

Communauté de Communes



OSARTIS MARQUION

Elaboration du PLUi



Etude dérogatoire à la Loi
Barnier dite « Etude
d'entrée de ville »

Vu pour être annexé à la délibération du 09/06/2026
approuvant les dispositions du Plan Local d'Urbanisme.

Fait à Vitry-en-Artois,
Le Président,

ARRÊTÉ LE : 06/12/2024

APPROUVÉ LE : 09/06/2026

Dossier 19076237

20/03/2024

réalisé par



Auddicé Urbanisme

ZAC du Chevalement
5 rue des Molettes
59286 Roost-Warendin

03 27 97 36 39

Communauté de Communes

OSARTIS MARQUION

Elaboration du PLUi

Etude dérogatoire à la Loi
Barnier dite « Etude
d'entrée de ville »

Version	Date	Description
Etude dérogatoire à la Loi Barnier dite « Etude d'entrée de ville »	20/03/2024	Rédaction de l'étude d'entrée de ville

TABLE DES MATIERES

CHAPITRE 1. CONTEXTE TERRITORIAL	9
1.1 Présentation générale	10
1.1.1 Situation géographique	10
1.1.2 Approche historique	12
1.2 Localisation du site d'études	14
1.3 Milieu physique	16
1.3.1 Géologie	16
1.3.2 Topographie.....	18
1.3.3 Ressource en eau	20
1.3.4 Les Zones Humides	29
1.3.5 Milieux naturels	30
1.3.6 Eléments cartographiques issus du projet régional ARCH	31
1.4 Infrastructures de transport	34
1.4.1 Caractéristiques des voies de desserte.....	34
1.4.2 Nuisances liées aux infrastructures de transport	38
1.4.3 Autres transports	41
1.5 Paysages	42
1.5.1 Composantes paysagères	42
1.5.2 Ambiances paysagères.....	47
1.5.3 Entrées de bourg.....	50
1.5.4 Occupation du sol	52
1.6 Contexte urbanistique	56
1.6.1 Evolutions urbaines.....	56
1.6.2 Analyse architecturale et urbaine.....	56
1.6.3 Urbanisme réglementaire.....	67
1.6.4 Eléments du patrimoine bâti	69
CHAPITRE 2. RISQUES, ALEAS ET SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE	71
2.1 Risques naturels	72
2.2 Risques technologiques.....	79
2.3 Autres aléas	84
2.3.1 Pollution lumineuse	84
2.3.2 Changements climatiques.....	86
2.3.3 Aléa pollen	93
2.4 Servitudes d'Utilité Publique et Obligations Diverses	94
CHAPITRE 3. PRINCIPE D'AMENAGEMENT	97
3.1 Synthèse des atouts et faiblesses du site projet	98
3.2 Principes généraux en matière d'aménagement	100

PREAMBULE

Depuis les années soixante, la forme urbaine des bourgs a évolué. Les phénomènes d'étalement urbain et de périurbanisation ont contribué à engendrer une dépendance des usagers à la voiture. Le développement des infrastructures routières, et plus particulièrement des rocade et itinéraires de contournement ; qui avaient pour rôle premier de soulager les flux de véhicules en centre-ville ; à contribuer à une forme d'étalement urbain, car sont venus s'implanter en périphérie : grands ensembles, cités administratives, hôpitaux, zones économiques, centres commerciaux, etc.

« La grande distribution a très vite cherché à greffer ses centres commerciaux au plus près des flux et des échangeurs, là où ils drainent tant les populations des banlieues et du centre, que celles des bourgs environnants qui amorcent leur périurbanisation. La proximité des échangeurs facilitant la livraison des marchandises en flux tendus, les zones d'activités mettent, elles aussi, leurs hangars en vitrine le long de l'autoroute [...] » Mangin David, La ville franchisée.

Ainsi, la pression économique, souvent d'ordre commercial, en entrée de bourg et le long des voies peut engendrer des désordres et des implantations souvent peu respectueuses du cadre environnant et de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère. En effet, pour les acteurs économiques, plusieurs critères sont privilégiés pour rechercher une implantation réussie : l'accessibilité au site pour faciliter le transit, les disponibilités foncières, et la visibilité qui constituent ce que l'on appelle « l'effet vitrine », permettant ainsi de capter un maximum de flux.

Dès lors, les acteurs économiques privilégient l'implantation le long des infrastructures à fort trafic, les sorties d'autoroutes, les intersections entre pénétrantes et rocades. Ce processus se traduit par la prolifération de constructions à usage commercial, d'activité ou de service, implantées de façon linéaire en méconnaissance des préoccupations d'urbanisme, architecturales et paysagères, et en ne se préoccupant que du court terme. L'urbanisation s'organise de manière linéaire et monofonctionnelle, sans profondeur et sans structuration au détriment de la cohérence et de la continuité urbaine, ainsi que des possibilités de mutations de ces zones. L'activité commerciale alliée à la fréquentation de la voie appelle souvent une excessive surenchère de la publicité et des enseignes. Les contradictions entre les deux fonctions de la voie (voie de transit et desserte locale) créent de nombreux dysfonctionnements en matière de circulation et de sécurité routière.

Au regard de ce constat, la loi a évolué afin de promouvoir un urbanisme de qualité le long des voies routières les plus importantes. L'objectif étant d'inciter les communes à lancer une réflexion préalable et globale sur l'aménagement futur des abords des principaux axes routiers. Cette réflexion doit permettre de finaliser le projet urbain qui trouvera sa traduction dans les documents d'urbanisme locaux. La loi invite donc les communes à édicter pour les espaces bordant les grandes infrastructures routières, des règles d'urbanisme justifiées et motivées au regard des nuisances, de la sécurité, et de la qualité architecturale, urbaine et paysagère.

En effet, conformément à l'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* ».

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut toutefois fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme, 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.

C'est l'objet de la présente étude.

La Communauté de Communes Osartis-Marquion est concernée par la présence de routes classées à grande circulation sur son territoire. Ces dernières impactent le développement de zones à vocation d'activités implantées en entrée de bourg.

La présente étude dérogatoire a donc pour objectif, conformément à l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme, d'analyser le contexte dans lequel s'inscrit ces sites, notamment sous l'angle des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, de la qualité de l'urbanisme et des paysages, afin de proposer un scénario d'aménagement et des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme.

■ **Extrait des articles du Code de l'Urbanisme**

• **Article L111-6 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.

• **Article L111-7 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 ;
- 5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire, photovoltaïque ou thermique.

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 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 L111-9 du Code de l'Urbanisme**

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 du Code de l'Urbanisme**

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.

CHAPITRE 1. CONTEXTE TERRITORIAL

1.1 Présentation générale

1.1.1 Situation géographique

Vitry-en-Artois est une commune d'une superficie de 18,83 km², située dans le Département du Pas-de-Calais, au sein de la Région des Hauts-de-France. Administrativement, elle intègre la Communauté de Communes Osartis-Marquion, l'Arrondissement d'Arras et le Canton de Brebières.

Les communes limitrophes sont Fresnes-lès-Montaubon, Izel-lès-Equerchin, Quiéry-la-Motte, Brebières, Noyelles-sous-Bellonne, Sailly-en-Ostrevent et Biache-Saint-Vaast.

La commune comptait 4 787 habitants au dernier recensement INSEE de 2021 (données en vigueur au 1^{er} janvier 2024). Le territoire se caractérise par la présence de vastes étendues cultivées, ainsi que le passage de la Scarpe Canalisée qui traverse le territoire d'Est en Ouest.

La partie urbanisée est implantée au cœur du ban communal. Vitry-en-Artois est traversée par des routes départementales :

- La RD 950, qui permet de relier Arras à Douai ;
- La RD 39, qui permet de relier Hénin Beaumont à Etaing ;
- La RD 40, en direction de Méricourt ;
- La RD42, en direction de Biache-Saint-Vaast ;
- La RD44E1 en direction de Noyelles-sous-Bellonne.

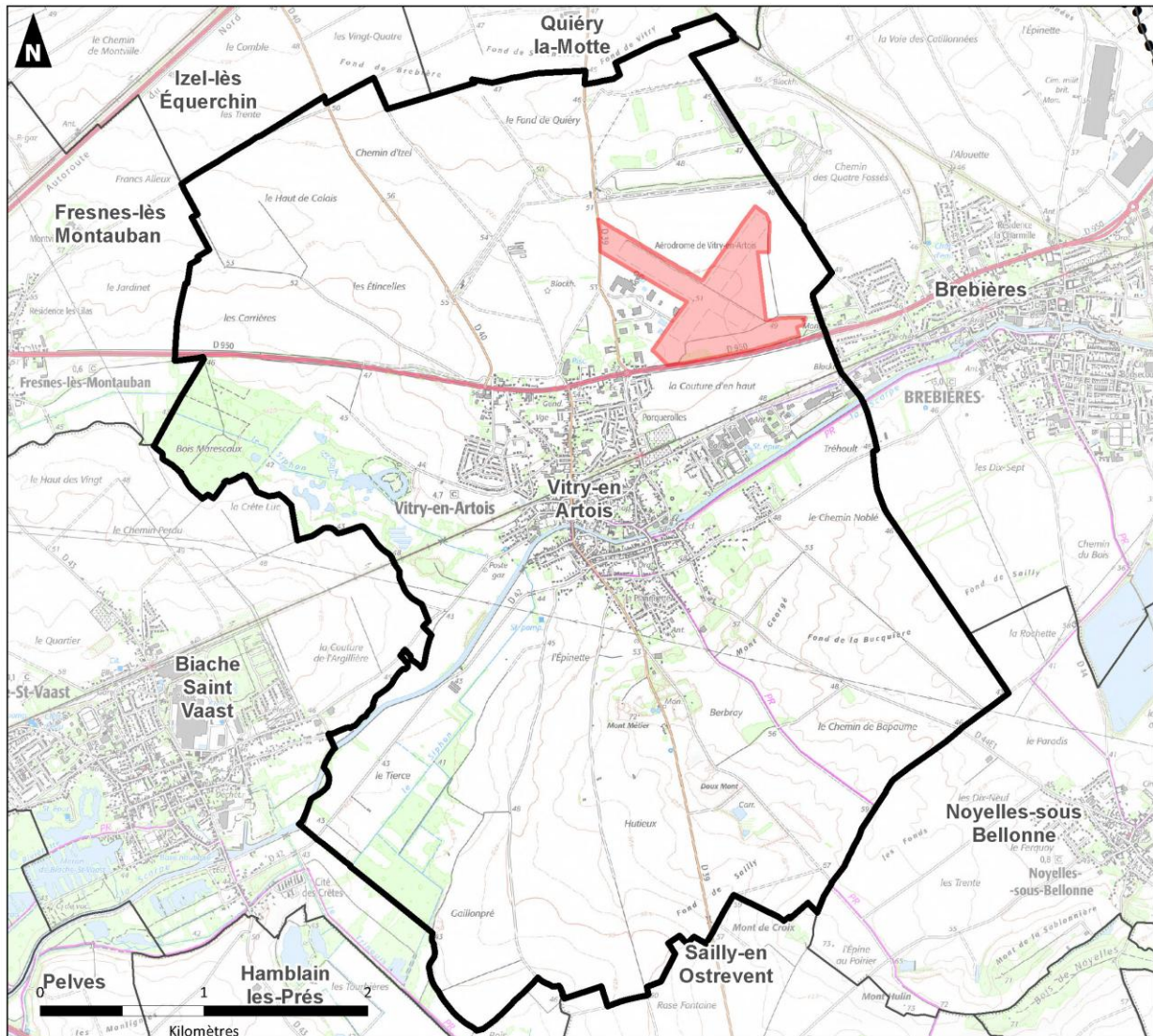
La commune de Vitry-en-Artois se situe sur l'axe Arras-Douai, à environ :

- 9,6 km de Douai ;
- 18,5 km de Lens ;
- 18 km d'Arras.

Les paysages se caractérisent par un relief relativement plat, ponctué de bosquets éparses. La partie bâtie est implantée sur un point haut (entre 45 m et 55 m NGF).

Le site projet se localise idéalement au Nord-Est du territoire communal, le long de la route départementale 950. Il s'implante dans la continuité du Parc d'Activités de l'Aérodrome, sur la friche de l'ancien aérodrome de Vitry-en-Artois. De par sa proximité avec des axes de desserte structurants (notamment l'autoroute A1), et sa position en lisière d'une voie à grande circulation (la RD950), le site projet offre un réel potentiel de développement stratégique, et une vitrine idéale pour l'implantation d'activités économiques.

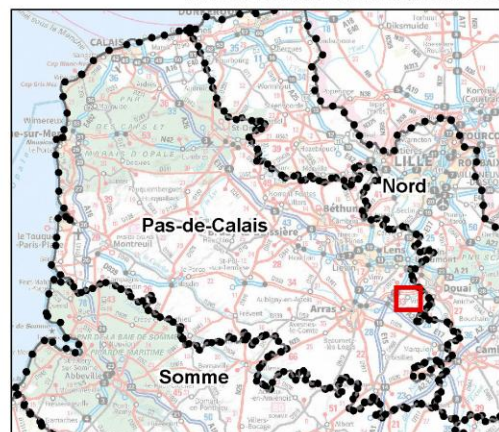
Localisation



Sources données : IGN

Réalisation : Auddicé urbanisme, février 2024

-  Commune concernée
-  Limites communales
-  Limites départementales
-  Localisation du périmètre



1.1.2 Approche historique

Comme en témoigne la Carte d'Etat-Major (1820-1866), la RD950 était déjà un axe structurant permettant de relier Arras à Douai. Historiquement, la ville de Douai est relativement récente, puisqu'elle n'apparaît qu'au VI^{ème} siècle, alors que la ville d'Arras date de l'époque gallo-romaine. Le développement de la ville de Douai est permis par les voies d'eau, et notamment par la Scarpe qui traverse Vitry-en-Artois.

Le noyau urbain de Vitry était bien dessiné et s'implantait en retrait de la RD950 et bénéficiait du passage de la voie ferrée et de la voie d'eau.

Au fil du temps, le développement du bourg s'articule le long des axes viaires :

- Vers l'Est en direction de Brebières, entre la Scarpe et la voie ferrée ;
- Vers le Nord, le long de la RD40. L'urbanisation se développe jusqu'à la RD950, qui constitue une limite urbaine (césure urbaine), au-delà de laquelle l'urbanisation semble « contenue » ;
- Vers le Sud, le long de la RD39.

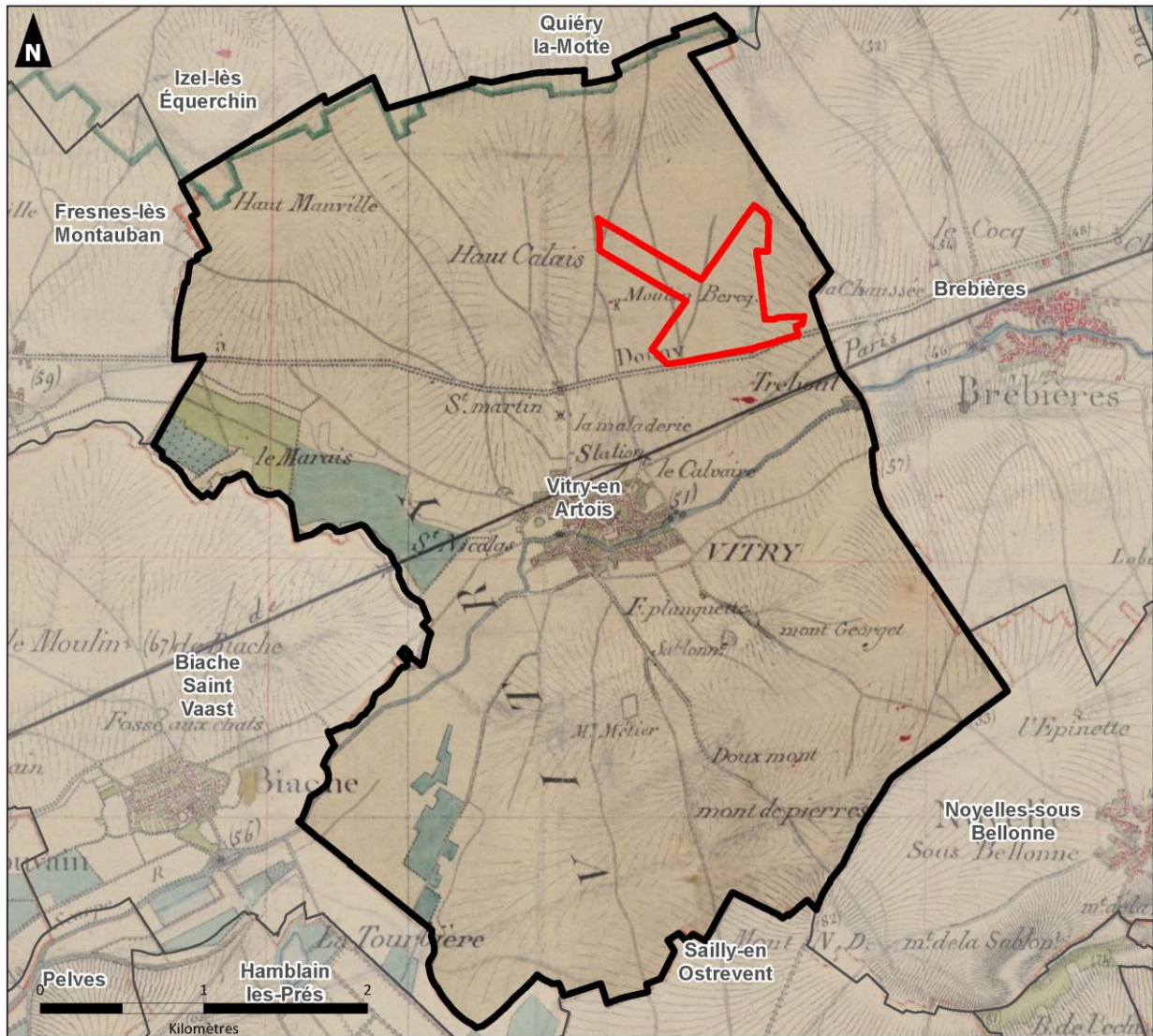
Vers le XVI - XVII^{ème} siècle, Charles de Croÿ commanda la réalisation de plans et de dessins des villages et châteaux de ses terres, qu'il fait, par la suite, reproduire et consigner dans des albums. Au cours des siècles, la plupart des albums ont été dispersés (certains originaux appartiennent encore à la famille de Croÿ) et seule une édition de reproduction des peintures des albums de Croÿ, réalisée par le Crédit Communal de Belgique, permet d'avoir accès à ses peintures patrimoniales

Cette planche des Albums de Croÿ est issue de l'album XVIII du Comté d'Artois. La vue est prise au Nord, non loin du site projet. Elle présente au premier plan le « Grand chemin » d'Arras (côté droit) à Douai (côté gauche). Une route sillonne en direction du village de Vitry d'où se détache le clocher. Le village semble implanté le long de la Scarpe parmi les prairies, avec une vue boisée en direction du Sud. Les grandes cultures se trouvent dans la partie du territoire la plus élevée, au Nord, proche de l'observateur.



