulogne-sur-Mer.

Le trafic mesuré*, à hauteur de Saint-Inglevert (A16) peut donner une idée du trafic sur ce tronçon routier : 30677 véh./jour dont 4772 PL.

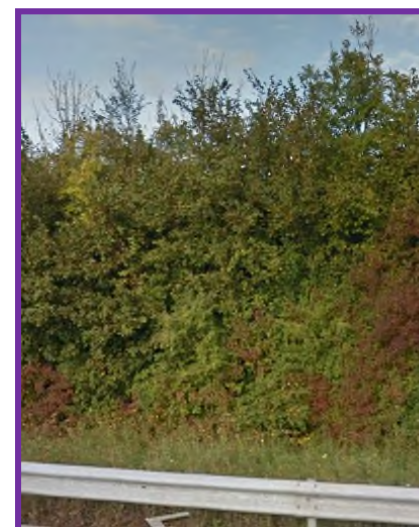
**Enquête de circulation routière sur le littoral Nord-Pas-de-Calais, 2011, DREAL Nord-pas-de-Calais.*

Le projet dans son environnement



Le projet s'implantera sur une terre cultivée, en vis-à-vis de deux habitations pavillonnaires situées à l'Ouest du site. Au Sud, un bassin de rétention tamponne les eaux de ruissellement de l'A16 et à l'Est un talus boisé limite la parcelle agricole de l'emprise autoroutière.

Située à l'entrée du village, la future zone d'activités légères est au basculement de deux types de paysage. La partie Sud du village est tournée vers le paysage du vallon bocager du Blacourt tandis que sa partie Nord s'ouvre sur les espaces de grandes cultures et les flans du Mont de Couple. Le site se trouve sur une ligne de crête, elle-même dessinée par la route le Sablin



Analyse du site au regard du projet

	Constats et enjeux du site	Mesures à prendre pour l'aménagement du site
NUISANCES	- Peu d'habitations à proximité immédiate du site. - Exposition limitée aux nuisances sonores de l'A16 du fait de sa situation en élévation par rapport à la voie (talus boisé de 10m) et en amont des vents dominants de sud-ouest.	Nuisances sonores de l'A16 à prendre en compte par le maintien d'une certaine distance de la voie.
SECURITE	- A16 : route sécurisée (rambardes). - Pas de sortie possible sur l'A16. - D244E1 : route hors-gel	Ménager une distance de sécurité entre la zone et l'A16.
QUALITE ARCHITECTURALE	- Pas de monument historique ou édifice patrimonial à proximité. - Ambiance villageoise (constructions de faible hauteur) et typologie rurale marquée	Qualité architecturale des futures constructions à encadrer au regard des impacts sur le paysage et sur les gabarits du cadre bâti du village
QUALITE DE L'URBANISME	- Accès depuis la route D244E1 - Continuité avec l'enveloppe urbaine du village. - Définition de la future limite Nord de l'urbanisation	- Eviter un développement de l'urbanisation de manière linéaire - Optimiser l'accès sur le site en tenant compte de la circulation actuelle dans le village.
PAYSAGES	Aucune exposition à la vue du site depuis l'A16 - talus paysager présentant un écran boisé disposé de manière continu le long de la voie	Insérer les futures constructions en paysageant les franges dans la continuité de la partie bocagère du village

Conclusion de l'analyse du site au regard du principe d'inconstructibilité

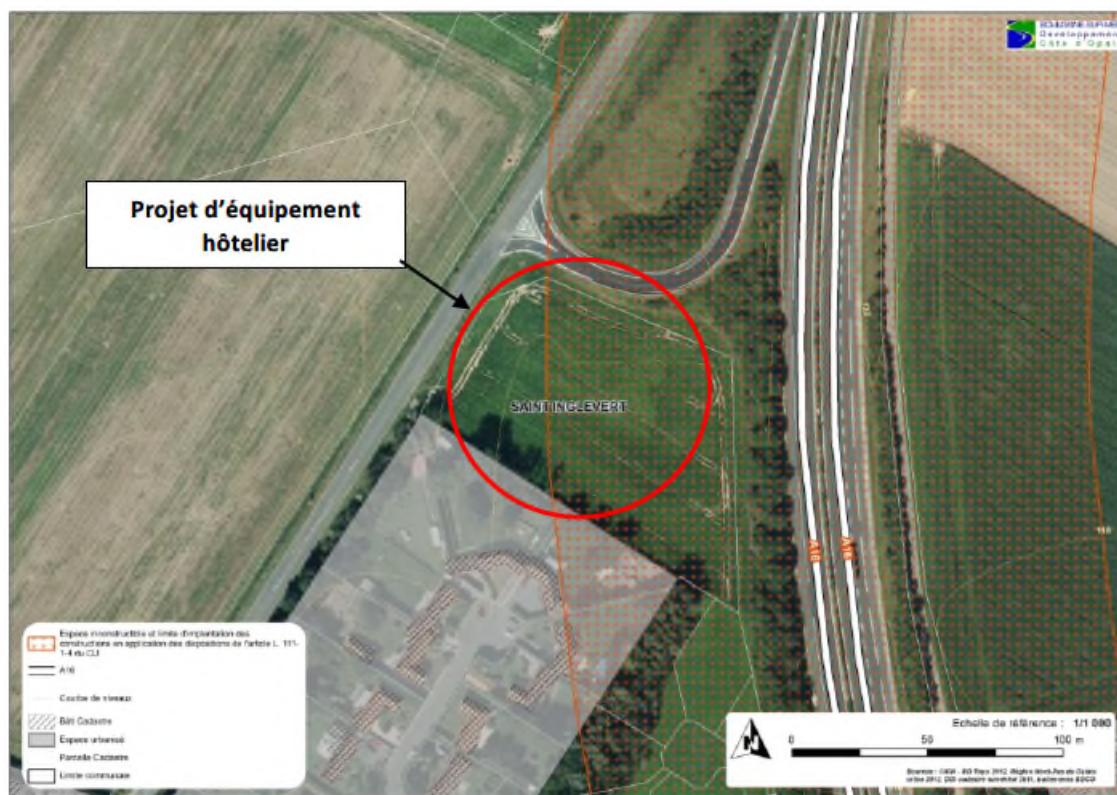
Considérant la nature du projet et sa compatibilité avec la configuration du site et de son environnement, la présente étude confirme la possibilité d'adapter au PLU le principe d'inconstructibilité prévu par les articles L111-6 et L111-8 du code de l'urbanisme. Cependant, afin de tenir compte principalement du critère de nuisances, il est recommandé de conserver une bande inconstructible d'une profondeur de 40 mètres à compter de l'axe l'autoroute A16. Il est par ailleurs recommandé de définir les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des mesures indiquées ci-avant. Une attention particulière devra être apportée aux critères suivants : qualité architecturale et qualité de l'urbanisme.