Source : Planche illustrée et Texte issus des Albums de Croÿ

Analyse historique du territoire : Carte de l'état-major (1820 - 1866)



Sources données : IGN

Réalisation : Auddicé, février 2024

-  Commune concernée
-  Limites communales
-  Localisation du périmètre

1.2 Localisation du site d'études

Le site projet se localise idéalement au Nord-Est du territoire communal, le long de la RD950. Il s'implante dans la continuité du Parc d'Activités de l'Aérodrome.

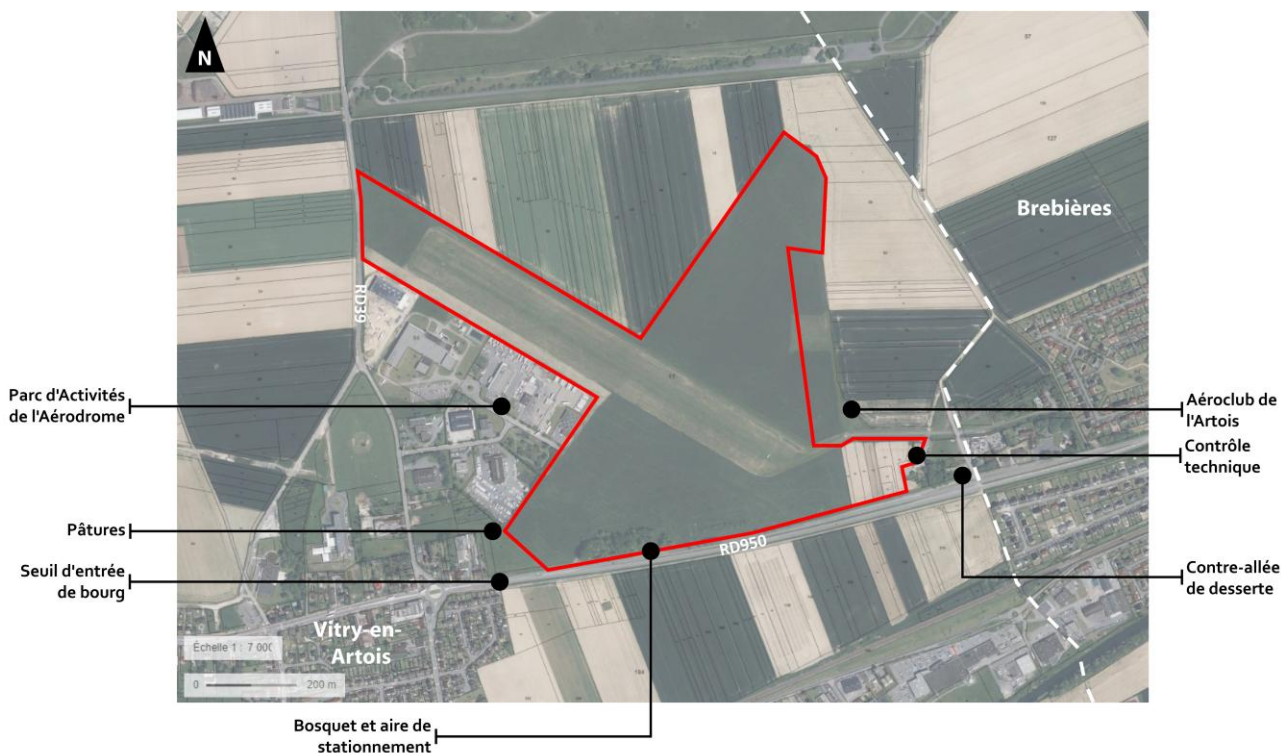
Le terrain tient :

- Au Nord, aux terrains cultivés et au stand de tir militaire ;
- Au Sud : à la RD950, à une aire de stationnement ceinturée d'un petit bosquet, et au-delà aux terrains cultivés ;
- A l'Est : aux terrains cultivés, à l'aéroclub de l'Artois ainsi qu'à des bâtiments d'activités (centre de contrôle technique et garage automobile) en limite avec la commune de Brebières ;
- A l'Ouest : aux entreprises du Parc d'Activités de l'Aérodrome, aux pâtures et à l'entrée de bourg de Vitry-en-Artois.

Le site projet est repris au cadastre sous la section AL35, 36, ZS91, 107, 108, 109, 110, 120, 121, 122, 123, 124 pour une superficie cadastrale de 48,59 ha. Il s'agit de la friche de l'ancien aérodrome de Vitry-en-Artois. L'aérodrome civil disposait d'une piste en herbe de 900 mètres de long.

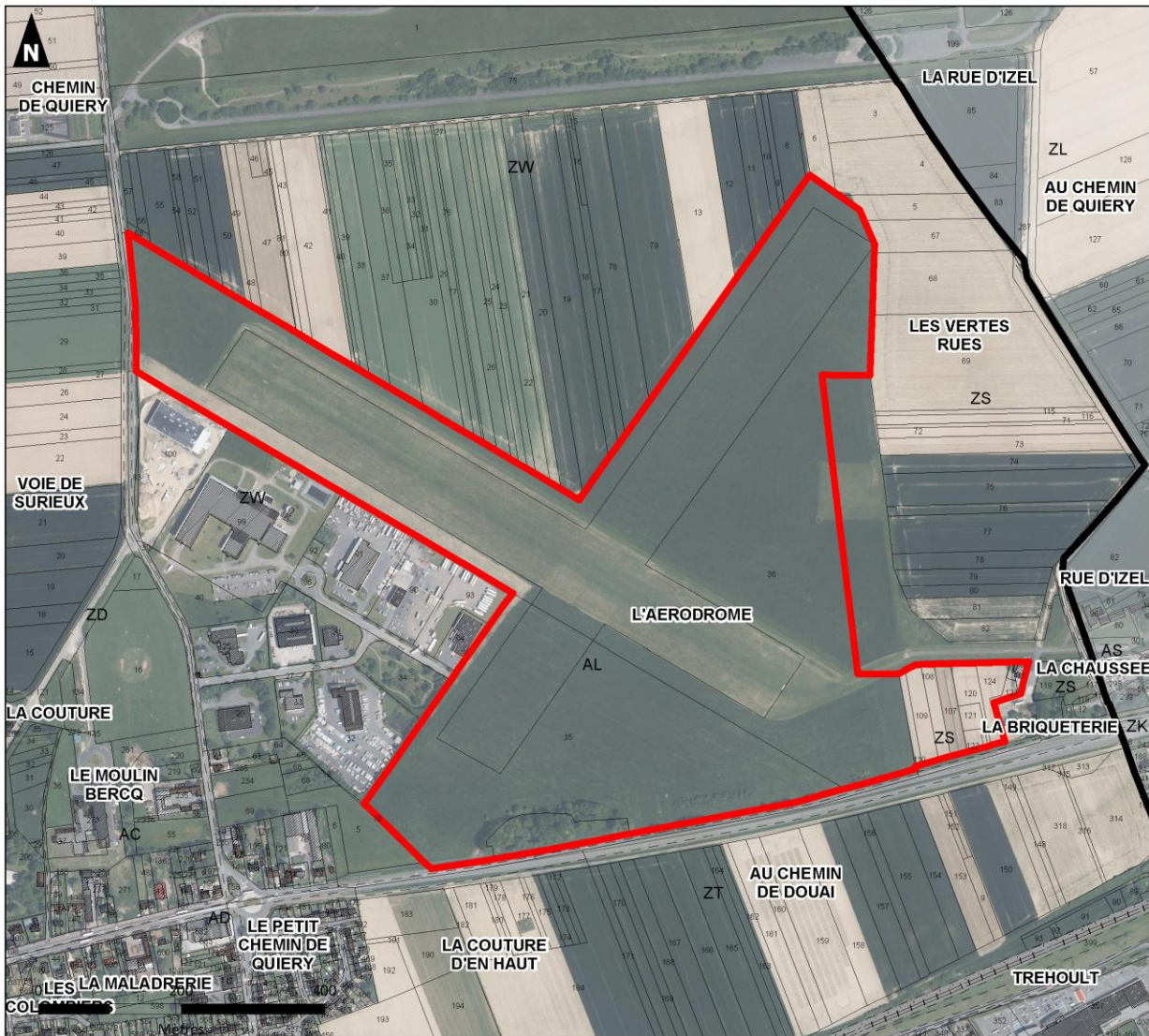
Le site est d'une topographie plane et homogène (pâture de fauche et cultures à l'extrême Sud-Est), sans ligne de thalweg ou de rupture de sol particulière (fossé, dépression...).

De par sa proximité avec des axes de desserte structurants (notamment l'autoroute A1), et sa position en lisière d'une voie à grande circulation (la RD950), le site projet offre un réel potentiel de développement stratégique, et une vitrine idéale pour l'implantation d'activités économiques. Il se localise en contiguïté des seuils de bourg des communes de Vitry-en-Artois et Brebières, son aménagement pourrait à terme créer une conurbation entre les deux villes.



Localisation du site dans son environnement proche

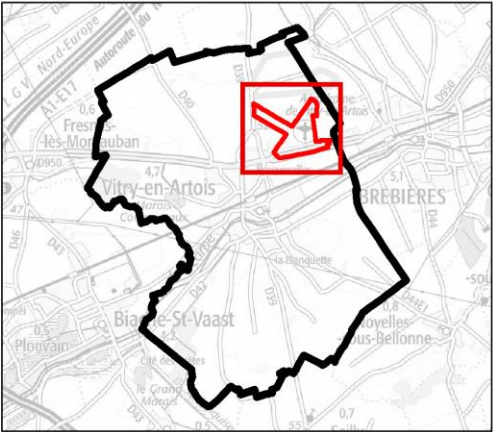
Localisation



Sources données : IGN

Réalisation : Auddicé urbanisme, février 2024

-  Commune concernée
-  Localisation du périmètre



1.3 Milieu physique

1.3.1 Géologie

Source : BRGM, Carte géologique n°27 de Douai

La feuille Douai s'étend à la fois sur les Départements du Nord et du Pas-de-Calais. La commune de Vitry-en-Artois se localise au Nord de la Scarpe industrielle. L'ossature du territoire se compose d'une assise crayeuse (Craie blanche du Sénonien) recouverte d'alluvions modernes constitués de Limons.

Dans les vallées, la présence de l'eau à faible profondeur détermine un habitat assez dispersé. Le sous-sol humide, constitué d'alluvions argilo-sableuses est favorable à l'installation de prairies, de peupliers et même parfois de cultures maraîchères. Sur les plateaux crayeux, par contre, l'habitat est groupé, la culture est intensive (céréales et betteraves). Enfin, sur les buttes sableuses occupées par le Tertiaire s'installe une végétation constituée de bosquets et de taillis. L'hydrographie actuelle est dominée par le fait que les canaux ont modifié considérablement le réseau naturel qui est encore visible grâce aux alluvions qui le soulignent. C'est ainsi que le cours d'eau venant d'Arras se dirigeait autrefois par Hamblain-les-Prés, vers l'actuelle vallée de la Sensée ; rejoint maintenant la Scarpe par un canal creusé entre Vitry-en-Artois et Courchelettes.

Le site projet se caractérise par un sous-sol composé de :

L/C4 - Limon Pléistocène qui recouvre les plateaux de craie blanche du Sénonien : L'épaisseur des limons est très variable ; elle peut atteindre plusieurs mètres. La composition de ce limon argilo-sableux qui est un lœss plus ou moins évolué, présente de légères variations en fonction de la nature du terrain qu'il recouvre. On peut y distinguer souvent deux niveaux : au sommet, la terre à briques, de couleur brune correspond à la partie décalcifiée. Lorsqu'elle est pure, elle est exploitée, comme son nom l'indique, pour la confection des briques. A la base, l'ergeron est de teinte plus claire ; il est généralement plus sableux et renferme, lorsqu'il repose sur des terrains crayeux, des granules de craie. Quand il recouvre les craies turonienne ou sénonienne, sa base, alors très argileuse, il renferme fréquemment des silex plus ou moins brisés et provenant d'un remaniement de l'argile à silex dont l'origine est due à la dissolution de la partie supérieure de la craie. Le limon enveloppant les silex est, dans ce cas, très argileux et rougeâtre. L'argile à silex sensu stricto, brune ou brun verdâtre et renfermant des silex entiers, est toujours de faible épaisseur et directement au contact de la craie. Elle tapisse souvent les parois des poches de dissolution.

A topographic map of the Vitry-en-Artois area. A red outline highlights a specific region in the center. The map shows the Scarpe river, Brebières, Aérme de Vitry-en-Artois, Vitry-en-Artois, la Maladrerie, and the Scarpe. A scale bar indicates 0, 200, and 400 meters. A north arrow is present in the top left corner.

Réalisation : Auddicé, février 2024

- TERRAINS SÉDIMENTAIRES**

Ouvrages souterrains
(1.22 = n. d'après B.A.G.M.)

Terrils

Fz
Alluvions modernes

Fy
Alluvions anciennes

Landénilles
Sables d'Orcairet
#2 Sables bruns
#2C Sables bruns
#2D Sables bruns
#2E Sables bruns

Landénilles
Argile de Louvil

Séranon
Croix blanche

Cantours géologiques

1 - Visibles
2 - Masqués et interprétés
3 - Approximatif des formations sub-affluantes

Carrières $\rightarrow$ extension des zones explorées

Isobate et cote absolue de la surface du Turpinien moyen ou "sol des bleus"

Sondage de reconnaissance

Sondage pour exploitation d'eau

Puits d'extraction de houille

Recherche de houille

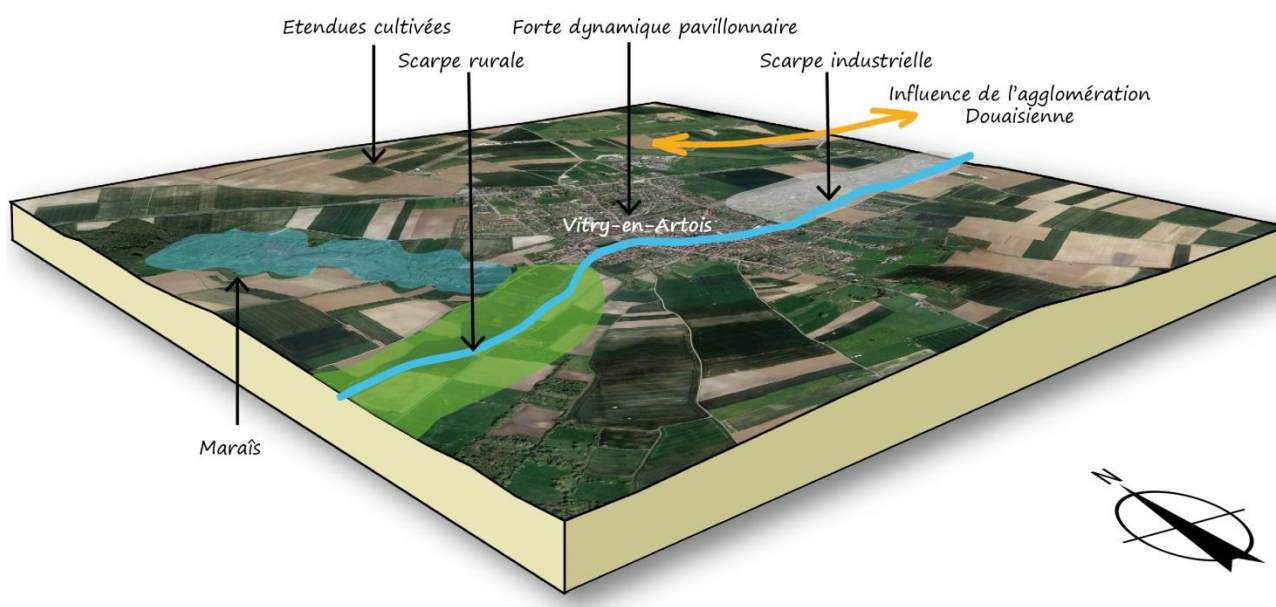
Limite sud du bassin houiller (cote > 300)
d'après les documents des H.B.N.F.C.

1.3.2 Topographie

Le relief de Vitry en Artois se caractérise par la présence de vastes étendues cultivées (plateau agricole au Nord), la présence de quelques ondulations avec la présence de monts boisés au Sud et vallées humides (vers les marais de Biaches-St-Vaast).

La hauteur maximale est de 72 m NGF (Nivellement Général de la France) au Sud du bourg vers le *Mont Métier*, et la hauteur minimale est de 41 m NGF à l'Ouest en direction des marais de Biache-Saint-Vaast. La partie bâtie se localise sur le point haut du territoire avec une altitude comprise entre 45 m et 55 m NGF.

Le site projet est compris entre 48 m NGF et 51 m NGF, il présente une topographie relativement plane et homogène (prairie de fauche et cultures à l'extrême Sud-Est), sans rupture de sol particulière ou dépression.



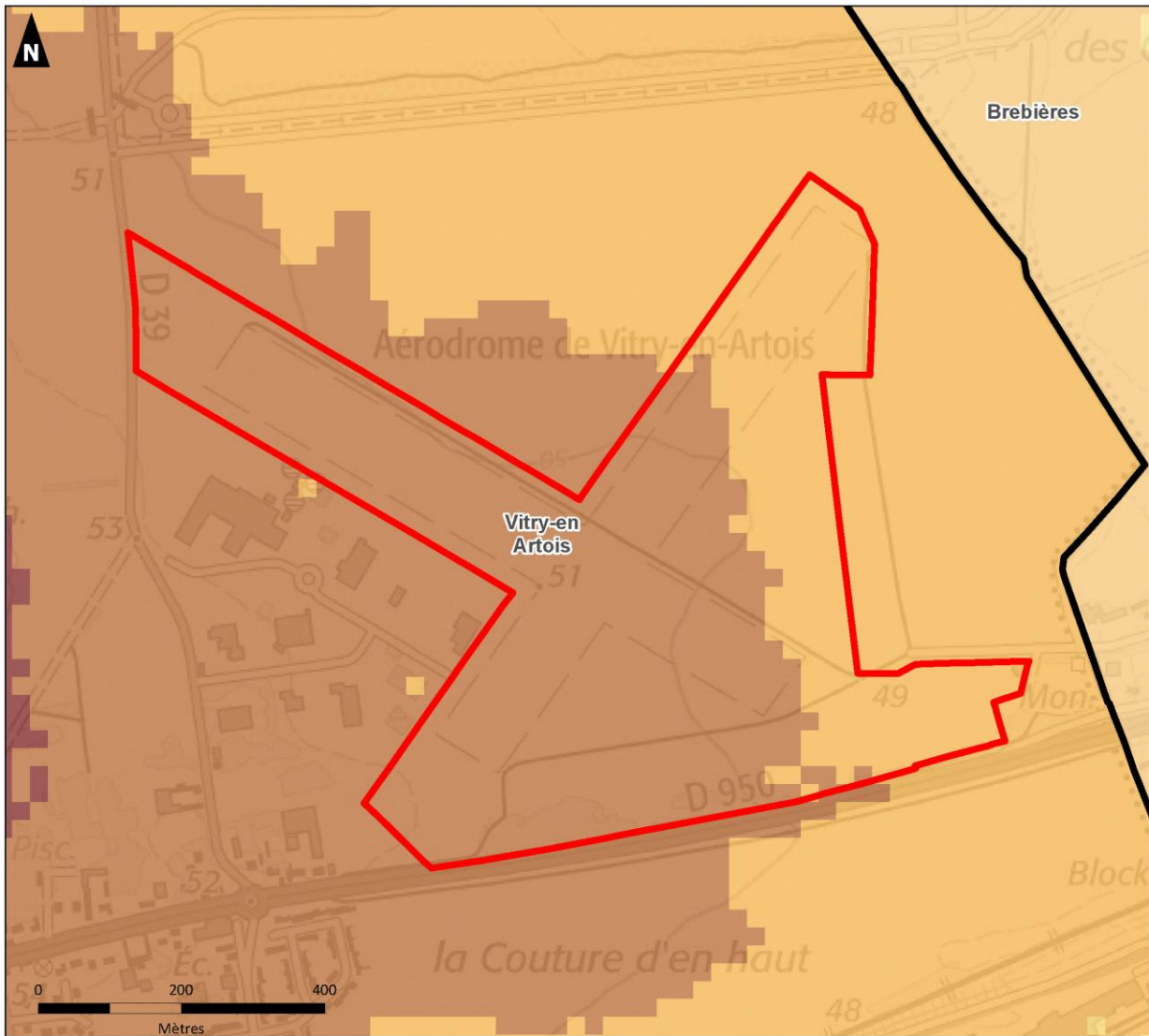
**Diagramme paysager de l'unité paysagère de la vallée de la Scarpe
(Source Auddicé)**



Communauté de Communes Osartis Marquion (62)
Etude dérogoaire à la Loi Barnier dite « Etude d'entrée de ville »
- Article L111-8 du Code de l'Urbanisme - Commune de Vitry-en-Artois



Relief



Sources données : IGN
Fond de carte : Cadastre - Scan 25* - © IGN 2021

Réalisation : Auddicé urbanisme, février 2024

- Commune concernée
- Limites communales
- Localisation du périmètre

Altitude (en m) :	
	40 - 45
	45 - 50
	50 - 55
	> 55

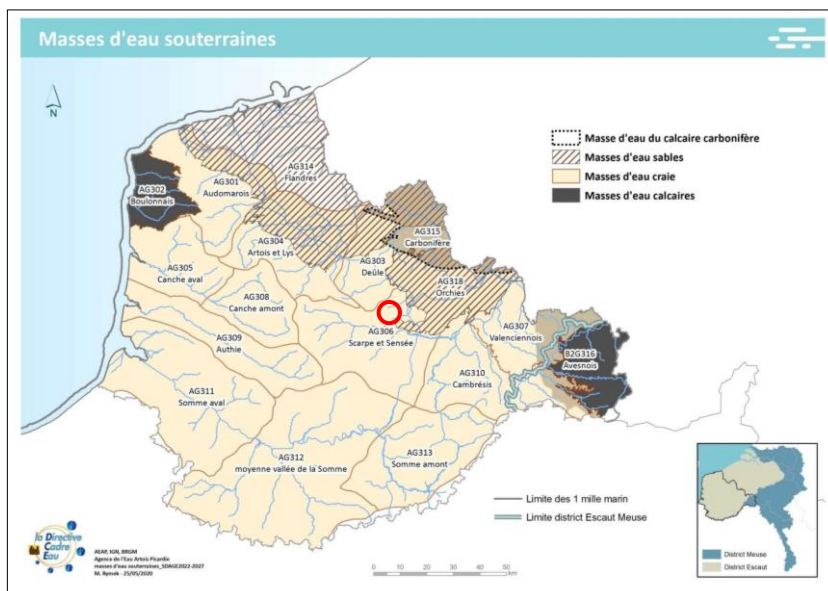
1.3.3 Ressource en eau

1.3.3.1 Hydrogéologie

■ Masses d'eau souterraines (SDAGE)

Selon le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Artois-Picardie (SDAGE Artois-Picardie) période 2022-2027, le site projet appartient à la masse d'eau souterraine « Craie des Vallées de la Scarpe et de la Sensée » (FRAG306).

Ainsi qu'à la masse d'eau FRAG006 Craie des Vallées de la Scarpe et de la Sensée.



Masses d'eau souterraines – Source SDAGE Artois-Picardie

■ Vulnérabilité des eaux souterraines

Concernant la vulnérabilité des eaux souterraines, le SDAGE identifie un état quantitatif et qualitatif, ainsi que des objectifs qui sont les suivants :

Réf	Nom de la masse d'eau	Etat chimique		
		Tendance à la hausse	Etat quantitatif	Objectifs d'état
FRAG306	Craie des vallées de la Scarpe et de la Sensée	Nitrates	Bon état depuis 2015	Bon état chimique 2039

Etats et objectifs quantitatif et qualitatif des masses d'eau souterraines

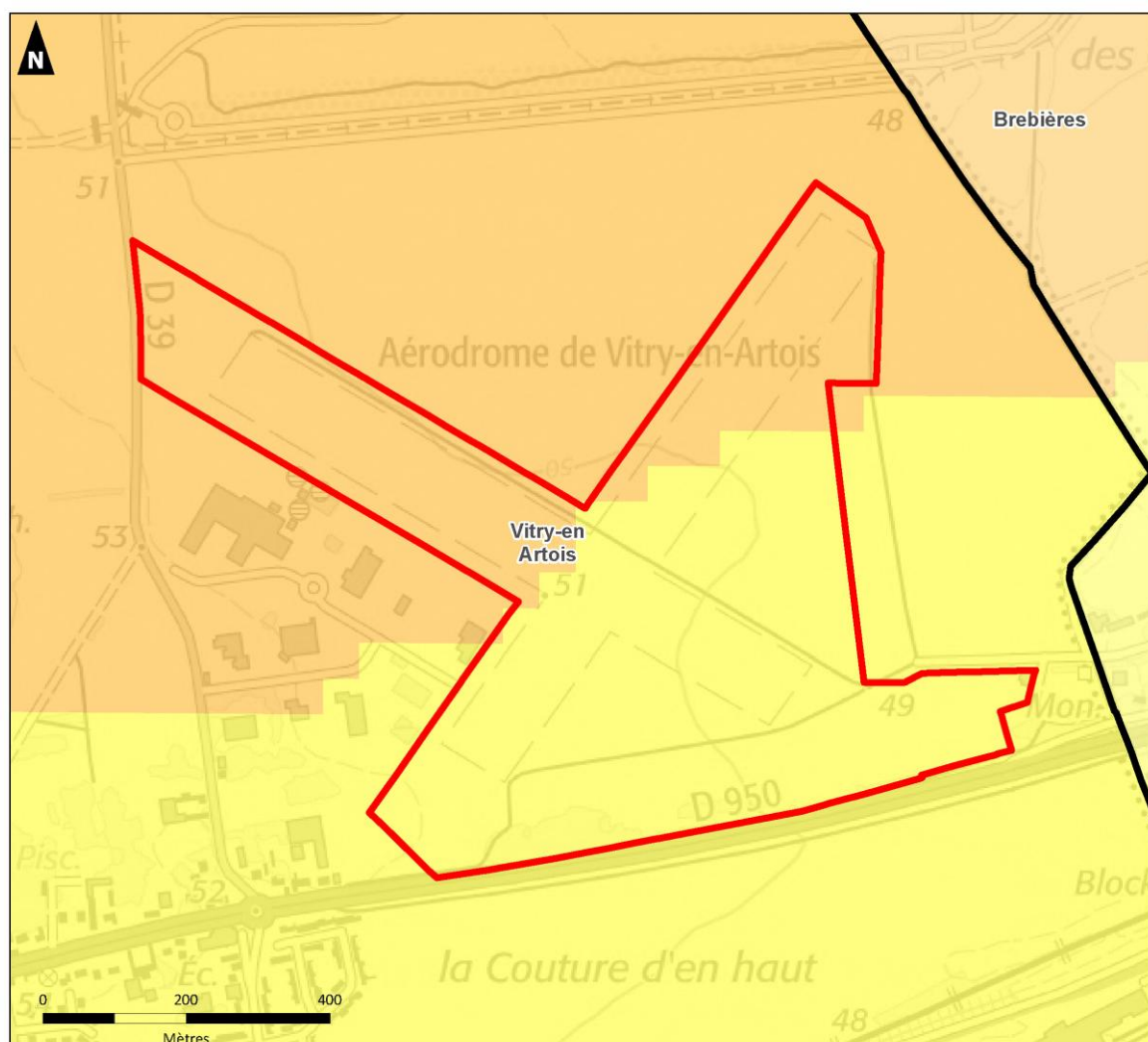
L'intersection des couches d'informations géographiques (masses d'eau souterraines, hydrogéologie, formations sédimentaires, carte géologique, etc.) apporte des éléments de réponse dans l'approche de la donnée sur la vulnérabilité des masses d'eau. En effet, l'ossature du territoire se compose d'une assise crayeuse, or, les zones concernées par de la craie blanche en sous-sol ou par des nappes de craie affleurante, présentent une perméabilité plus importante. Cela signifie géologiquement que les zones concernées par de la craie blanche sont favorables à l'infiltration, mais assez défavorables à l'épuration, et donc présentent une sensibilité aux rejets et aux polluants.



Communauté de Communes Osartis Marquion (62)
Etude dérogatoire à la Loi Barnier dite « Etude d'entrée de ville »
- Article L111-8 du Code de l'Urbanisme - Commune de Vitry-en-Artois



Vulnérabilité des eaux souterraines



Sources données : Agence de l'eau Artois-Picardie
Fond de carte : Cadastre - Scan 25® - © IGN 2021

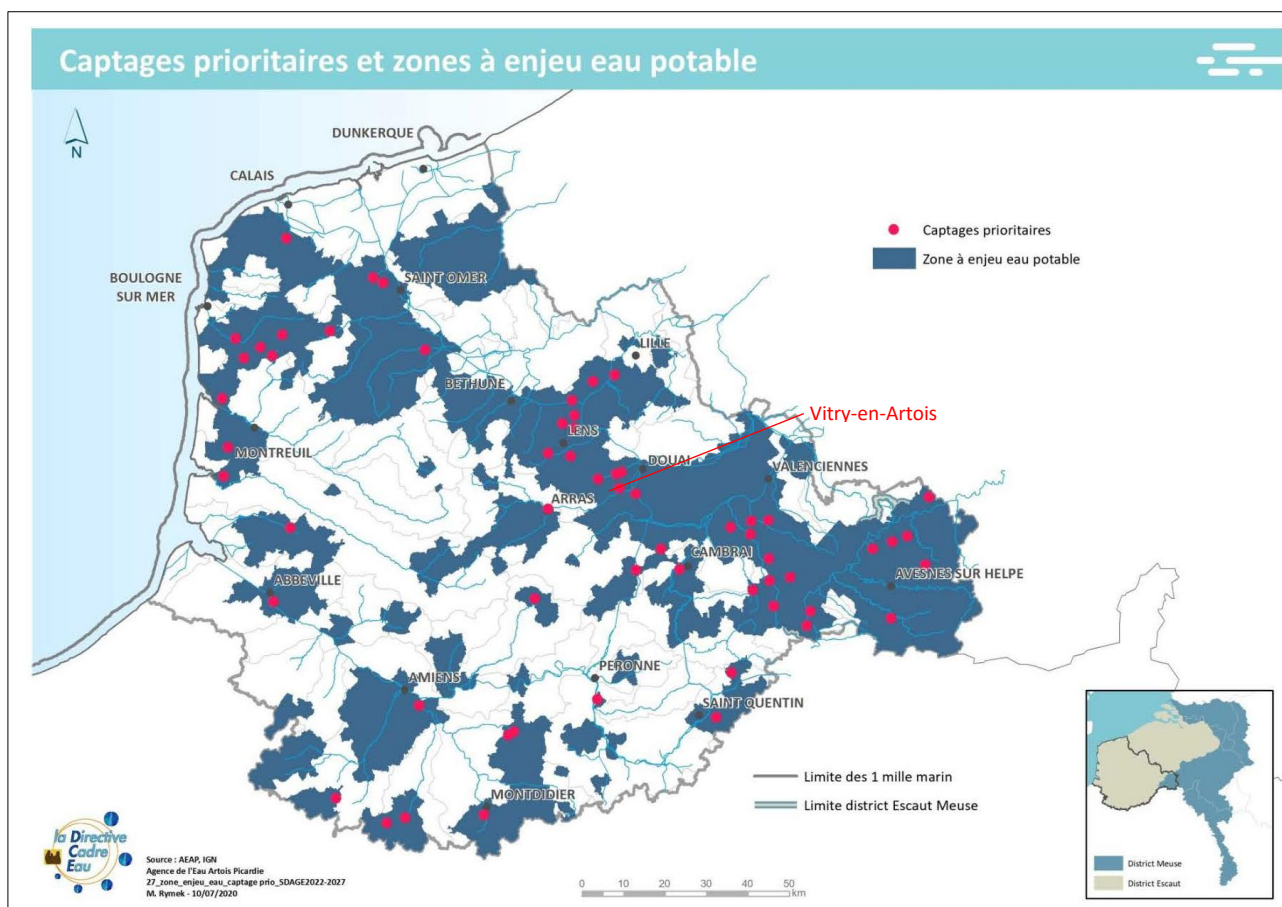
Réalisation : Auddicé urbanisme, février 2024

- Commune concernée
- Limites communales
- Localisation du périmètre

- Classes de vulnérabilité :**
- Vulnérabilité faible à nulle
 - Vulnérabilité faible
 - Vulnérabilité moyenne
 - Vulnérabilité forte
 - Vulnérabilité très forte

■ Ressource en eau potable et zone à enjeu

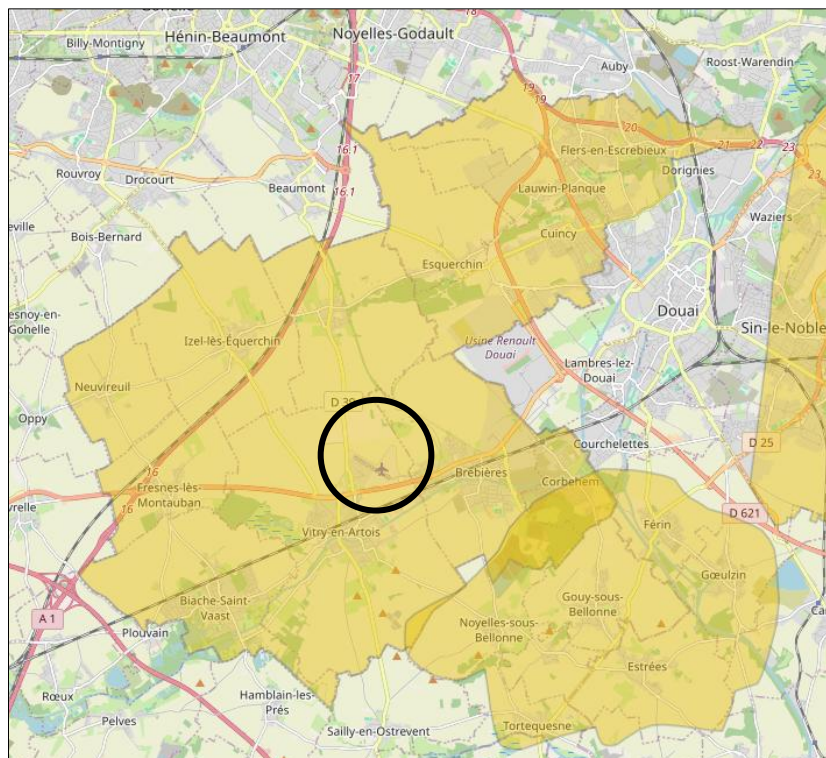
Au regard des éléments du SDAGE Artois-Picardie, la commune de Vitry-en-Artois intègre une zone à enjeu eau potable. En effet, la commune de Vitry-en-Artois intègre le captage d'Escrebieux, identifié comme captage prioritaire.



Captages prioritaires et zone à enjeu eau potable – Source : SDAGE Artois-Picardie

■ Aire d'Alimentation de Captage (AAC)

La commune de Vitry-en-Artois intègre l'Aire d'Alimentation de Captage (AAC) d'Escrebieux. La superficie de l'AAC est de 9450,20 ha répartis entre le Département du Nord et du Pas-de-Calais et couvre 30 communes : Aubry, Biache-Saint-Vaast, Brebières, Corbehem, Courchelettes, Courcelles-lès-Lens, Cuincy, Douai, Drocourt, Esquerchin, Férin, Flers-en-Escrebieux, Fresne-les-Montauban, Gavrelle, Gouy-sous-Bellonne, Hamblain-les-Prés, Hénin-Beaumont, Izel-les-Equerchin, Lambres-lez-Douai, Lauwin-Planque, Neuville, Noyelles-Godault, Noyelles-sous-Bellonne, Pelves, Plouvain, Oppy, Quiéry-la-Motte, Roost-Warendin, Sailly-en-Ostrevent et Vitry-en-Artois.



Aire d'Alimentation de Captage d'Escrebieux

L'Opération de Reconquête de la QUALité de L'Eau (ORQUE) a pour objectif de préserver la ressource en eau sur les territoires les plus vulnérables. Il s'agit dans un premier temps de définir l'Aire d'Alimentation de Captage (AAC) au sein de laquelle des actions concrètes seront menées pour accompagner les territoires dans une meilleure gestion et protection de la ressource en eau à l'échelle des Bassins Versants (sensibilisation, inventaires sur la biodiversité, pratiques d'éco-pâturage, gestion différenciée, etc.).