III.3. SAINT-INGLEVERT – Projet d'implantation d'un équipement hôtelier

Description du projet

Il s'agit d'un projet d'hôtel permettant de répondre aux besoins d'hébergement croissants sur le territoire intercommunal. Il s'agit de capter les flux passant soit en direction du littoral (tourisme balnéaire) soit en direction des pôles économiques tels que Marquise, le Bassin carrier ou le Boulonnais (tourisme d'affaires). Outre la localisation du site (sortie A16 vers littoral et notamment Wissant et Cap Blanc Nez), le village offre un tissu commercial adéquate (commerces de proximité, restauration, animation) qui conforte la pertinence de ce projet

Localisation du projet



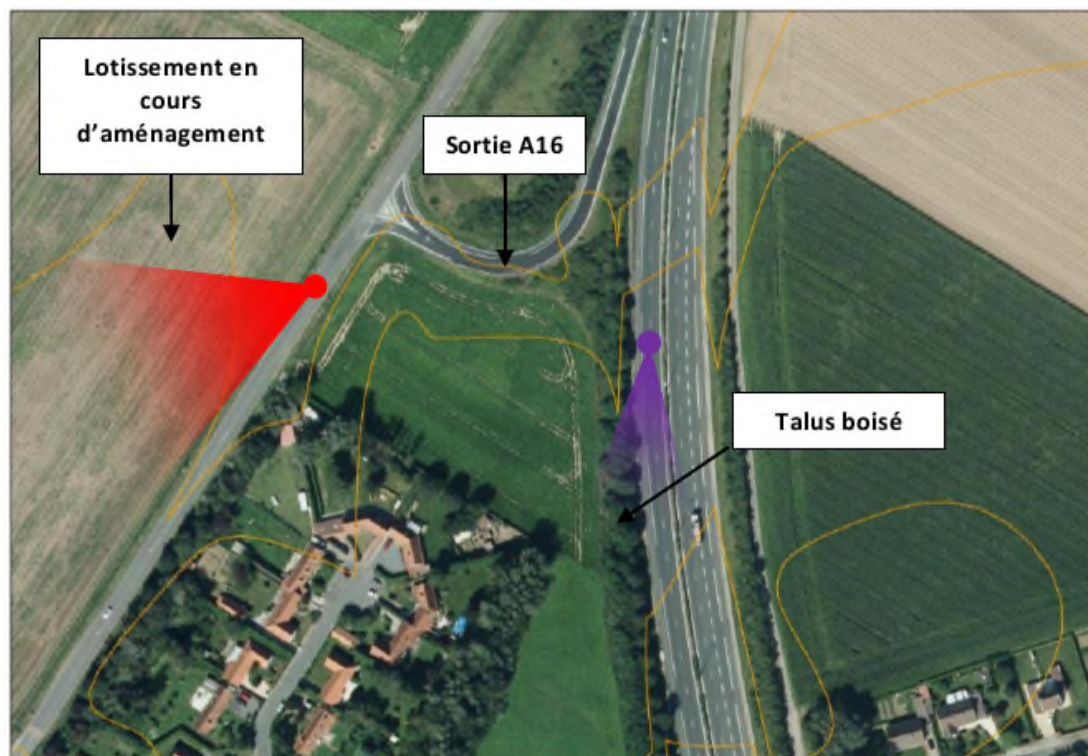
Le projet se situe à l'entrée Nord du village dans le prolongement du lotissement d'habitations existant. Il est accessible par la rue de l'Anglaise.

Le site est situé à l'Ouest de l'A16. L'accès au futur hôtel à partir de l'A16 se fait par l'échangeur de Saint Inglevert, en provenance ou en direction de Calais et par l'échangeur de l'aire d'autoroute des 2 caps en direction ou en provenance de Boulogne-sur-Mer.

Une bande boisée de 10m et un espace agricole mettent à distance le projet de l'A16.

La bretelle de sortie d'autoroute crée la limite Nord du site. A l'Ouest du Site, le futur lotissement d'habitations « les Muraillettes », sera aménagé sur les terres agricoles actuelles, ce qui encadrera encore davantage le futur équipement hôtelier

Le projet dans son environnement



Saint-Inglevert fait partie de l'entité paysagère « arrière-littoral ». Le village est implanté sur la cuesta du Boulonnais qui est un point haut éventé. Toutefois la végétation existante du lotissement permet de diminuer la sensation de vent.

La limite du projet d'hôtel avec le lotissement actuel est soulignée par une haie et d'arbres de hautes tiges. Notons qu'un autre lotissement d'habitat est en cours de réalisation sur le terrain situé de l'autre côté de la route D244E1 (photo ci-dessous)



Le trafic mesuré*, à hauteur de Saint-Inglevert (A16) peut donner une idée du trafic sur ce tronçon routier : 30677 véh./jour dont 4772 PL.