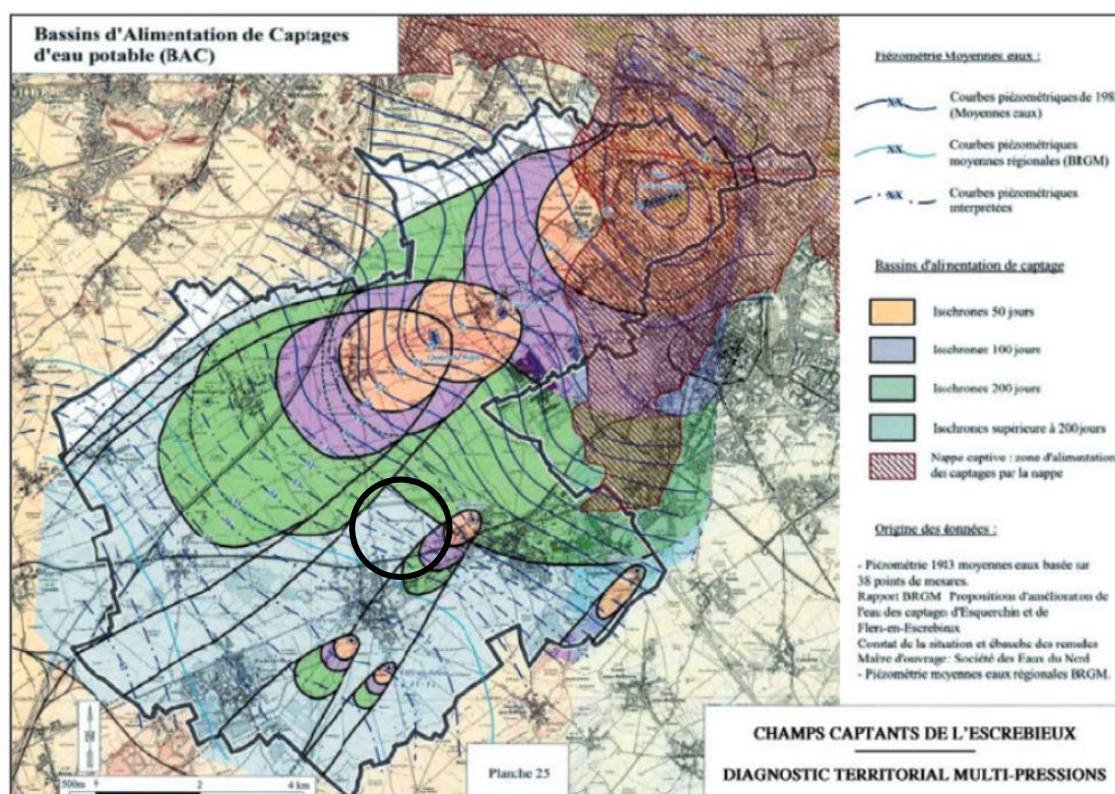
La mise en place d'une opération ORQUE se déroule en 4 étapes :

1. Définir l'Aire d'Alimentation de Captage (AAC) : c'est-à-dire dessiner les contours d'une zone à l'intérieur de laquelle il faudra établir une protection ;
2. Réaliser un diagnostic territorial multipression (DTMP) afin de recenser les activités pratiquées (industrie, agriculture, assainissement, etc.) et les sources pouvant générer des pollutions ;
3. Déterminer un plan d'actions à mettre en place pour reconquérir la qualité de l'eau ;
4. Mettre en place les actions

Le SDAGE 2022-2027, adopté le 15 mars 2022 a défini des Contrats d'Action pour la Ressource en Eau.

Le Diagnostic Territorial Multi Pressions (DTMP) vise à recenser, caractériser et hiérarchiser l'ensemble des pressions (industrie/artisanat, assainissement, agriculture, phytosanitaires en zone non agricole...) qui s'exercent sur l'AAC. Le croisement des données sur les sources de pollution et la vulnérabilité permet d'établir un plan d'actions pertinentes et hiérarchisées pour réduire les sources de pollution. Ce plan d'actions est co-construit avec les acteurs du territoire (mise aux normes des installations en assainissement non collectif, modification de l'assolement dans les zones vulnérables...). Les acteurs du territoire s'engagent dans la mise en œuvre du plan d'actions, basé sur la concertation, la sensibilisation et le volontariat. Un suivi est également mis en place. Il peut mener à la réévaluation du plan d'actions.

« Le bassin versant de l'Escrebieux abrite une ressource en eau importante, soumise aux pressions anthropiques urbaines et agricoles. À cheval sur les Départements du Nord et du Pas-de-Calais, cette vallée est sujette à de nombreuses pollutions en raison de ses caractéristiques pédologiques et hydrogéologiques. Le territoire situé sur le Pas-de-Calais est le plus fragile. En effet, la nappe de la craie y est affleurante, aucune couche d'argile ne protège le sol de l'infiltration. Toutes les substances y pénètrent facilement par lessivage. La partie Nord est un peu mieux protégée, puisque recouverte d'une fine couche argileuse. L'Escrebieux, petit cours d'eau exploité autrefois par les houillers, est aujourd'hui asséché une bonne partie de l'année. Son niveau est directement dépendant de la profondeur de la nappe qui l'alimente ».



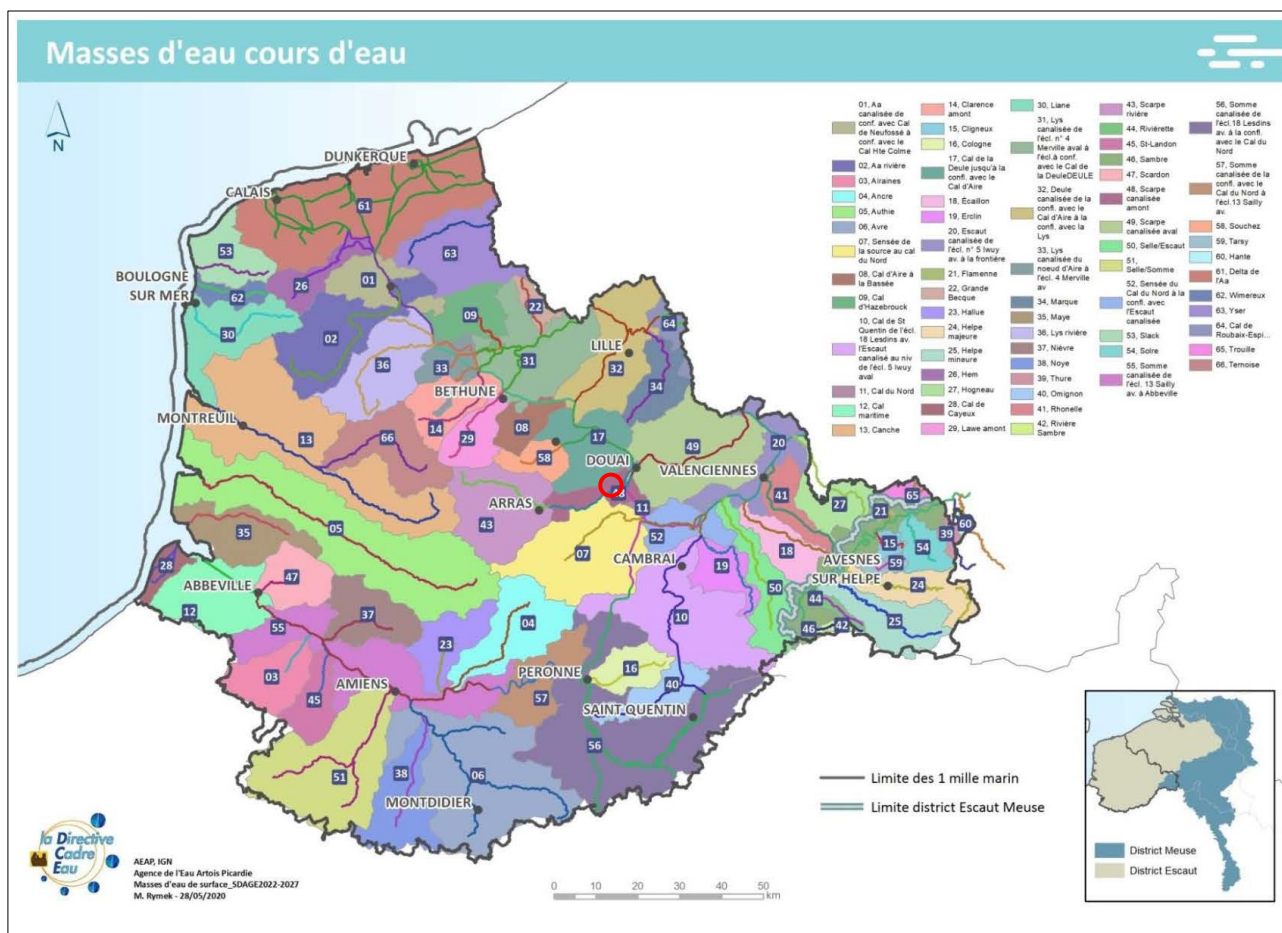
Les courbes piézométriques des bassins d'alimentation de captages de la Vallée de l'Escrebieux (bureaux d'études : Antéa, Géoarmor, ISA) – Source : TSM numéro 12 - 2009 - Le diagnostic multipression de la Vallée de l'Escrebieux

1.3.3.2 Hydrographie

■ Réseau hydrographique

Selon le SDAGE Artois-Picardie période 2022-2027, le territoire appartient au réseau hydrographique cohérent « Scarpe-Escaut-Sensée ».

Le site projet se localise au sein de la masse d'eau de surface AR48 « Scarpe canalisée amont ». Le site projet n'est traversé par aucun cours d'eau de surface.



Masses d'eau de surface – cours d'eau - Source : SDAGE Artois-Picardie

■ Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE)

Le site projet intègre le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de la Sensée et de la Scarpe Amont.

• Le SAGE de la Sensée

D'une superficie de 857 km², le bassin versant de la Sensée se localise au sein du bassin hydrographique Artois-Picardie. Il concerne deux départements : le Nord et le Pas-de-Calais, et compte 134 communes, soit environ 107 000 habitants (97 communes dans le Pas-de-Calais et 37 dans le Nord).

Selon le SAGE de la Sensée, « *Le bassin versant de la Sensée est constitué dans sa partie sud d'un plateau crayeux (dont l'altitude varie de 135 m à 35 m) incliné vers le Nord et suivant une pente très faible, sillonné par des vallées, aujourd'hui sèches, qui présentent des pentes de versant pouvant atteindre 6%. Ces vallées sont en général dépourvues de couverture végétale. Les butes boisées et les crêtes culminent souvent à 80 m et aboutissent directement dans les vallées en moyenne 20 à 30 m plus bas, et cela sans zone de transition. Dans la partie septentrionale du plateau, les vallées s'élargissent et les apports d'eau de source (nappe de la craie) donnent naissance à la zone la plus humide et verdoyante, celle des étangs et des marais de la Sensée. Le paysage découvert des plateaux agricoles contraste avec cette bande verte marécageuse de la vallée, qui constitue le patrimoine naturel fort du bassin* ».

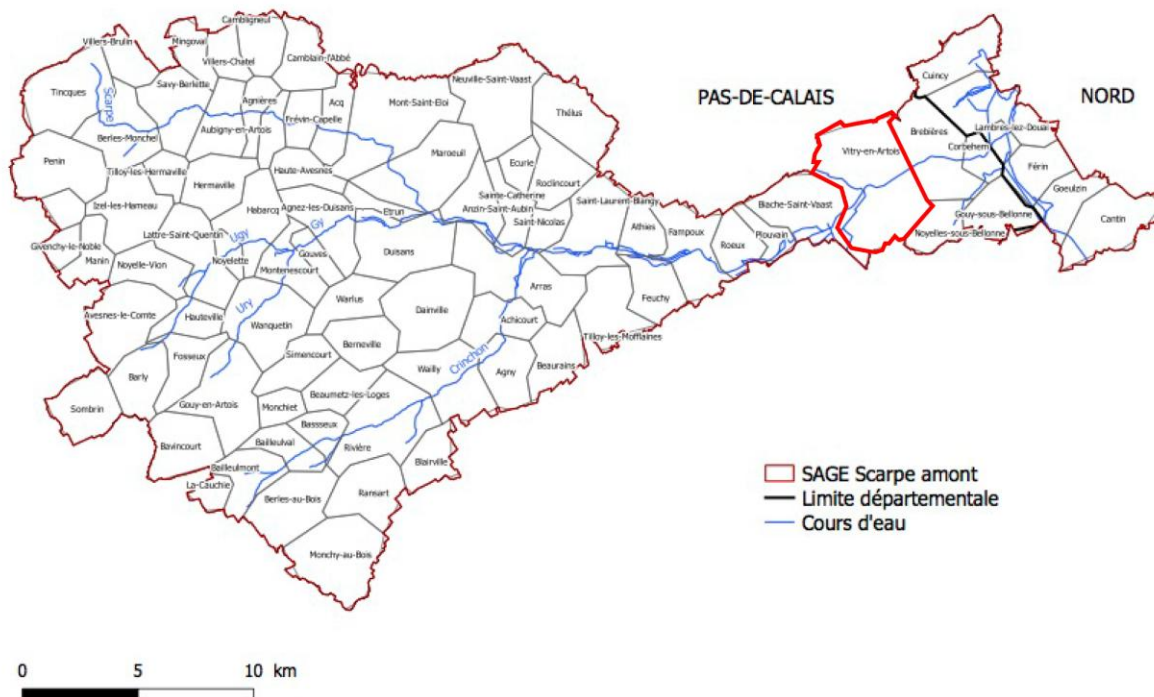
Le régime hydrométrique de la Sensée est essentiellement dépendant du régime hydrogéologique de la nappe de craie avec une déconnexion de la Sensée amont et de la Sensée aval par le canal du Nord. La Sensée amont et la Sensée aval présentent une qualité physico-chimique moyenne voire déclassée, avec des résultats biologiques plus contrastés pouvant aller jusqu'à « bons » (pour le Cojeul). Le bassin versant possède des cours d'eau hydromorphologiquement perturbés de par les travaux réalisés par le passé. La vallée humide joue un rôle important de dénitrification, utile pour l'alimentation en eau potable. Elle regroupe le plus de zones humides du bassin versant (83 sur le territoire).

• Le SAGE de la Scarpe Amont

Le périmètre du SAGE Scarpe Amont s'étend sur une superficie de 553 km² pour une population d'environ 156 000 habitants. Il s'étend sur 80 communes du Pas-de-Calais et 6 communes du Nord et regroupe 4 intercommunalités.

Selon le SAGE Scarpe Amont « *Le bassin versant de la Scarpe amont est situé sur le bassin Artois-Picardie. La Scarpe est un affluent rive gauche de l'Escaut, avec lequel il conflue à Mortagne-du-Nord (Département du Nord). Le bassin versant de la Scarpe amont et aval couvre une superficie totale de 1 322 km². La Scarpe prend sa source à l'amont du territoire du SAGE, à 121 m d'altitude dans les hauteurs de l'Artois, sur la Commune de Berles-Monchel, près d'Aubigny-en-Artois dans le Pas-de-Calais. Elle chemine ensuite sous forme de rivière sur une vingtaine de kilomètres avant de rejoindre son cours canalisé à partir d'Arras, sur 66 km. La longueur totale de son linéaire est de 102 km. Ses principaux affluents sur le territoire du SAGE sont le Gy et le Crinchon, tous deux affluents rive droite, se jetant respectivement dans la Scarpe à Duisans et Arras. Le territoire de la Scarpe amont est soumis à un climat océanique, se caractérisant par des hivers doux et pluvieux et des étés frais et relativement humides. Le territoire est majoritairement constitué d'un soubassement de craie, recouvert par des limons plus ou moins épais selon les secteurs. Ce contexte géologique a permis la constitution d'un réservoir aquifère important, la nappe de craie, localement représentée par la masse d'eau « Craie des vallées de la Scarpe et de la Sensée ». La nappe alimente en partie la Scarpe et ses affluents. Les eaux de la Scarpe amont se déversent pour partie vers la Scarpe aval et pour partie vers le canal de la Deûle au niveau du nœud hydraulique de Courchelettes. Le SAGE Scarpe amont a donc une responsabilité vis-à-vis de ces territoires, tant sur la quantité que sur la qualité de l'eau qui quitte son territoire.* »

Le périmètre du SAGE de la Sensée



Périmètres du SAGE de la Sensée et du SAGE Scarpe Amont



Communauté de Communes Osartis Marquion (62)
Etude déroatoire à la Loi Barnier dite « Etude d'entrée de ville »
- Article L111-8 du Code de l'Urbanisme - Commune de Vitry-en-Artois



Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) et réseau hydrographique



Sources données : GESTEAU - SANDRE
Fond de carte : Cadastre - Scan 25* - © IGN 2021

Réalisation : Auddicé urbanisme, février 2024

- Commune concernée

Limites communales

Localisation du périmètre
- SAGE concernés :

Scarpe amont

Sensée

1.3.4 Les Zones Humides

■ Eléments de définition

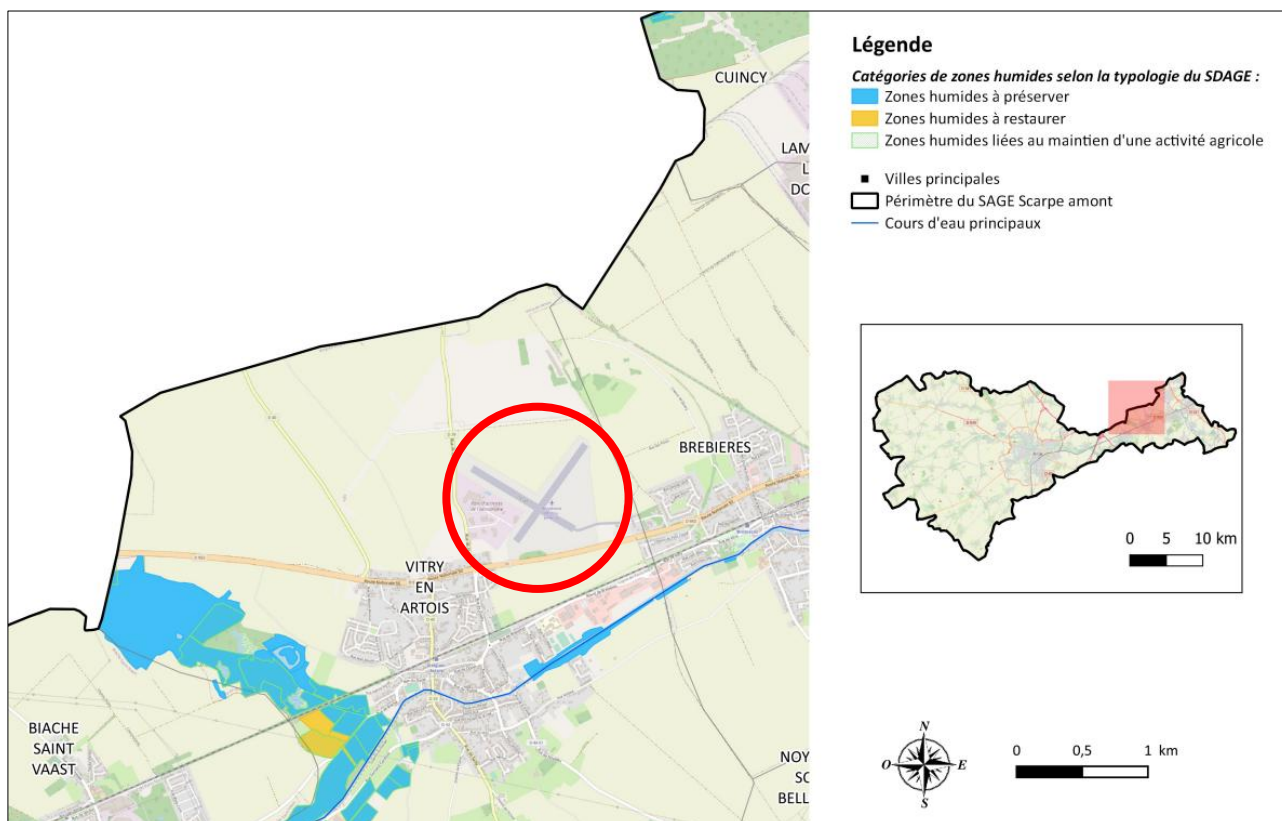
Les zones humides sont de véritables infrastructures naturelles qui jouent un rôle prépondérant pour la gestion qualitative et quantitative de notre ressource en eau : zones épuratrices, zones tampons, réservoirs biologiques, etc.

Les zones humides sont souvent une partie constituante des écosystèmes d'eaux de surface et également généralement liées aux eaux souterraines : elles forment en général des milieux de transition entre la terre et les eaux de surface, douces ou côtières, et/ou les eaux souterraines. Les zones humides constituent un patrimoine naturel remarquable, en particulier par les espèces qu'elles abritent à un moment ou un autre de leur cycle de vie. Mais elles remplissent également des fonctions d'infrastructure naturelle, avec un rôle tampon dans le régime des eaux (retard et amoindrissement des pics de crue, échanges avec les nappes et les rivières...) et des capacités d'autoépuration. De plus, les zones humides sont riches en vie et peuvent posséder des espèces menacées.

Une pré-localisation des zones humides a été réalisée par le SDAGE Artois-Picardie et le SAGE de la Sensée et le SAGE Scarpe Amont.

Le site projet n'est concerné par aucune zone humide. Les zones humides les plus proches se localisent :

- Au Nord du site projet, le long du cours d'eau de l'Escrebieux ;
- Au Sud du site, le long de la Scarpe Canalisée ;
- Au Sud-Ouest du site, dans les marais de Biache-Saint-Vaast.



Typologie de zone humide du SAGE Scarpe Amont

1.3.5 Milieux naturels

Sous le terme de « zones naturelles d'intérêt reconnu » sont regroupés :

- Les espaces naturels protégés par : les Réserves Naturelles Nationales (RNN), les Réserves Naturelles Régionales (RNR), les Réserves Biologiques de l'ONF (RNB), les sites Natura 2000 (Sites d'Importance Communautaire et Zones de Protection Spéciale), les Arrêtés de Protection de Biotope (APB), les Espaces Naturels Sensibles (ENS)...
- Les espaces inventoriés au titre du patrimoine naturel : Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF), Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)...



Ces zones sont recensées à partir des données fournies par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) des Hauts-de-France.

Le site projet ne comprend pas de site « Natura 2000 » ni de ZNIEFF dans son emprise.

Le site Natura2000 le plus proche se localise à environ 9 km au Nord du site projet, il s'agit des Pelouses métallicoles de la Plaine de la Scarpe. Les ZNIEFF les plus proches sont localisées au Sud du site projet :

- ZNIEFF de type I : Marais de Vitry-en-Artois ;
- ZNIEFF de type I : Bassins de Brebières et Bois du Grand Marais ;
- ZNIEFF de type II : Vallée de la Scarpe entre Arras et Vitry-en-Artois.

1.3.6 Eléments cartographiques issus du projet régional ARCH

Issu de la coopération transfrontalière entre la Région Nord-Pas de Calais et le Comté du Kent, le projet ARCH a permis la réalisation d'une cartographie des habitats naturels couvrant l'ensemble du territoire des 2 régions partenaires à l'échelle du 1/5000.

Cette cartographie transfrontalière, qui utilise une nomenclature des habitats naturels adaptée de CORINE biotopes, a été réalisée pour le versant Nord – Pas-de-Calais, par photo-interprétation d'images aériennes couleurs et infrarouge couleurs datées de 2009, sous la supervision scientifique du Conservatoire botanique national de Bailleul.

ARCH vise à améliorer la manière dont les habitats naturels sont répertoriés, préservés et restaurés dans le Nord – Pas-de-Calais et dans le Kent. Cet objectif a été atteint grâce au partage d'expertises et d'informations entre les partenaires et grâce au développement de méthodes communes d'évaluation de l'état des habitats et des espèces.

ARCH permet à de nombreux interlocuteurs d'avoir accès aux données sur la biodiversité, de manière plus efficace et précise. Le système adopté, permet d'effectuer des interprétations à différents niveaux pour la collecte, l'analyse et le stockage des données sur les habitats.

Les données ARCH, reprises dans les cartographies ci-après, **mettent en évidence sur le site projet des enjeux écologiques et patrimoniaux qualifiés de faibles à forts**. En effet, le site est concerné par la friche de l'ancien aérodrome de Vitry-en-Artois qui disposait d'une piste en herbe :

- 41 - Forêt caducifoliée, correspondant au bosquet visible le long de la RD950 ;
- 318 – Fourrés, fourrés boisés le long de la RD950 ;
- 382 – Prairie à fourrage des plaines ;
- 86 – Villes, villages et sites industriels, correspondant à la piste de l'ancien aérodrome.



Communauté de Communes Osartis Marquion (62)
Etude déroatoire à la Loi Barnier dite « Etude d'entrée de ville »
- Article L111-8 du Code de l'Urbanisme - Commune de Vitry-en-Artois



Occupation du sol en 2013 (ARCH)



Sources données : SIGALE
Fond de carte : Cadastre - Scan 25® - © IGN 2021

Réalisation : Auddicé urbanisme, février 2024

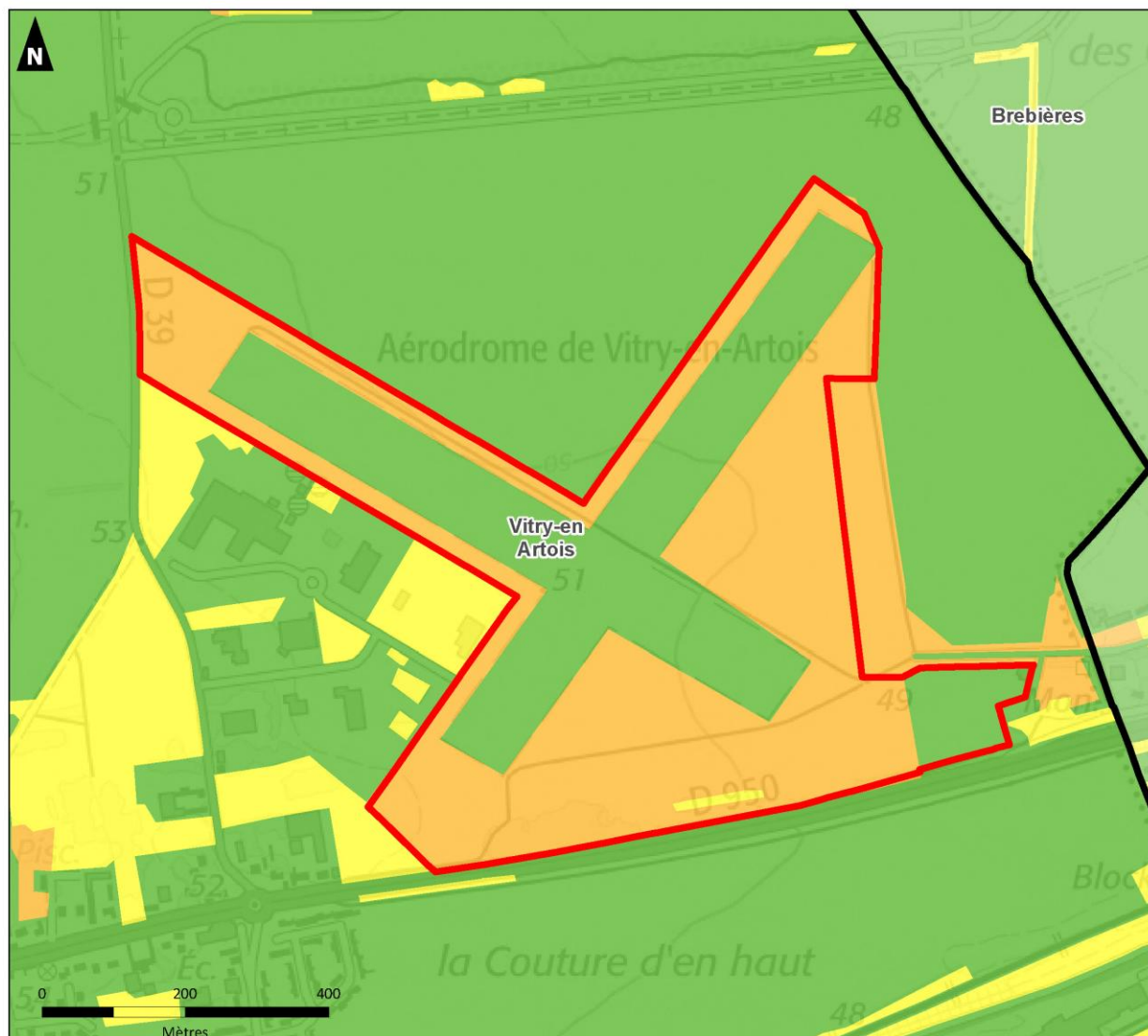
Commune concernée	382 - Prairies à fourrage des plaines	87 - Friches
Limites communales	41 - Forêt caducifoliée	89 - Lagunes et réservoirs industriels
Localisation du périmètre	82 - Cultures	991 - Réseau routier
Haie	83321 - Plantations de peupliers	991A - Abords routiers
318 - Fourrés	85 - Parcs urbains et grands jardins	992 - Réseau ferré
38 - Prairies mésophiles	86 - Villes, villages et sites industriels	992A - Abords de réseau ferré
381 - Pâtures mésophiles	8643 - Voies de chemin de fer, gare de triage et autres espaces ouverts	



Communauté de Communes Osartis Marquion (62)
Etude dérogatoire à la Loi Barnier dite « Etude d'entrée de ville »
- Article L111-8 du Code de l'Urbanisme - Commune de Vitry-en-Artois



Enjeux écologiques en 2013 (ARCH)



Sources données : SIGALE
Fond de carte : Cadastre - Scan 25* - © IGN 2021

Réalisation : Auddicé urbanisme, février 2024

- | | |
|---------------------------|--|
| Commune concernée | Enjeu écologique et patrimonial majeur |
| Limites communales | Enjeu écologique et patrimonial fort |
| Localisation du périmètre | Enjeu écologique et patrimonial secondaire |
| | Enjeu écologique et patrimonial faible |

1.4 Infrastructures de transport

1.4.1 Caractéristiques des voies de desserte

Le site projet s'implante au croisement de deux routes départementales :

- La RD 950, qui permet de relier Arras à Douai ;
- La RD 39, qui permet de relier Hénin Beaumont à Etaing.

Un réseau de voies secondaires maille le bourg et permet d'assurer la desserte du site, notamment depuis :

- Une voirie en attente localisée au sein du Parc d'Activités de l'Aérodrome ;
- Une contre-allée permettant de desservir les activités de service (garage et contrôle technique) ainsi que l'aéroclub de l'Artois ;
- Une contre-allée non carrossable permettant de desservir les pâtures localisées en entrée de bourg.

Conformément au Décret n°2020-756 du 19 juin 2020 modifiant le décret n°2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation, la RD950 est classée voie à grande circulation de Arras (début de section) à Brebières (fin de section).

Ainsi, conformément à l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 75 m de part et d'autre de l'axe de la RD950.

Les principales caractéristiques de la route départementale 950 sont les suivantes :

- Une route à chaussées séparées par une glissière de sécurité : deux fois deux voies en double sens de circulation séparée par une glissière centrale de sécurité ;
- Une largeur variable allant jusqu'à environ 20 m ;
- Une contre-allée permettant de desservir les activités implantées le long de la route départementale ainsi que le chemin des Vertes Rues ;
- Un accotement enherbé et longé par des fossés ;
- Une voie rectiligne avec une légère courbure au niveau de l'aire de stationnement ;
- Une aire de stationnement équipée de corbeilles (C1a panneau parc de stationnement) ;
- Une voie limitée à 110 km/h avec signalisation horizontale et verticale invitant à réduire progressivement la vitesse de 110 km/h à 90km/h puis de 70km/h à 50 km/h jusqu'à l'entrée d'agglomération (panneau B14 limitation de vitesse, C28 réduction du nombre de voies, flèches de rabattement, zébras, etc.).

A noter, au-delà du giratoire de Vitry-en-Artois, un passage piéton avec îlot de refuge permet de desservir les dernières habitations en sortie de bourg. Les trottoirs sont accessibles uniquement jusqu' à la dernière habitation. Ainsi, depuis la RD950, le site n'est pas accessible aux piétons.

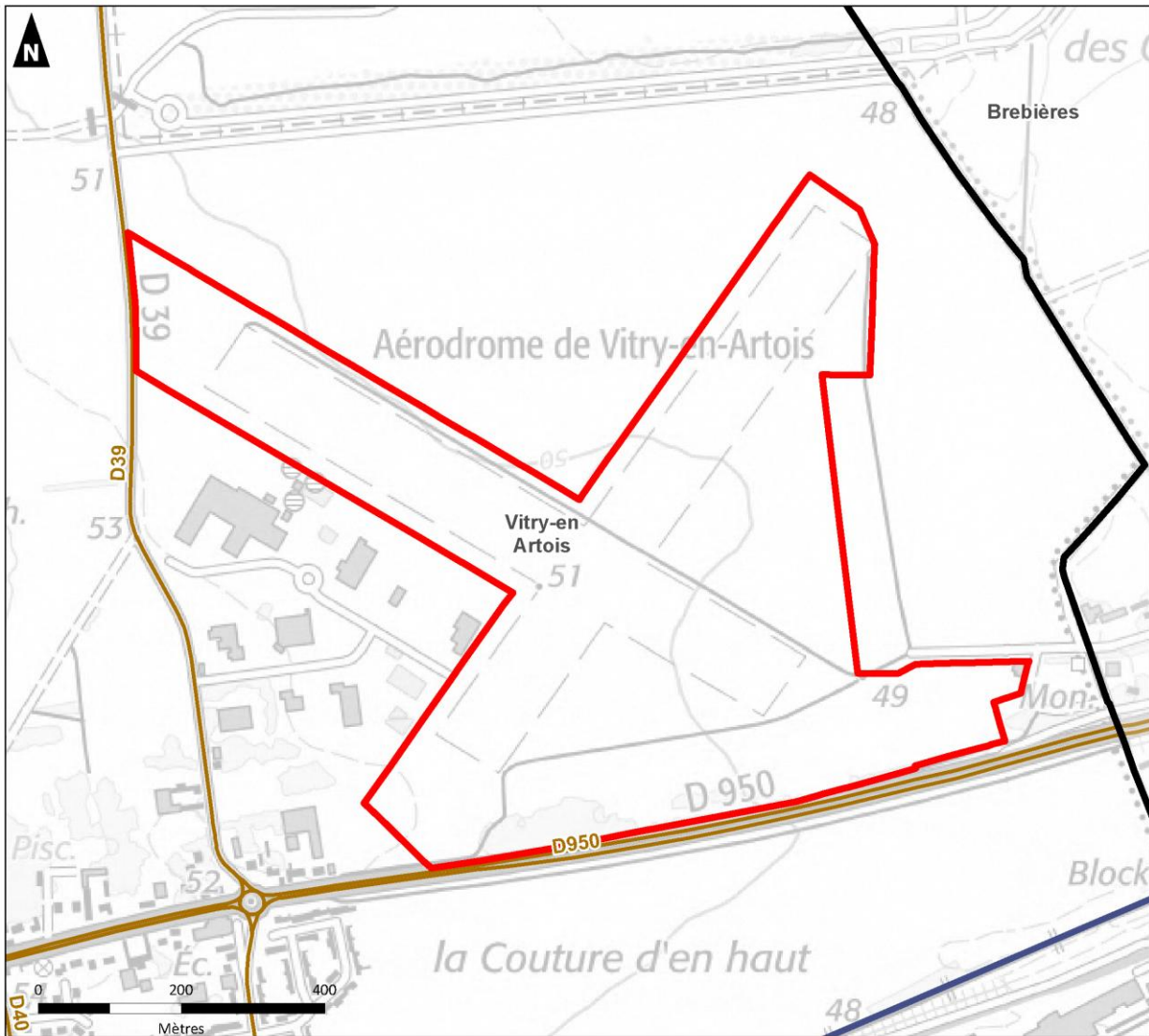




Communauté de Communes Osartis Marquion (62)
Etude déroatoire à la Loi Barnier dite « Etude d'entrée de ville »
- Article L111-8 du Code de l'Urbanisme - Commune de Vitry-en-Artois