**Enquête de circulation routière sur le littoral Nord-Pas-de-Calais, 2011, DREAL Nord-Pas-de-Calais.*

Analyse du site au regard du projet

	Constats et enjeux du site	Mesures à prendre pour l'aménagement du site
NUISANCES	▪ Un lotissement d'habitations existant à proximité immédiate du site mais séparé de celui-ci par une bande boisée. ▪ Exposition limitée aux nuisances sonores de l'A16 du fait de sa situation en élévation par rapport à la voie (talus boisé de 10m) et en amont des vents dominants de sud-ouest	▪ Nuisances sonores de l'A16 à prendre en compte par la plantation d'une seconde bande boisée à une certaine distance de la voie, sur la frange Est du site. ▪ Le projet présentant une vocation d'hébergement, les plantations seront à réaliser sous en pré-verdissement. les nuisances sonores persistantes seront à prendre en compte pour l'isolation acoustique des constructions..
SECURITE	▪ A16 : route sécurisée (rambardes) ▪ Pas de sortie possible sur l'A16.	Ménager une distance de sécurité entre la zone et l'A16.
QUALITE ARCHITECTURALE	▪ Eglise = monument historique. ▪ Ambiance villageoise (constructions de faible hauteur) et typologie rurale marquée.	Qualité architecturale des futures constructions à encadrer au regard des impacts sur le paysage et sur les gabarits du cadre bâti du village.
QUALITE DE L'URBANISME	▪ Accès depuis la route D244E1 ▪ Continuité avec l'enveloppe urbaine du village. ▪ Définition de la future limite Nord de l'urbanisation	▪ Eviter un développement de l'urbanisation de manière linéaire ▪ Optimiser l'accès sur le site en tenant compte de la circulation actuelle dans le village.
PAYSAGE	Aucune exposition à la vue du site depuis l'A16 du talus paysager présentant un écran boisé disposé de manière continu le long de la voie	Insérer les futures constructions en paysageant les franges dans la continuité de la partie bocagère du village

Conclusion de l'analyse du site au regard du principe d'inconstructibilité

Considérant la nature du projet et sa compatibilité avec la configuration du site et de son environnement, la présente étude confirme la possibilité donner au PLU d'adapter le principe d'inconstructibilité prévu par les articles L111-6 et L111-8 du code de l'urbanisme. Cependant, afin de tenir compte principalement du critère de nuisances, il est recommandé de conserver une bande inconstructible d'une profondeur minimale de 50 mètres à compter de l'axe de l'autoroute A16 et de 20 mètres à compter de l'axe de la bretelle de l'autoroute.

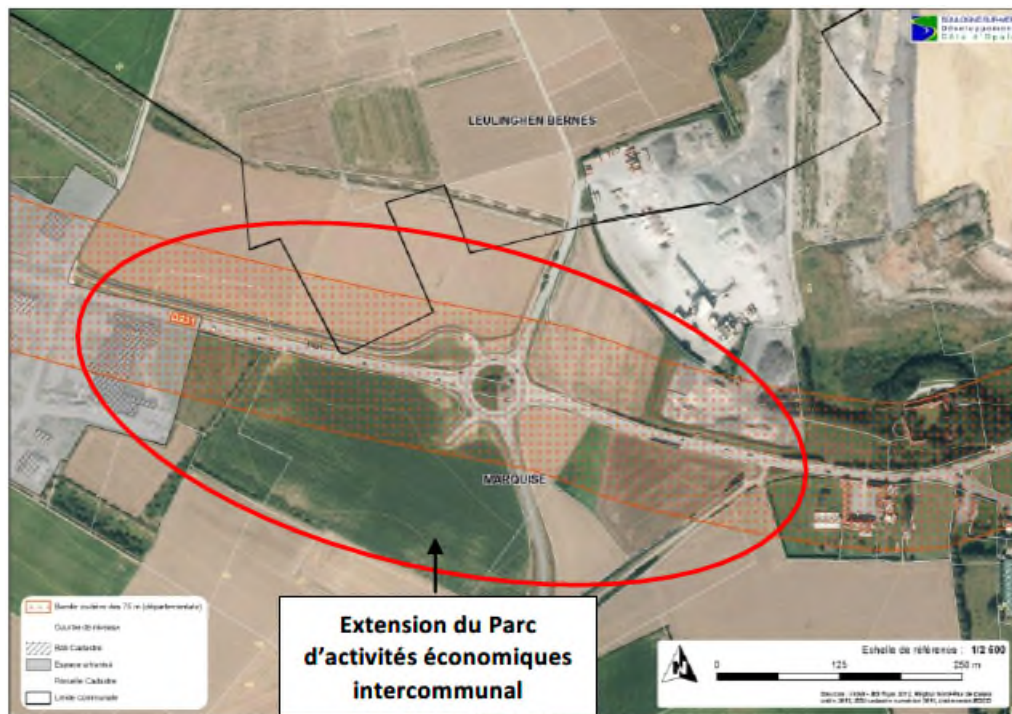
Il est par ailleurs recommandé de définir les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des mesures indiquées ci-avant. Une attention particulière devra être apportée aux critères suivants : nuisances et qualité architecturale

III.4. MARQUISE – Extension du Parc d'activités économiques des 2 Caps

Description du projet

Le projet correspond à la poursuite de l'aménagement de la zone d'activités intercommunale. La CCT2C est en effet propriétaire de la majeure partie des terrains (zone 1AUa). Les futures constructions, principalement des entreprises souhaitant s'implanter sur le territoire de manière stratégique (axes de communication), seront réalisées progressivement en fonction de la demande en terrain. La CCT2C a établi un cahier des charges de cession de terrain qui reprend un certain nombre de principes d'aménagement et de gestion de l'espace acquis tels qu'ils avaient été édictés lors de l'étude préalable à la démarche de lotissement d'activités (Aménagement de la zone d'activités économique Marquise – leulinghen-Bernes, 2004, Ad'AUC/EMA/V2R)