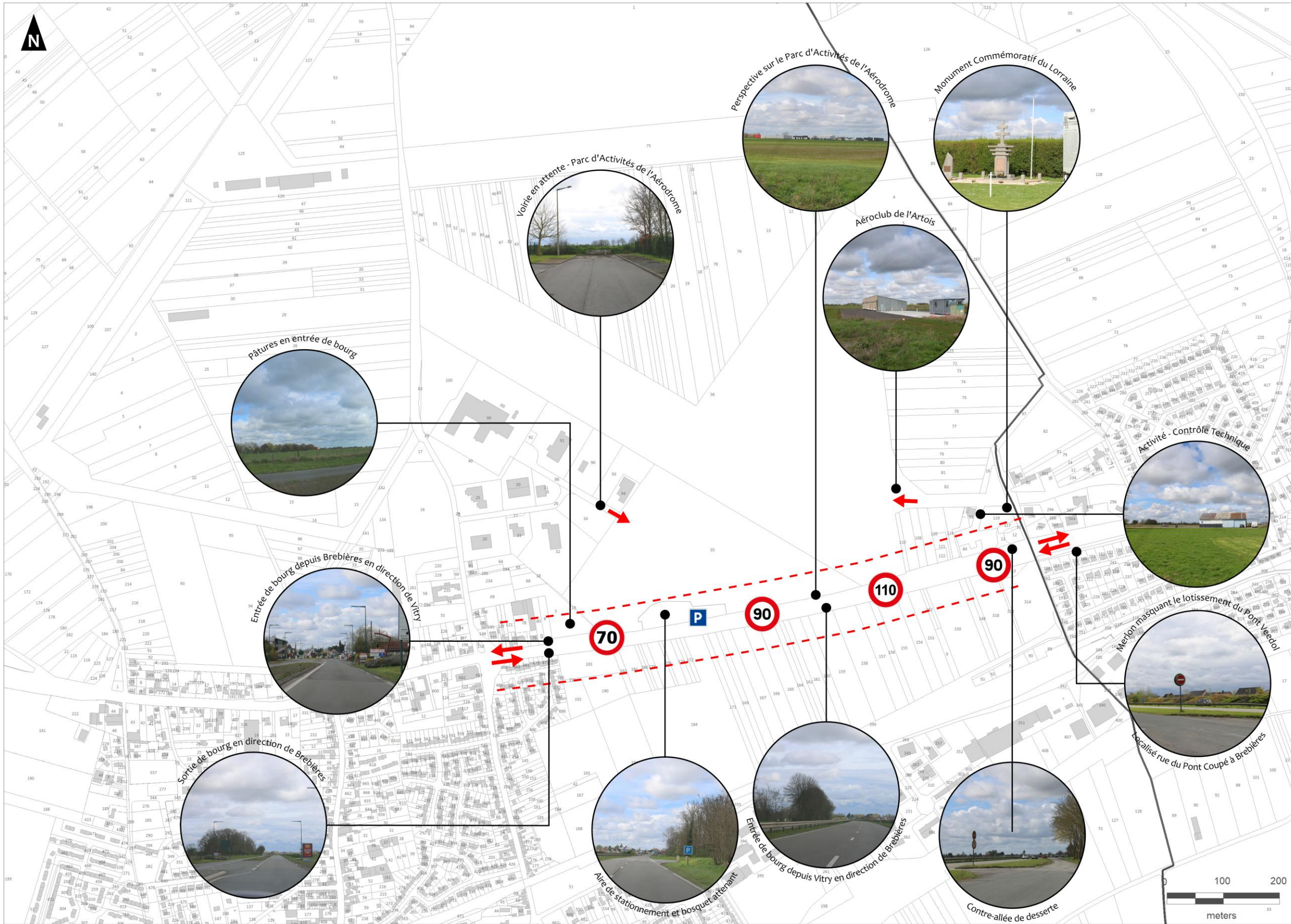
Réseaux de communication



Sources données : BD TOPO
Fond de carte : Cadastre - Scan 25* - © IGN 2021

Réalisation : Auddicé urbanisme, février 2024

- | | | |
|---------------------------|------------------------|-------------------------|
| Commune concernée | Voies ferrées : | Réseau routier : |
| Limites communales | Ligne exploitée | Départementale |
| Localisation du périmètre | | |



Séquencement viaire : caractéristiques de la voie et abords du site

1.4.2 Nuisances liées aux infrastructures de transport

■ Nuisances sonores

La législation française en matière de bruit est régie par la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit impose la réalisation et la mise à jour du classement sonore des infrastructures de transports terrestres.

En application de l'article R.571-37 à 39 du Code de l'Environnement, la Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Pas-de-Calais a procédé à la révision du classement sonore des routes. L'arrêté préfectoral du 04 juillet 2020 porte ainsi approbation à la révision du classement sonore des infrastructures routières à l'égard du bruit pour les autoroutes, routes nationales, routes départementales et routes communales.

La catégorie des infrastructures de transports terrestres est définie en fonction de leur niveau sonore de référence comme suit :

Niveau sonore de référence L _{aeq} (6 h - 22h) en dB (A)	Niveau sonore de référence L _{aeq} (22 h - 6 h) en dB (A)	Catégorie de l'infrastructure	Secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure à partir du bord extérieur de la chaussée le plus proche
L > 81	L > 76	1	300 m
76 < L ≤ 81	71 < L ≤ 76	2	250 m
70 < L ≤ 76	65 < L ≤ 71	3	100 m
65 < L ≤ 70	60 < L ≤ 65	4	30 m
60 < L ≤ 65	55 < L ≤ 60	5	10 m

Dans les communes concernées, les bâtiments d'habitation, les bâtiments d'enseignement, les bâtiments de soins et d'action sociale ainsi que les bâtiments d'hébergement à caractère touristique à construire dans les secteurs affectés par le bruit doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs, conformément à l'arrêté du 23 juillet 2013. Les secteurs affectés par le bruit doivent être reportés dans les documents graphiques du plan local d'urbanisme.

Les secteurs affectés correspondent à des bandes de recul imposées à partir de la voirie, définies selon la catégorie de classement.

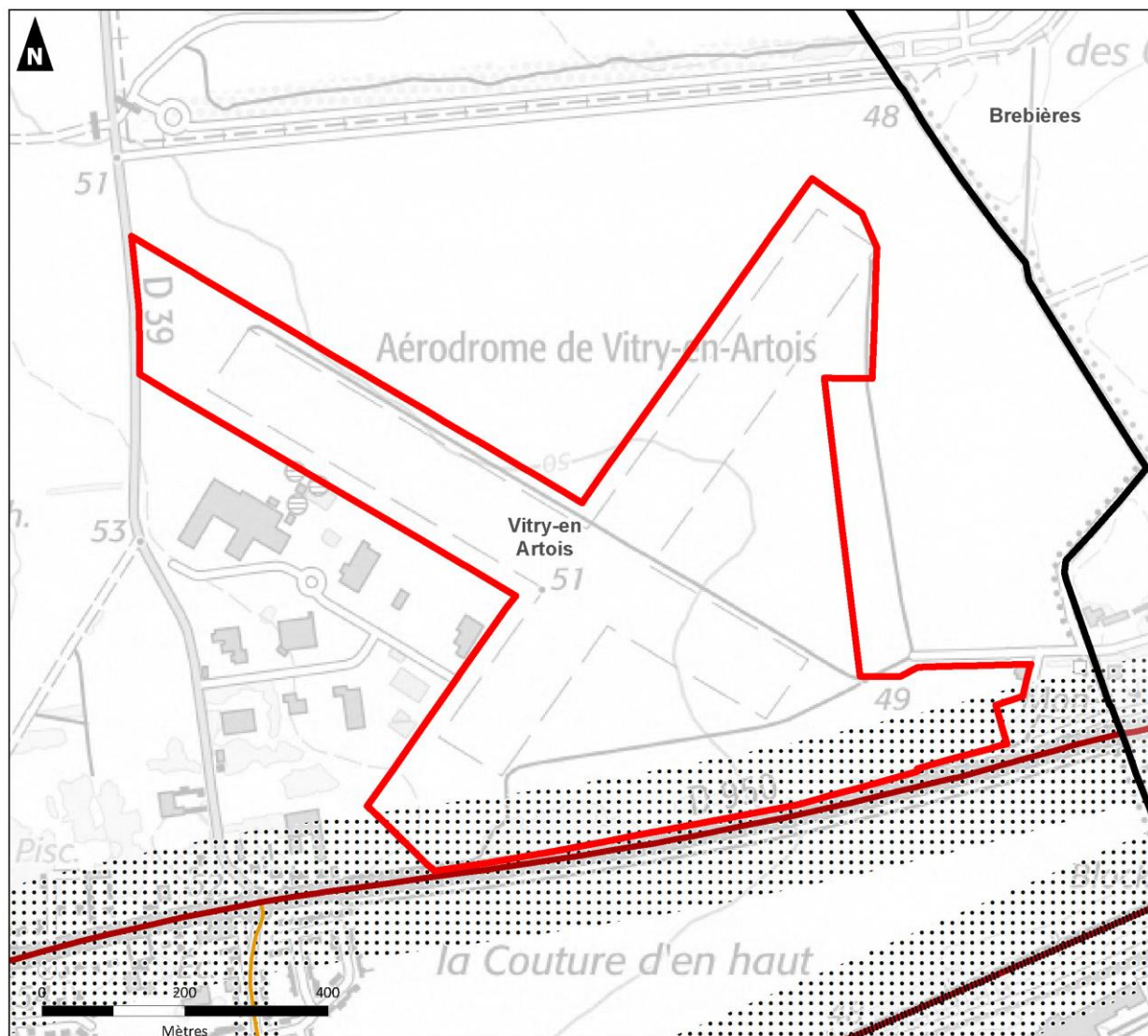
Le site projet est concerné par un classement sonore relatif à la RD950 classée en catégorie 3 (100m de part et d'autre de la voie).



Communauté de Communes Osartis Marquion (62)
Etude dérogatoire à la Loi Barnier dite « Etude d'entrée de ville »
- Article L111-8 du Code de l'Urbanisme - Commune de Vitry-en-Artois



Classement sonore des infrastructures de transport terrestre



Sources données : DDTX
Fond de carte : Cadastre - Scan 25* - © IGN 2021

Réalisation : Auddicé urbanisme, février 2024

- Commune concernée
- Limites communales
- Localisation du périmètre

- Secteur affecté par le bruit

Classement sonore des routes (largeur des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre des infrastructures) :

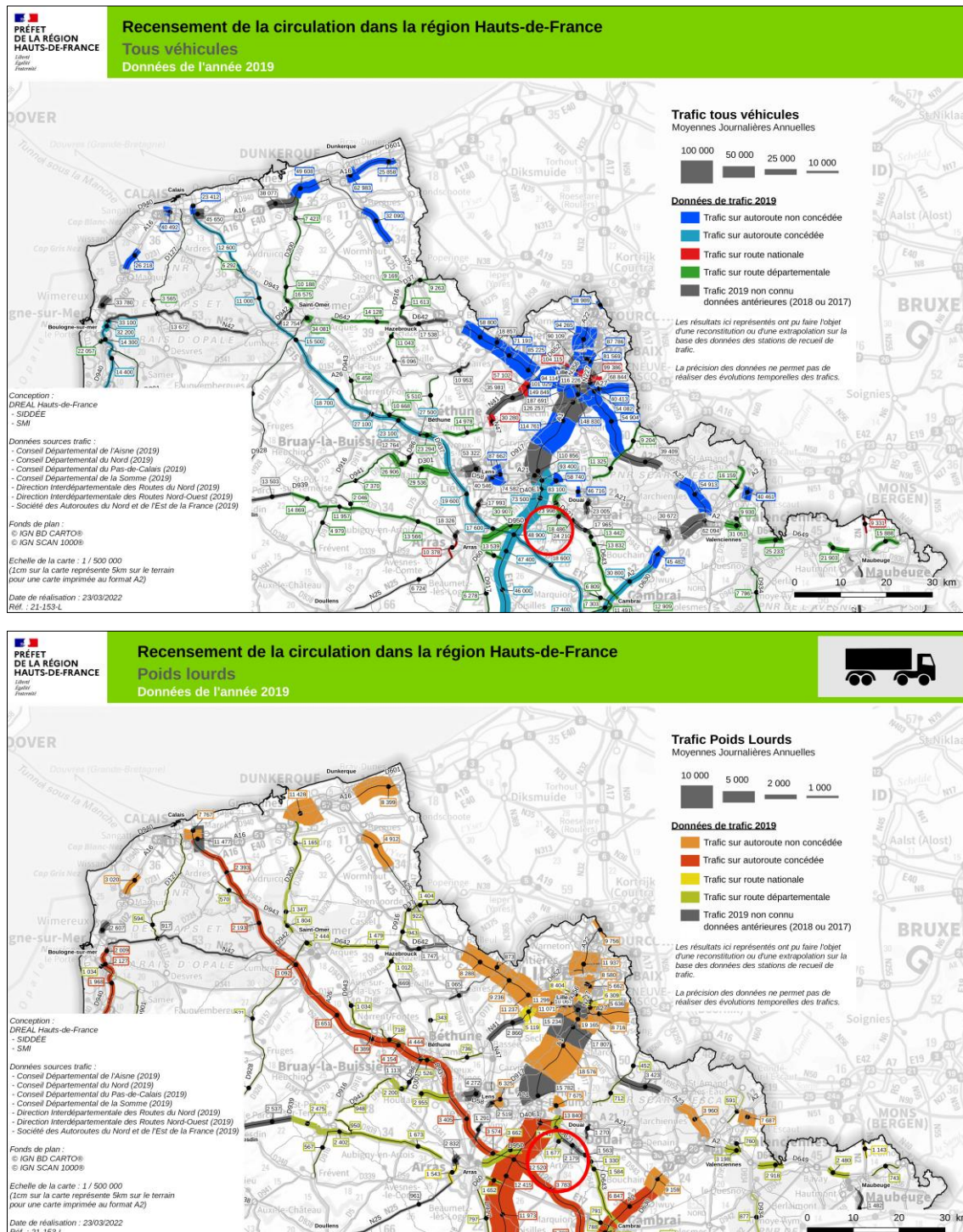
- Catégorie 3 - 100 m de chaque côté
- Catégorie 4 - 30 m de chaque côté

Classement sonore des voies ferrées (largeur des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre des infrastructures) :

- Catégorie 3 - 100 m de chaque côté

Trafic routier et autoroutier

Les données disponibles sur le trafic routier de la Région Hauts-de-France ne permettent pas d'avoir un aperçu détaillé du trafic le long de la RD950. Toutefois, il apparaît clairement que la commune se localise aux carrefours de voies drainées par du transport routier et autoroutier (notamment l'A1, l'A26 et la RD621) ce qui génère **des flux de véhicules et notamment de poids lourds**.

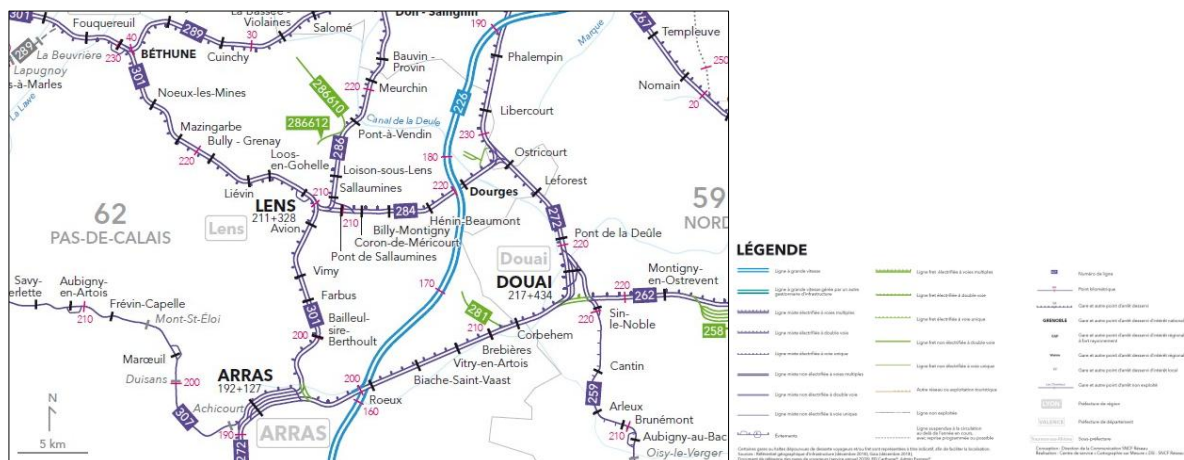


Extrait des cartes de recensement du trafic – DREAL des Hauts-de-France

1.4.3 Autres transports

■ Desserte ferroviaire

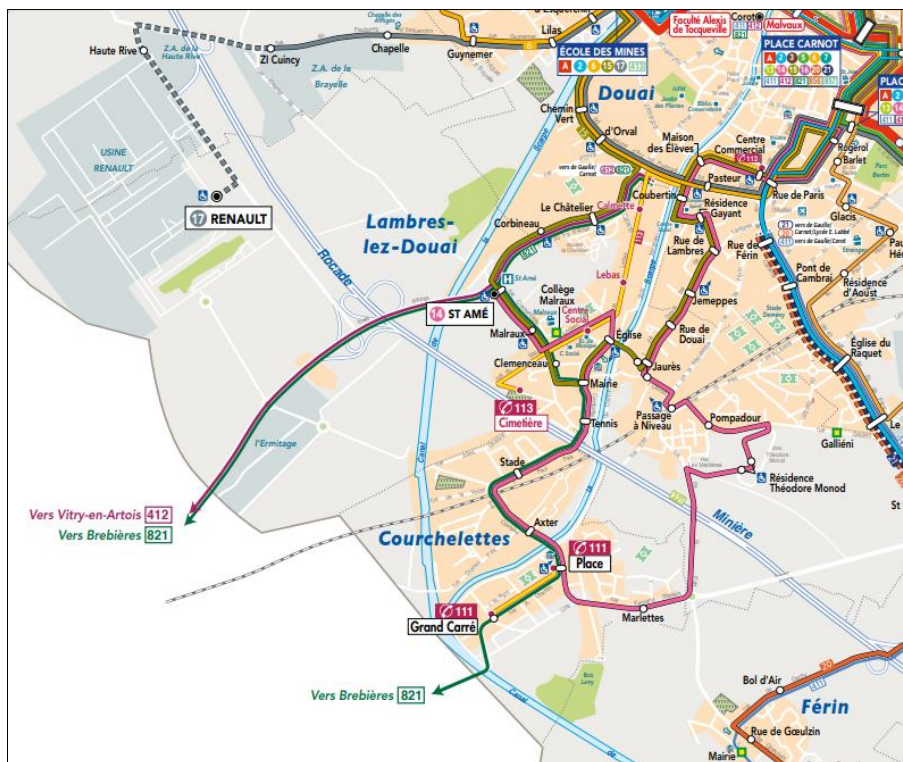
La commune de Vitry-en-Artois est traversée par une ligne de transport ferroviaire localisée au Sud de la zone d'étude. La commune bénéficie de la présence de gare ou halte ferroviaire en cœur de bourg.



Extrait du réseau ferré français – SNCF Réseau avril 2020

■ Transports en commun

On notera également la présence de réseaux de transport en commun sur la commune de Vitry-en-Artois et notamment le réseau d'autocars Arc-en-Ciel permettant de rejoindre Douai en passant par Brebières, Corbehem, Courchelettes et Lambres-lez-Douai (lignes 412-414 réseau évolé).



Extrait du plan du réseau régional Arc-en-Ciel

1.5 Paysages

1.5.1 Composantes paysagères

Le paysage se définit comme une perception esthétique de l'espace, qui traduit la relation entre la société et l'espace géographique qu'elle occupe (histoire, activités, occupations, influences culturelles, etc.). Ainsi, en constante évolution, les paysages sont définis en fonction du relief, de la géologie, des entités végétales, des infrastructures, des espaces urbains, des sociétés qui les peuplent, etc. Dans son ouvrage « *Court traité sur le paysage* », Alain Roger rappelle que le paysage est avant tout une dimension artistique, ce qui suppose qu'historiquement, l'espace a été façonné par l'Homme. Michel Corajoud évoque « *Une connivence obligatoire entre le paysage et le paysan* », qui traduit la complicité laborieuse qu'entretient le paysan agricole avec le pays/paysage qu'il façonne (pays façonné par l'intermédiaire de l'outil et perçu comme paysage par le citadin).

La préservation des paysages est aujourd'hui un enjeu majeur, car ils contribuent à l'attractivité du bourg et garantissent la qualité du cadre de vie.

Elaboré entre 2005 et 2008, l'Atlas des Paysages du Nord - Pas-de-Calais propose une analyse des grandes entités paysagères du Nord-Pas-de-Calais.



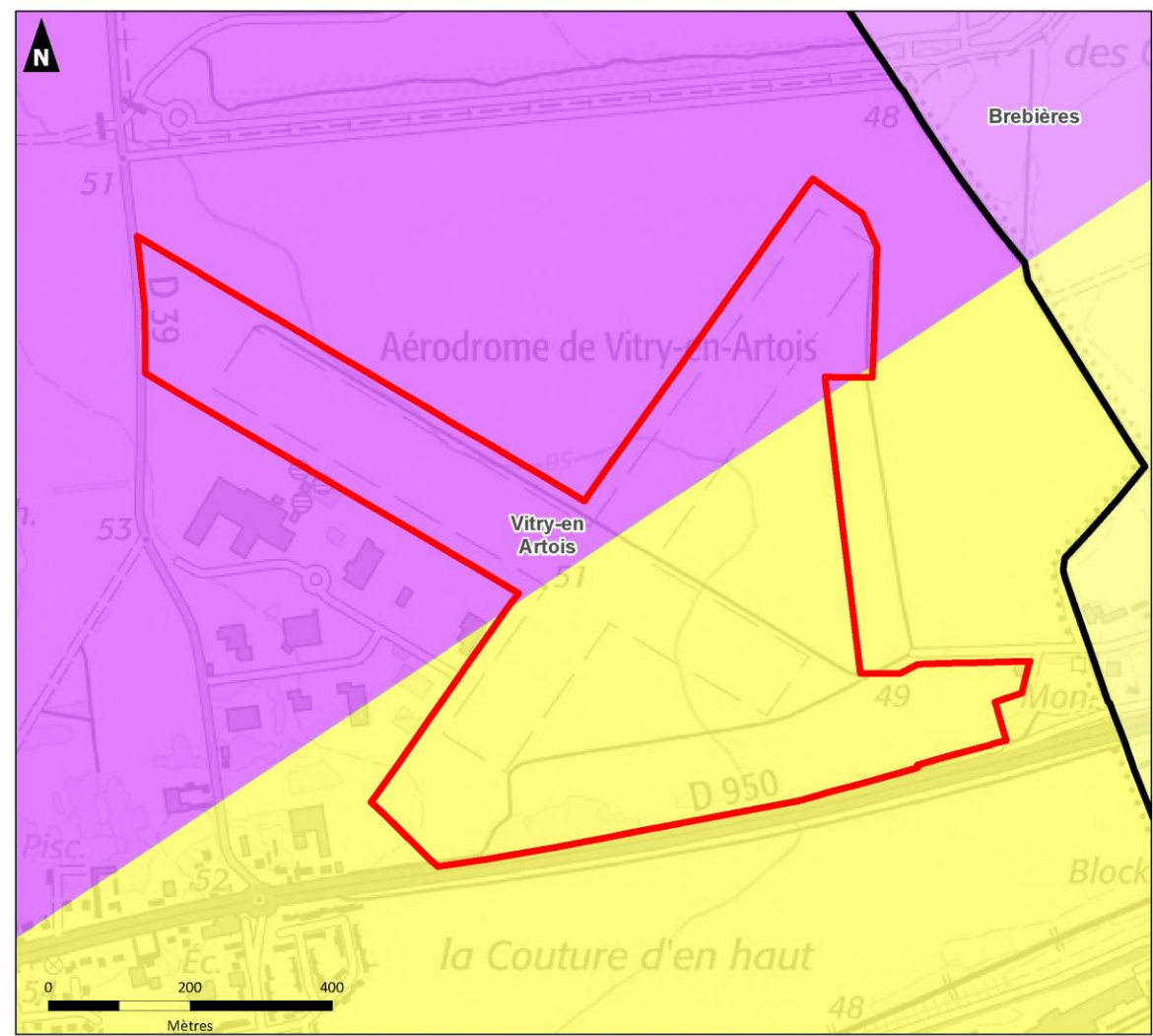
Photo 1. Le site projet depuis la RD950



Communauté de Communes Osartis Marquion (62)
Etude dérogatoire à la Loi Barnier dite « Etude d'entrée de ville »
- Article L111-8 du Code de l'Urbanisme - Commune de Vitry-en-Artois



Entités paysagères



Sources données : LADYSS-CNRS
Fond de carte : Cadastre - Scan 25° - © IGN 2021

Réalisation : Auddicé urbanisme, février 2024

- Commune concernée
- Limites communales
- Localisation du périmètre

Paysages des belvédères artésiens et des vaux de Scarpe et de Sensée :

- Le val de Scarpe
- Les belvédères artésiens

1.5.1.1 L'Atlas des Paysages du Nord - Pas-de-Calais

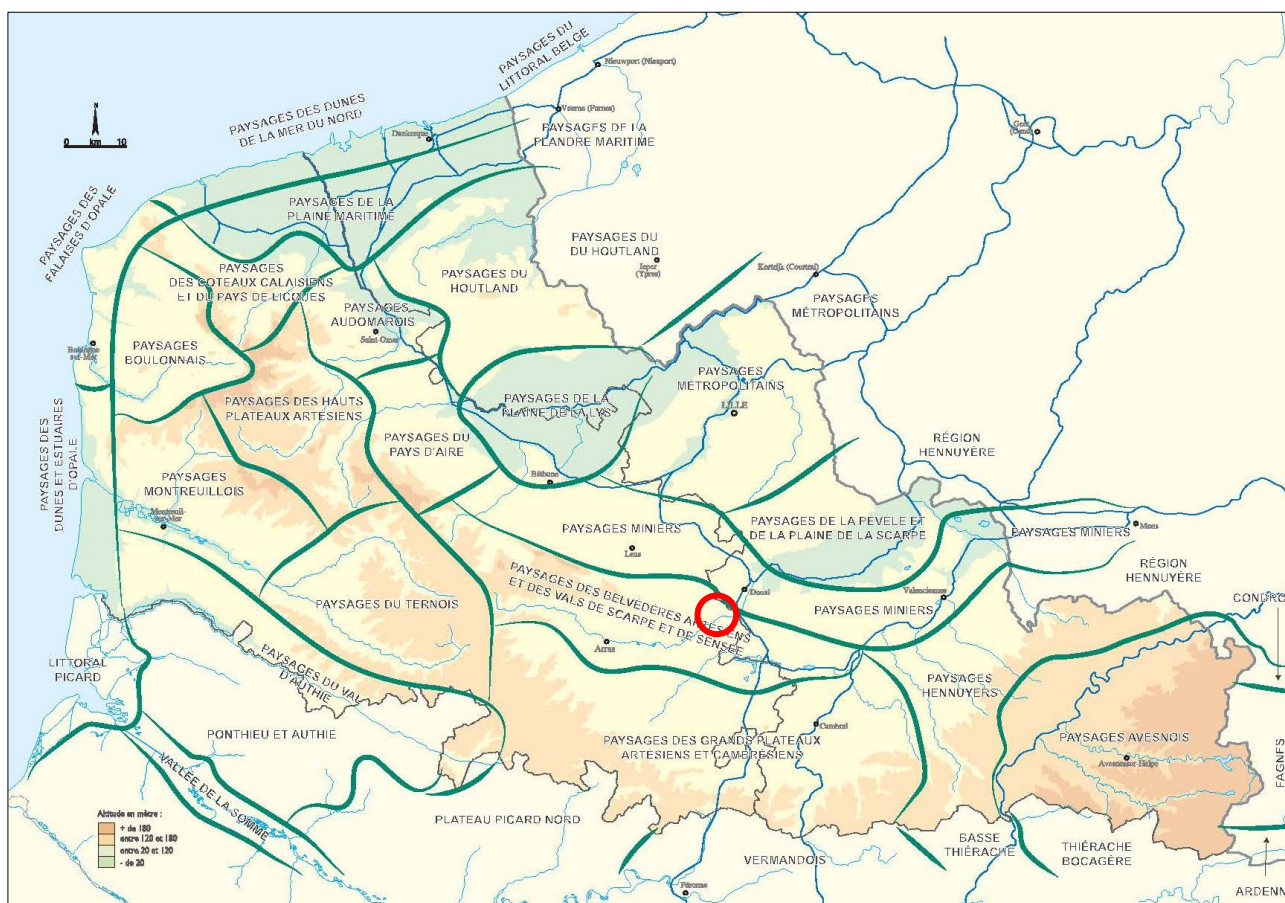
Source : Atlas des Paysages du NPDC

Selon les éléments issus de l'Atlas des paysages du Nord – Pas-de-Calais, le site projet intègre la famille des « **Paysages des Belvédères Artésiens et des Vaux de la Scarpe et de la Sensée** ».

Les Paysages des Belvédères Artésiens et des Vaux de la Scarpe et de la Sensée se composent de 3 sous-ensembles paysagers :

- Les Coteaux et Belvédères de l'Artois ;
- Le Val de Scarpe ;
- La Vallée de la Sensée.

Ainsi, les Paysages des Belvédères Artésiens et des Vaux de la Scarpe et de la Sensée constituent une transition, offrant une succession d'ambiances différentes. Parmi cette diversité de paysages, on observe une logique linéaire qui se déroule d'Ouest en Est. D'un point de vue topographique, le plateau artésien oscille entre 130 et 180 m, et domine les vallées de la Scarpe et de la Sensée dont l'altitude en plaine est comprise entre 50 et 70 m. Les belvédères artésiens constituent le rebord septentrional de l'Artois et s'inscrivent, de ce fait, dans le Haut Pays, alors que les vallées de la Scarpe et de la Sensée appartiennent au Bas Pays.



Définition des Grands Paysages Régionaux – Source : Atlas des Paysages du NPDC

Sur le plan géomorphologique, l'Artois est un vaste plateau d'origine anticlinale, et constitue le rebord Nord du Bassin Parisien. Le sous-sol est surtout constitué de terrains calcaires du crétacé supérieur. Les couches supérieures sédimentaires sont constituées de limons pléistocènes, c'est-à-dire de la période la plus ancienne du quaternaire, sur les plateaux agricoles. Ce loess argilo-sablonneux, d'épaisseur variable, a été localement exploité pour la confection de briques. Ainsi, on distingue trois grands ensembles géologiques sur le plateau artésien soit, par ordre d'âge, les dépôts superficiels (quaternaires), la couverture secondaire et tertiaire et, enfin, le socle paléozoïque (primaire) connu des recherches pétrolières et houillères. Le substrat crayeux du secondaire est recouvert par une épaisse couche de limons quaternaires résultant de l'accumulation de fines poussières éoliennes (loess). Ces dépôts proviennent essentiellement de la région Rhin-Meuse où d'énormes quantités de matériaux ont été soumises à l'action du vent et transportées sur de grandes distances. C'est pour cela que les versants occidentaux des vallées et vallons sont peu recouverts. Les immenses surfaces recouvertes de limons sont surtout agricoles. En effet, ces limons recouvrant les plateaux et les pentes sont d'une grande fertilité. Le long des versants et des vallées exposés aux vents dominants, la craie apparaît. Les terrains marneux du Turonien déterminent les zones les plus humides, le plus souvent occupées par des prairies ou des boisements.

Le site projet est concerné :

- **Au Nord, par les paysages des Belvédères Artésiens ;**
- **Au Sud, le long de la RD950, par les paysages du Val de Scarpe.**



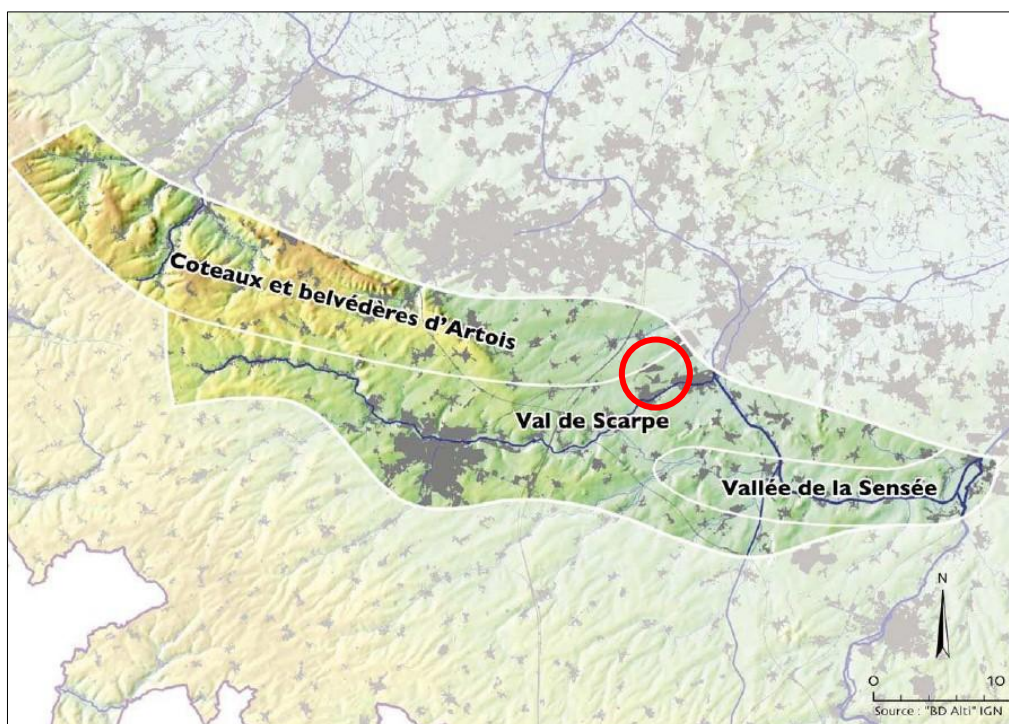
Paysages des Belvédères de l'Artois et des Vaux de Scarpe et de Sensée – Source : Atlas des Paysages du NPDC

• Caractéristiques des paysages des Belvédères Artésiens

Les belvédères artésiens s'étendent sur plus de 35 km de la vallée de la Clarence au Nord-Ouest à la vallée de la Scarpe au Sud. Les Belvédères Artésiens se caractérisent par de grands plateaux entrecoupés de vallées. Ces hautes vallées appartiennent toutes au bassin versant de l'Escaut : la Clarence et la Lawe vont rejoindre la Lys et transitent par une vaste plaine avant de rejoindre l'Escaut en Belgique ; la haute vallée de la Deûle, son affluent, va ensuite s'étaler et se fondre dans la Métropole lilloise. Les bois dominent sur les escarpements. Les communes plus au Sud sont marquées par leur ruralité. Les belvédères offrent des points de vue sur le bassin minier. Les paysages sont marqués par la présence de blockhaus et autres vestiges de guerre, témoins des combats intenses qui se sont déroulées sur les belvédères de l'Artois (par sa situation stratégique : Bois de Vimy, Notre-Dame de Lorette, etc.).

• Caractéristiques des paysages du Val de Scarpe

Le paysage se déroule sur 35 km, et est marqué par l'agglomération arrageoise qui s'étire le long de la Scarpe. Plusieurs séquences jalonnent le parcours, en amont, une vallée marquée par une urbanisation villageoise et rurale, la présence de prairies et boisements ponctuels. On découvre des paysages ruraux, des étendues de labours traversées par une Scarpe canalisée et principalement utilisée pour des usages industriels. Les noyaux urbains sont groupés et implantés dans la vallée rurale et parfois marécageuse. La vallée de la Scarpe offre des paysages ruraux et paisibles à l'Ouest, ainsi qu'une respiration verdoyante qui la distingue des plateaux du Sud. La vallée est plus urbaine vers Arras. Canalisée, elle s'écoule vers l'Est le long des usines et villes industrielles qui ont su profiter du fleuve navigable. La vallée de la Scarpe offre une urbanisation continue, on y retrouve la plaine de la Gohelle, moins urbanisée qui constitue un carrefour routier et ferroviaire. Les paysages sont ainsi majoritairement concernés par des grandes cultures céréalières. Les vallées de la Scarpe et de la Sensée ont été défrichées et occupées par l'agriculture industrielle, en complément d'une urbanisation et d'une industrialisation denses et continues. Si le val de Scarpe est occupé par des activités humaines, le val de Sensée a su conserver un patrimoine naturel constitué de marais, roselières et étangs.