Localisation du projet

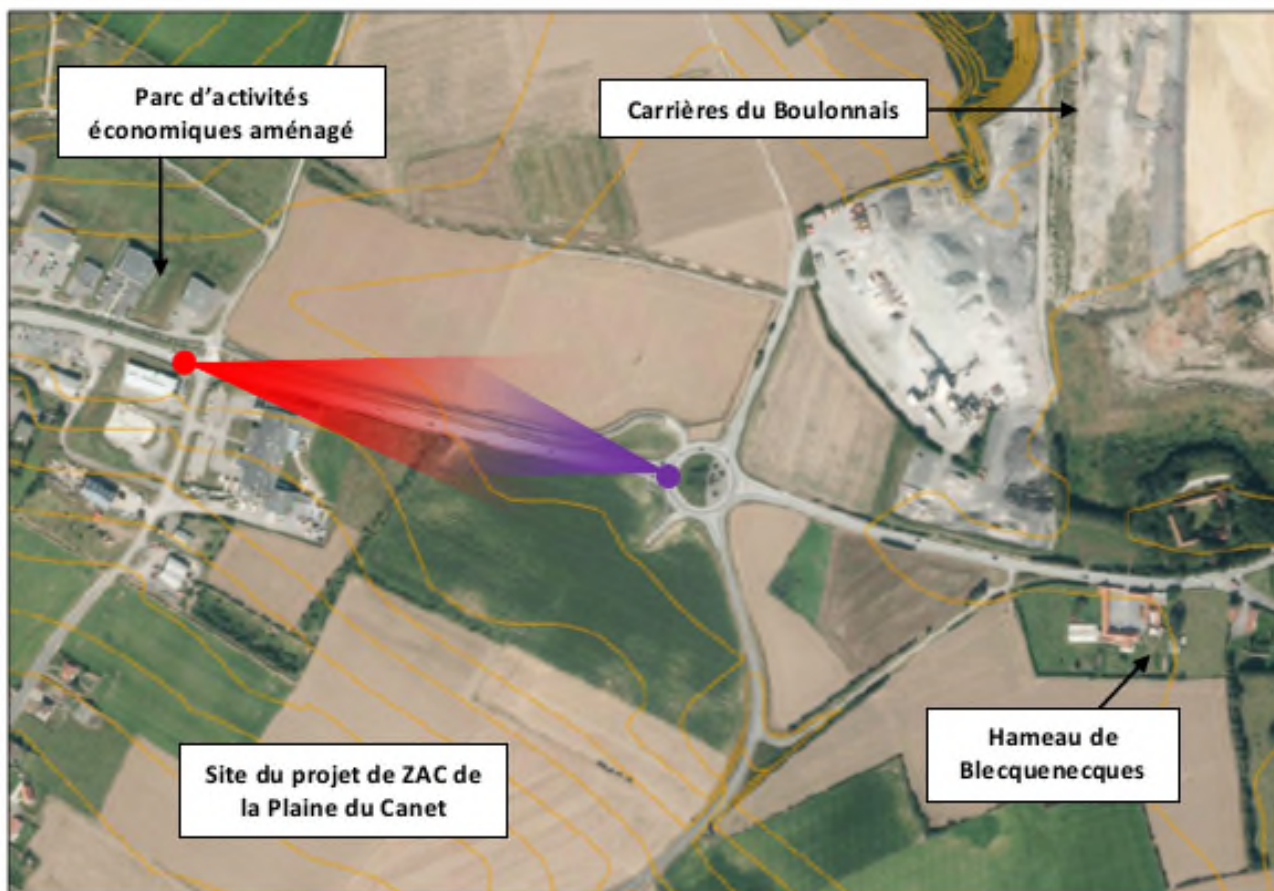


Le projet en question correspond à l'extension du Parc d'activités économiques des 2 Caps.

Celui-ci est en effet partiellement aménagé et bâti, affichant une certaine diversité dans la nature des activités exercées par les différentes entreprises installées.

Le site à considérer est relativement vaste puisqu'il s'étend entre l'enveloppe urbaine Nord de Marquise et le site de carrière du Boulonnais et le hameau de Blecquenecques

Le projet dans son environnement



Localisé en continuité urbaine avec les aménagements et les implantations existantes du Parc d'activités économiques des 2 Caps le site n'en constitue pas moins une ligne de crête qui sépare les bassins versants de la Slack et du Blacourt.

Le projet consiste à poursuivre l'aménagement du Parc d'activités économiques des 2 Caps, conformément aux principes définis dans l'étude réalisée en 2004 à cet effet.

Notons que le projet de ZAC de la Plaine du Canet jouxte par le Sud les terrains visés pour l'extension du Parc d'activités économiques.

Le trafic mesuré*, d'une part, à Caffiers et à Le Wast peut donner une idée du trafic sur ce tronçon routier :

- Caffiers (D231) : 2443 véh./jour dont 412 PL.
- Le Wast (D127) : 3844 véh./jour dont 939 PL

**Enquête de circulation routière sur le littoral Nord-Pas-de-Calais, 2011, DREAL Nord-pas-de-Calais*



Analyse du site au regard du projet

	Constats et enjeux du site	Mesures à prendre pour l'aménagement du site
NUISANCES	▪ Pas d'habitation à proximité mais projet de la ZAC de la Plaine du Canet. ▪ Nuisances sonores limitées depuis la RD231 mais circulation relativement importantes : tous véhicules vers ou depuis le Parc d'activités, camions transports de granulats vers ou depuis les carrières.	▪ Eviter une implantation trop proche de la RD231. ▪ Prévoir des plantations d'alignement sur les bords de voie afin de réduire la vitesse de circulation aux abords de la zone.
SECURITE	RD231 : route peu sécurisée et trafic camion important	▪ Ménager une distance de sécurité entre la zone et la RD231. ▪ Limiter les accès vers/depuis la RD231 en s'appuyant sur les voies principales de desserte de la zone
QUALITE ARCHITECTURALE	Pas de monument historique ou édifice patrimonial à proximité..	Qualité architecturale des futures constructions à encadrer au regard des impacts sur le paysage.
QUALITE DE L'URBANISME	▪ Proximité avec les installations existantes et avec le projet de la ZAC du Canet (habitat). ▪ Vigilance sur le stationnement des futures activités, notamment celles à vocation commerciale.	Assurer la cohésion, d'une part, avec les activités existantes sur la zone et, d'autre part, avec les futures habitations (ZAC)
PAYSAGES	Exposition à la vue importante depuis la RD231 mais également depuis des lieux plus éloignés (situation sur ligne de crête)	▪ Prévoir le paysagement des franges extérieures de l'aménagement. ▪ Mettre en œuvre le pré-verdissement des terrains

Conclusion de l'analyse du site au regard du principe d'inconstructibilité

Considérant la nature du projet et sa compatibilité avec la configuration du site et de son environnement, la présente étude confirme la possibilité d'adapter au PLU le principe d'inconstructibilité prévu par les articles L111-6 et L111-8 du code de l'urbanisme. Cependant, afin de tenir compte principalement des critères de sécurité et d'insertion paysagère, il est recommandé de conserver une bande inconstructible d'une profondeur de 30 mètres à compter de l'axe de la route RD231.

Il est par ailleurs recommandé de définir les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des mesures indiquées ci-avant. Une attention particulière devra être apportée aux critères suivants : qualité architecturale, qualité de l'urbanisme et paysages.

III.5. FERQUES – Aménagement de l'entrée du site Carrières du Boulonnais

Descripton des projets d'évolution

Le site Carrière du Boulonnais (communes de Ferques et de Leulinghen-Bernes) connaît actuellement des évolutions structurelles dans le cadre d'une démarche de développement durable de l'entreprise et de modernisation ses installations, évolutions qui doivent se poursuivre dans les années à venir (voir carte ci-après). Au regard des articles L111-6 et L111-8 du code de l'urbanisme, deux sites sont particulièrement concernés : l'entrée du site Carrières du Boulonnais et le site d'installations industrielle et séchage des boues situés au Sud de la route D231 à proximité du village de Ferques.

Parmi les différentes composantes de cette démarche, l'extension de la carrière vers l'Est, au niveau de la position actuelle des bureaux et ateliers a pour conséquences la reconstruction de ces locaux sur d'autres parties du site. Les bureaux sont ainsi quasiment achevés au lieu-dit le Moisy sur la commune de Leulinghen-Bernes tandis qu'un nouvel atelier de maintenance des véhicules est en cours de construction au niveau de l'entrée actuelle du site. Ce projet suit de près la rénovation du bâtiment implanté le plus près de la route D231 sur ce même site et devrait être l'occasion de redéfinir les conditions de circulation dans le but d'améliorer la sécurité des entrées et sortie du site.

Du côté de la zone de stockage plus à l'Est, le processus actuel de séchage des boues devrait connaître une évolution importante (projet ECOFACTORY). Dans le but de trouver de nouveaux débouchés à ces boues, l'entreprise prévoit de développer un procédé de séchage plus efficace nécessitant la construction d'un bâtiment spécifique. En marge de ce projet, il est prévu de rationaliser le stockage des matériaux concassés en lien avec la redéfinition de la circulation des camions. Un certain nombre d'ouvrages existants tels que les ponts-bascules ou des cuves devraient être déplacés vers l'entrée actuelle du site.

De manière générale, l'ensemble de ces projets sont de nature à modifier la configuration actuelle des espaces situés de part et d'autre de la route D231, Ces modifications doivent donc être encadrées dans le cadre de l'application des articles L111-6 et L111-8 du code de l'urbanisme. Notons qu'une partie de ces espaces est susceptible d'être identifiée au titre de l'article R123-11c du code de l'urbanisme dans le cadre du PLUi. Dans ce cas, le régime dérogatoire pourra s'appliquer sans nécessité un classement en zone urbaine ou à urbaniser.



Evolution en cours ou à court terme



Evolution à moyen/long terme



Pas d'évolution prévue



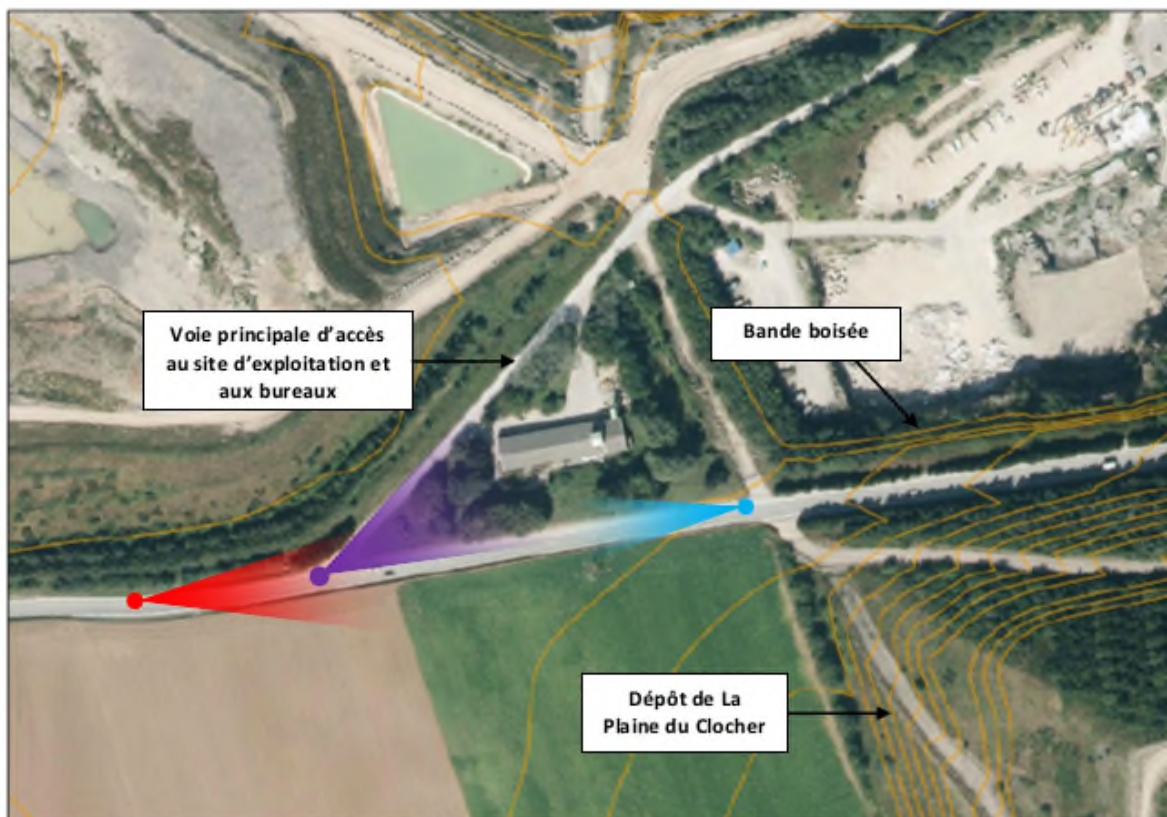
III.5.1- Localisation du projet Réaménagement de l'entrée du site Carrières du Boulonnais



Au sein de l'entité paysagère Arc urbain et du Bassin carrier, dans un paysage de contraste entre les étendues agricoles et l'exploitation des carrières, le projet concerne l'entrée du site (bureaux, accueil et livraisons) des Carrières du Boulonnais sur la commune de Ferques.

Accessible par la RD231, l'accueil actuel a fait l'objet d'un aménagement paysager qui met à distance les bâtiments de la route. Les bureaux sont bordés au Nord-Ouest par le dépôt du Repos du Lièvre. Au Sud de la route, un vaste espace agricole s'étend actuellement mais fera l'objet de l'extension du dépôt du clocher prolongeant ainsi le couloir de circulation formé par les dépôts et les plantations. A l'Est du site se situe l'ancienne carrière de marbre dite « Carrière Napoléon » pour laquelle un belvédère a été aménagé au bord de la RD 231

Le projet dans son environnement



Le site du projet correspond véritablement à l'entrée historique du site d'exploitation de Carrières du Boulonnais.

L'environnement immédiat est fortement boisé du fait, d'une part, du paysagement réalisé de longue date sur le terrain même du bâtiment d'accueil et, d'autre part, des bandes boisées plantées en accompagnement des espaces d'exploitation du sous-sol et de stockage des matériaux d'extraction.

Outre la voie principale d'accès au site qui se prolonge jusqu'aux installations implantées à proximité de la carrière, une voie secondaire assure la liaison avec le dépôt de la Plaine du Clocher

A ce niveau, la route RD231 est relativement rectiligne, ce qui génère une vitesse de circulation importante tout en permettant une bonne visibilité, en entrée ou sortie du site. Par ailleurs le trafic y est fluide. Comme sur l'ensemble des tronçons de la « route des carrières », le trafic de camion y est important



Le trafic mesuré*, d'une part, à Caffiers et à Le Wast peut donner une idée du trafic sur ce tronçon routier :

- Caffiers (D231) : 2443 véh./jour dont 412 PL.
- Le Wast (D127) : 3844 véh./jour dont 939 PL.

**Enquête de circulation routière sur le littoral Nord-Pas-de-Calais, 2011, DREAL Nord-pas-de-Calais.*

Analyse du site au regard du projet

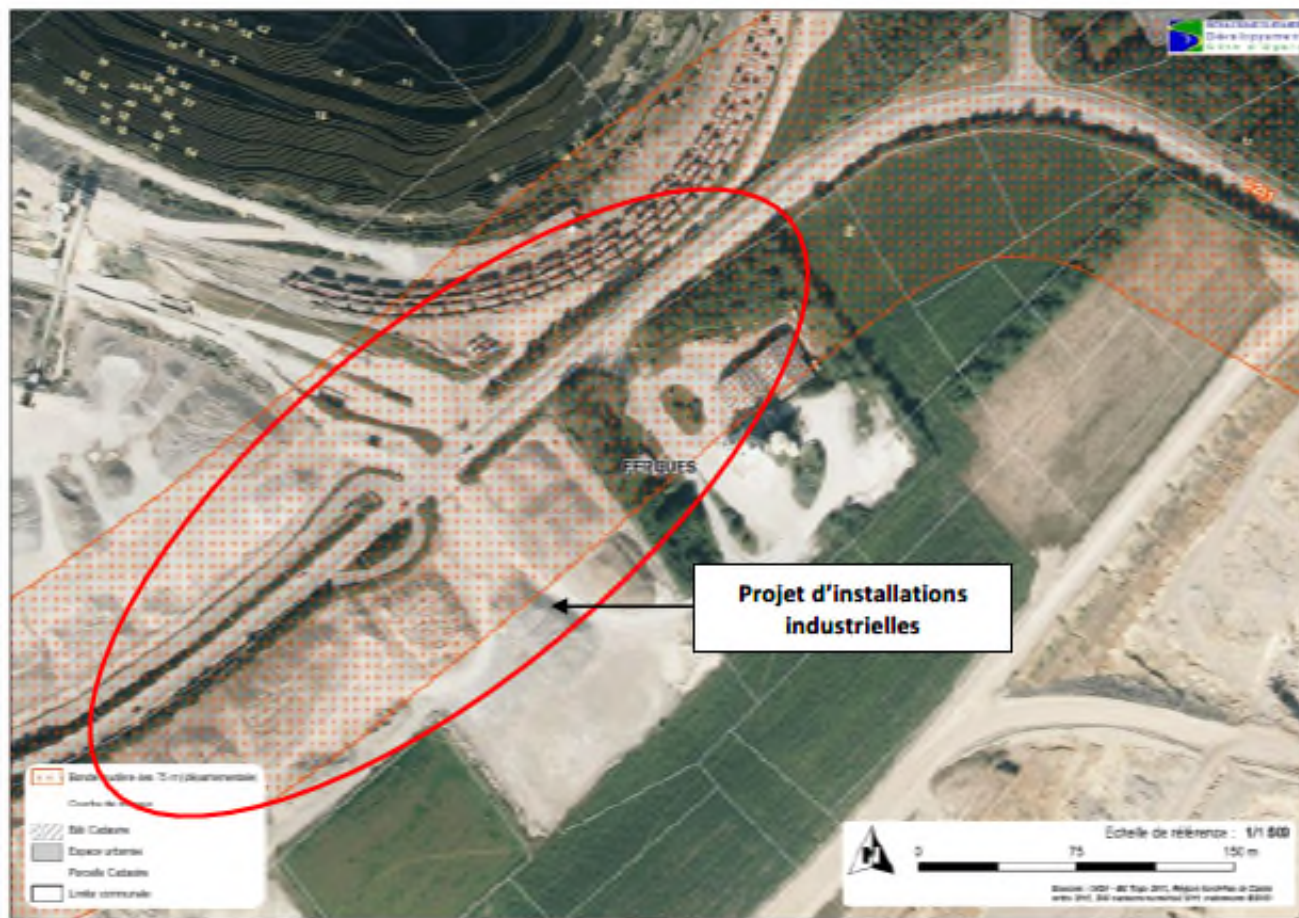
	Constats et enjeux du site	Mesures à prendre pour l'aménagement du site
NUISANCES	- Le site du projet est isolé de toute habitation de par la nature des activités. - Les nuisances générées par la RD231 sont essentiellement le fait des camions transportant les produits d'extractions des carrières. - Le projet correspond à la réalisation d'aménagements dans le cadre des activités actuelles du site en ne générant pas davantage de nuisances ni d'exposition à celles existantes	Conserver le végétal existant et le renforcer le cas échéant.
SECURITE	- RD231 : route peu sécurisée. - Visibilité importante à partir des accès existants.	- Ménager une distance de sécurité entre les futurs aménagements et la route RD231. - Redéfinir les conditions d'entrée/sortie du site
QUALITE ARCHITECTURALE	Pas de monument historique ou édifice patrimonial à proximité.	Qualité architecturale des futures constructions à encadrer au regard des impacts sur le paysage.
QUALITE DE	Prendre en compte les constructions en cours et envisager les besoins futurs	- Conserver une hauteur décroissante des constructions vers la route D231. - Aménager globalement le site en tenant compte des différents modes de déplacements (VL, PL, piétons).
PAYSAGES	Exposition à la vue depuis la RD231 très limitée du fait de la présence d'une végétation boisée dense sur le site même et jusqu'à l'emprise routière	- Intégrer les futurs aménagements à l'environnement boisé existant. - Maintenir une distance avec la route RD231

Conclusion de l'analyse du site au regard du principe d'inconstructibilité

Considérant la nature du projet et sa compatibilité avec la configuration du site et de son environnement, la présente étude confirme la possibilité d'adapter au PLU le principe d'inconstructibilité prévu par les articles L111-6 et L111-8 du code de l'urbanisme sur l'espace concerné par le projet autour du site actuellement occupé. Cependant, afin de tenir compte principalement des critères de sécurité et d'insertion paysagère, il est recommandé de conserver une bande inconstructible d'une profondeur de 20 mètres à compter de l'axe de la route RD231.

Il est par ailleurs recommandé de définir les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des mesures indiquées ci-avant. Une attention particulière devra être apportée aux critères suivants : sécurité et paysages.

III.5.2- Localisation du projet ECOFACTORY

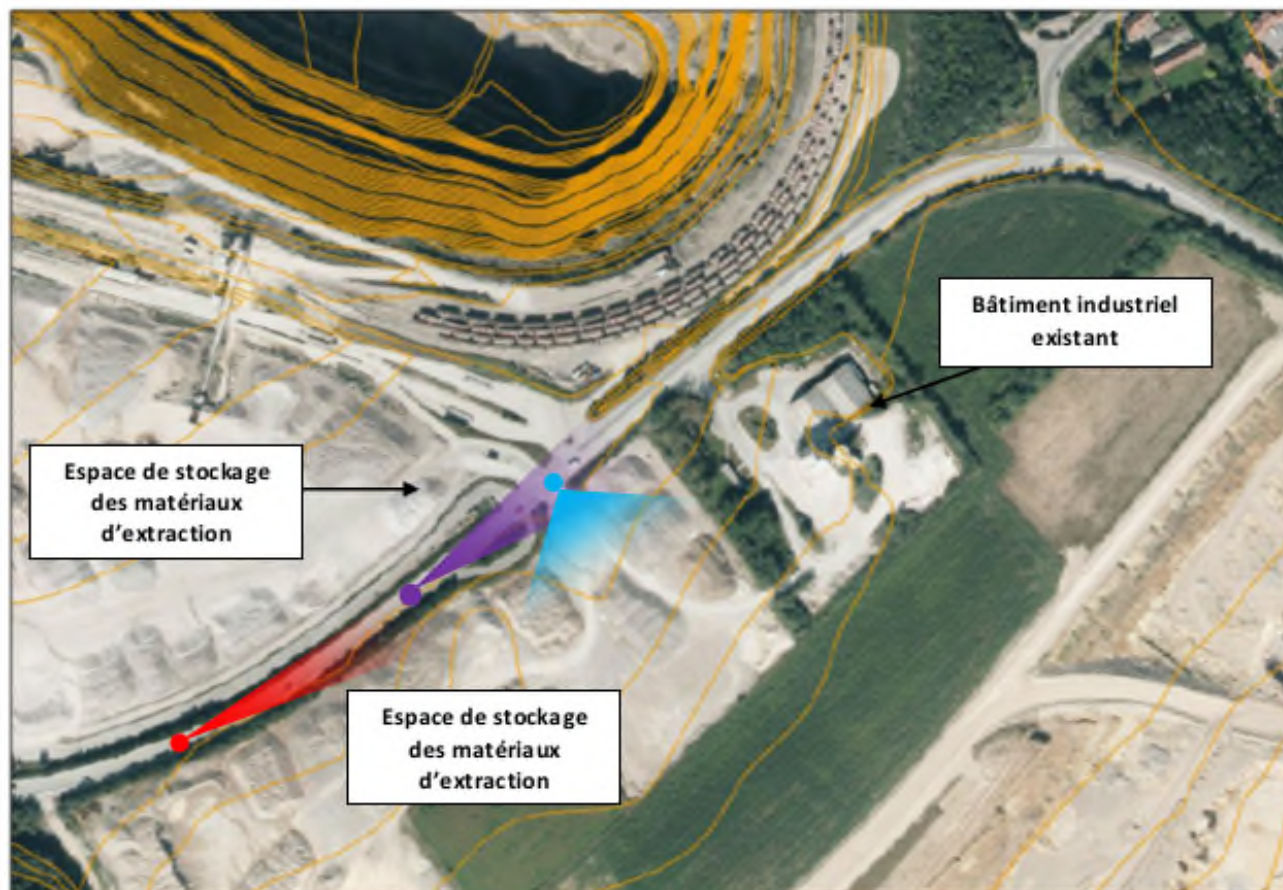


Au sein de l'entité paysagère Arc urbain et Bassin carrier, dans un paysage de contrastes entre les étendues agricoles et exploitation de carrières, le projet se situe le long de la RD231 sur la commune de Ferques.

Au sein d'une enclave agricole dénommée « les Combles », entre la carrière de l'entreprise Carrières du Boulonnais et celle de l'entreprise Carrières de la Vallée Heureuse, le site est en partie boisé mais reste globalement visible depuis la route. Des bâtiments de stockage existants sont implantés à 50m de la RD231.

Au Nord-Est de ce site, derrière une épaisse bande boisée se trouve le village de Ferques

Le projet dans son environnement



Le tronçon de la RD231 concerné, traverse au droit du site du projet une zone de stockage de matériaux issus de l'extraction de granulat qui s'étend de part et d'autre de la route. Sur l'ensemble des tronçons routiers qui traversent le Bassin carrier de Marquise, c'est certainement celui qui subit le plus la propagation des poussières, phénomène que l'on constate visuellement dans le paysage puisqu'il donne à la route et aux conifères qui la bordent la teinte blanche de la pierre calcaire.

La RD 231, sur la section des carrières, apparaît comme un long couloir délimité par des talus et des plantations mono-spécifiques. Cette monotonie est rompue grâce aux constructions situées au bord de la voie



Le trafic mesuré*, d'une part, à Caffiers et à Le Wast peut donner une idée du trafic sur ce tronçon routier :

- Caffiers (D231) : 2443 véh./jour dont 412 PL.
- Le Wast (D127) : 3844 véh./jour dont 939 PL.

**Enquête de circulation routière sur le littoral Nord-Pas-de-Calais, 2011, DREAL Nord-pas-de-Calais.*

Analyse du site au regard du projet

	Constats et enjeux du site	Mesures à prendre pour l'aménagement du site
NUISANCES	- Le site du projet est isolé de toute habitation de par la nature des activités. - Les nuisances générées par la RD231 sont essentiellement le fait des camions transportant les produits d'extractions des carrières. - Le projet correspond à la réalisation d'aménagements dans le cadre des activités actuelles du site en ne générant pas davantage de nuisances ni d'exposition à celles existantes	Conserver le végétal existant et le renforcer le cas échéant.
SECURITE	- RD231 : route peu sécurisée. - Visibilité importante à partir des accès existants.	- Ménager une distance de sécurité entre les futurs aménagements et la route RD231. - Redéfinir les conditions d'entrée/sortie du site
QUALITE ARCHITECTURALE	Pas de monument historique ou édifice patrimonial à proximité.	Qualité architecturale des futures constructions à encadrer au regard des impacts sur le paysage
QUALITE DE L'URBANISME	Environnement peu bâti mais fortement occupé (stockage, ouvrages techniques, trafic PL).	Eviter un développement trop important des constructions à proximité de la route D231
PAYSAGES	Exposition à la vue depuis la RD231 très limitée du fait de la présence d'une végétation boisée dense sur le site même et jusqu'à l'emprise routière.	- Intégrer les futurs aménagements à l'environnement boisé existant. - Maintenir une distance avec la route RD231.

Conclusion de l'analyse du site au regard du principe d'inconstructibilité

Considérant la nature du projet et sa compatibilité avec la configuration du site et de son environnement, la présente étude confirme la possibilité d'adapter au PLU le principe d'inconstructibilité prévu par les articles L111-6 et L111-8 du code de l'urbanisme sur les terrains visés par le projet sans s'étendre au-delà des bandes boisées existantes qui bordent les terrains actuellement utilisés. Cependant, afin de tenir compte principalement des critères de sécurité et d'insertion paysagère, il est recommandé de conserver une bande inconstructible d'une profondeur de 20 mètres à compter de l'axe de la route RD231. Il est par ailleurs recommandé de définir les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des mesures indiquées ci-avant. Une attention particulière devra être apportée aux critères suivants : sécurité et paysages.

EVOLUTION N°1 DU PLUi – Révision n°1

Site Ecofactory → mise à jour du recul sur la RD 237 pour les parcelles OA 173, OA 171, OA 266, OA 1161 et OA 1159, suite à arrêté préfectoral, portant dérogation à l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme, pris le 2 novembre 2022, le recul est porté à 20m.

Plan actuel



Plan modifié



ANNEXE AU REGLEMENT



Communauté de Communes de La Terre des 2 caps
Le Cardo - BP 60 - 62250 MARQUISE
tél : 03 21 87 57 57 - Fax : 03 21 87 04 05
contact@terredes2caps.com
www.terredes2caps.fr

Etude des modalités d'application des articles L111-6 et L111-8



Agence d'attractivité, d'urbanisme
et de développement économique
2 bis, Bd Daunou- BP 611 - 62321 BOULOGNE/MER
tél : 03 21 99 44 50 - Fax : 03 21 99 44 40
bdco@boulogne-developpement.com
www.boulogne-developpement.com