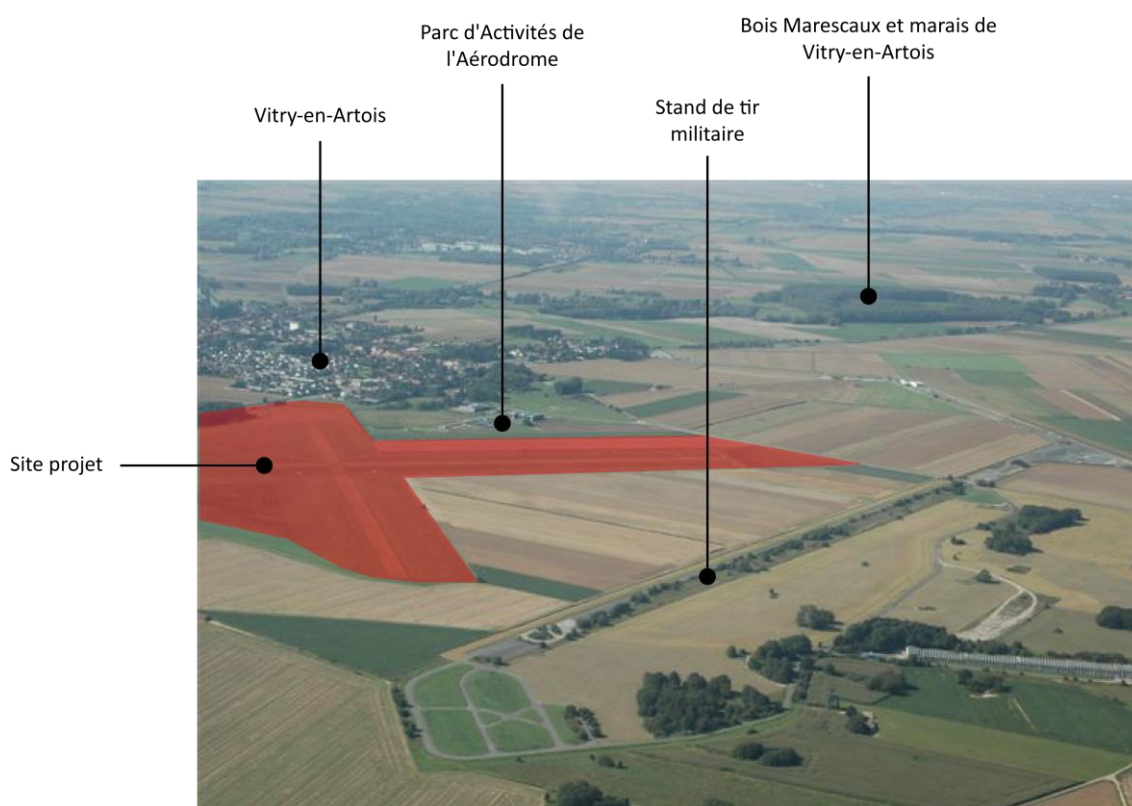


Entités paysagères des Belvédères de l'Artois et des Vaux de Scarpe et de Sensée – Source : Atlas des Paysages du NPDC

1.5.2 Ambiances paysagères

La commune de Vitry-en-Artois se caractérise par sa position d'interface : entre ruralité et urbanité. Le site d'étude constitue une véritable coupure d'urbanisation entre Brebières et Vitry-en-Artois, dont l'usage correspondait autrefois à un aérodrome. Bien que l'activité soit terminée, les pistes enherbées sont toujours visibles. Depuis la RD950, cette fenêtre agricole présente aujourd'hui un usage agricole (prairie de fauche) et peut ainsi être le support de continuités écologiques et d'enjeux paysagers. Depuis le site d'étude, les paysages sont marqués par :

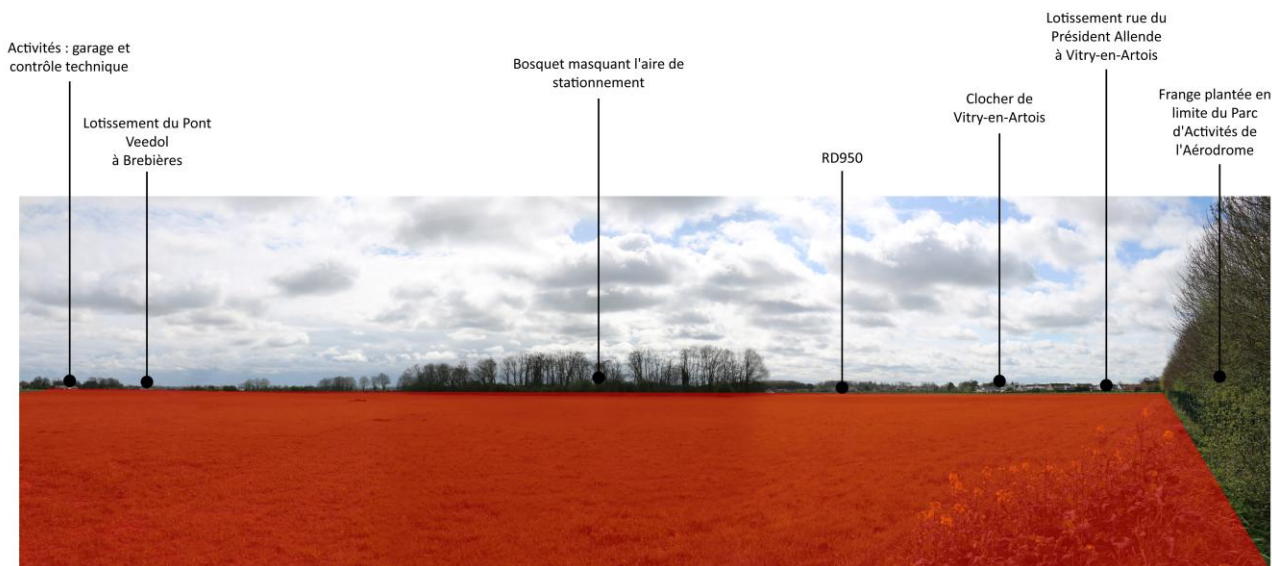
- De vastes paysages d'openfields composés de terres labourées et de rares pâtures : le paysage cultivé s'étire et offre des perspectives lointaines sur des paysages ouverts et cultivés. Ces paysages sont hérités des campagnes de remembrement, des défrichements, et de la diminution progressive de l'élevage ;
- Des boisements épars et linéaires plantés qui viennent animer les étendues cultivées ;
- Les villages-courtils : les bourgs et villages émergent dans les paysages cultivés, la traditionnelle silhouette villageoise se détache dans le paysage grâce au clocher, qui apparaît comme un « élément signal du paysage ». Les bourgs ont la particularité d'être relativement groupés et de bénéficier d'une frange végétale (ceinture de jardins plantés ou de pâtures) ;
- Des infrastructures de communication viaires, qui permettent de relier les villages entre eux, mais qui constituent à la fois des éléments de césure dans le grand paysage. Ces infrastructures sont attractives économiquement et favorisent des mutations des espaces périphériques ;
- Une périphérie marquée par le développement des activités économiques (Parc d'Activités de l'Aérodrome) et des zones pavillonnaires : les développements urbains et périurbains doivent travailler leurs franges paysagères pour s'intégrer dans l'espace environnant ;
- Au Nord du site d'étude, le stand de tir militaire et une perspective marquée par les éoliennes.



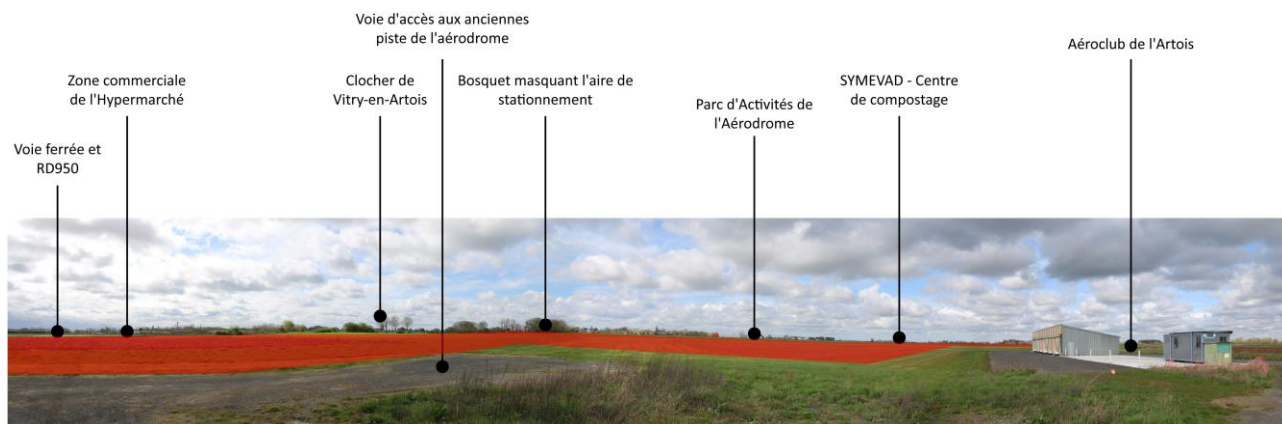
**Appréhender le paysage à partir d'une vue aérienne :
Surlvol du terrain en 2009 – ©Jean-Luc Van Campenhout**

Depuis le site projet, les perspectives s'étirent :

- Au premier plan : sur le site de l'ancien de l'ancien aérodrome en prairie de fauche ;
- Au second plan : le bosquet le long de la RD950 ;
- Au dernier plan : la silhouette villageoise de Vitry-en-Artois d'où émerge le clocher, les bâtiments d'activités (centre commercial à proximité de l'hypermarché, bâtiments d'activité du centre de compostage, etc.).

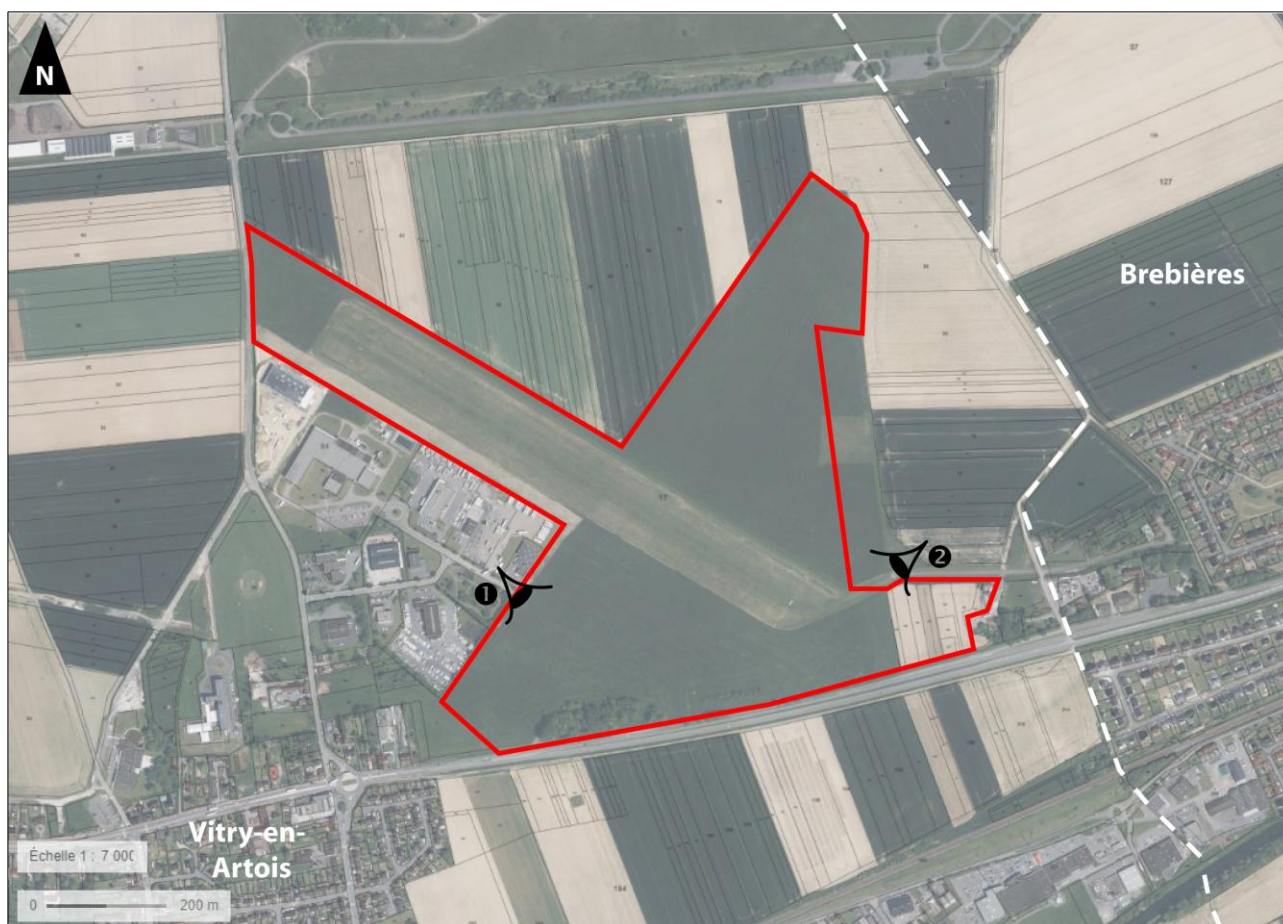


Vue 1 : Perspective depuis la voirie en attente du Parc d'Activités de l'Aérodrome



Vue 2 : Perspective depuis le Chemin des Vertes Rues (Aéroclub de l'Artois)

Bande rouge : emprise projet



Localisation des perspectives depuis le site projet

1.5.3 Entrées de bourg

Les entrées de bourg apparaissent comme des vitrines du territoire, et se doivent d'être accueillantes. Ces seuils d'entrée sont des espaces tampon entre les zones urbaines et les zones agricoles et/ou naturelles des communes. L'objectif étant d'apporter un accompagnement progressif en soignant les transitions entre ville et campagne.

■ L'ambiance générale

Le trajet le long de la RD950 offre des fenêtres agricoles ponctuées de boisements éparses de part et d'autre de la voie. L'ambiance en entrée de bourg de Vitry-en-Artois en provenance de Brebières est particulièrement axée sur une identité « routière » qui s'explique par le gabarit de la voie, la vitesse (une 2x2 voies limitée à 110km/h), mais également le trafic.

La transition en entrée de bourg est franche : les limites de la zone urbaine avec la zone agricole sont peu ou pas intégrées. La perspective sur les façades claires des premières habitations du lotissement rue des Présidents et pavillons individuels sont visibles de loin depuis la zone agricole. Les transitions mériteraient d'être soignées par des aménagements paysagers progressifs en direction du bourg. Cela pourrait également contribuer à faire diminuer la vitesse.

Du mobilier et des aménagements urbains sont présents aux entrées de bourg pour signaler aux usagers qu'ils entrent dans l'agglomération, on retrouve notamment :

- Le panneau d'entrée d'agglomération parfois accompagné de parterres et de jardinières fleuries avec toutefois un manque d'homogénéité dans le traitement du mobilier urbain (style, couleur, etc.) ;
- Les panneaux de signalisation ;
- Les panneaux publicitaires : les pré enseignes destinées à la signalétique d'orientation, le mobilier urbain scellé au sol et destiné à recevoir des informations non publicitaires à caractère local et la publicité scellée au sol ;
- Les candélabres et autres réseaux aériens qui peuvent apparaître peu esthétiques.

L'abondance de la signalétique peut perturber les repères dans l'espace urbain.

■ Les enjeux

- Retravailler des transitions végétales progressives en entrée de bourg, avec des aménagements paysagers le long des voies ;
- Veiller à bien intégrer les nouvelles constructions : Créer des écrans de verdure composés de haies mixtes et multistrates pour conserver l'identité de village-courtil ;
- Maintenir les ceintures prairiales autour des bourgs : cela permet de diversifier les paysages, de conserver les vocations agricoles, de maintenir la biodiversité, de tamponner les eaux pluviales, d'assurer des fonctions épuratrices (infiltration et filtration), de conserver des sols vivants, d'assurer le stockage du carbone (puits de carbone), de participer à la régulation des températures, etc. ;
- Homogénéiser le mobilier urbain ;
- Limiter la publicité en entrée de bourg et mettre l'accent sur une signalétique claire.

Ambiance en sortie de bourg en direction de Brebières :



Ambiance en entrée de bourg depuis Brebières en direction de Vitry-en-Artois :



1.5.4 Occupation du sol

■ Analyse des données sur l'occupation des sols OCS2D

La base de données sur l'occupation des sols en deux dimensions (OCS2D) a été réalisée sur le Nord - Pas-de-Calais à partir d'une photo-interprétation assistée par ordinateur d'images orthophotographiques. Des données géographiques de base ont permis d'affiner l'analyse (base IGN BDTOPPO pour l'enveloppe bâtie et les voies de communication ainsi que les données ARCH sur l'occupation des sols des habitats naturels). La force de cette base de données sur l'occupation des sols réside dans le suivi de la production par les partenaires et la validation des données contrôlées. L'échelle privilégiée dans l'utilisation des données est le 1/5000^{ème} ce qui est particulièrement fiable à l'échelle communale, intercommunale et départementale.

L'OCS2D permet d'analyser l'occupation des sols par le biais de deux nomenclatures :

- **Le couvert du sol** qui se divise en 6 catégories qui se subdivisent en différents niveaux de précision d'analyse de la donnée :
 - CS1 : surfaces revêtues ou stabilisées (surfaces imperméables ou perméables, surfaces bâties, routes, etc.) ;
 - CS2 : sols nus (sables, limons, pierres, roches, falaises, etc.) ;
 - CS3 : surfaces en eau (mer, cours d'eau, plan d'eau, etc.) ;
 - CS4 : formations arborescentes (feuillus, conifères, vergers, etc.) ;
 - CS5 : formations arbustives et sous-arbrisseaux (fourrés, broussailles, etc.) ;
 - CS6 : formations herbacées ou basses (prairies, pelouses, etc.).
 -
- **L'usage du sol** qui se divise en 7 catégories qui se subdivisent en différents niveaux de précision d'analyse de la donnée :
 - US1 : production primaire (agriculture, sylviculture, activité d'extraction, aquaculture et pisciculture) ;
 - US2 : activités économiques secondaires et tertiaires (zones industrielles et d'activités économiques et zones commerciales) ;
 - US3 : services et usages collectifs (services publics de type parkings, cimetières, et emprises de loisirs et services culturels de type camping, aires de jeux, parcs, etc.) ;
 - US4 : réseaux de transports, logistiques et infrastructures (réseau ferré, routier, aérien, fluvial, et maritime, etc.) ;
 - US5 : habitat (tissu urbain continu, discontinu, ensembles collectifs et habitat isolé.) ;
 - US6 : usage temporaire (délaissés, sites en mutation, de type chantiers et friches d'activités, etc.) ;
 - US7 : usages indéterminés.

Occupation du sol en 2021 (OCS2D) - Couvert du sol



Sources données : PPIGE OCS2D 2021
Fond de carte : Cadastre - Scan 25® - © IGN 2021

Réalisation : Auddicé urbanisme, février 2024

-  Commune concernée
-  Limites communales
-  Localisation du périmètre

CS1 Surfaces revêtues ou stabilisées

-  CS1.1 Surfaces imperméables
-  CS1.2 Surfaces perméables

CS4 Formations arborescentes

-  CS4.1 Feuillus

CS5 Formations arbustives et sous-arbrisseaux

-  CS5.1 Landes - fourrés et broussailles

CS6 Formations herbacées ou basses

-  CS6.1 Prairies
-  CS6.3 Terres arables
-  CS6.6.0 Autres couverts à dominante herbacée

Concernant la nomenclature relative à la couverture du sol, le site d'étude est concerné par :

- CS1 : surfaces revêtues ou stabilisées :
 - Surfaces perméables (matériaux minéraux, etc.) ;
- CS4 : formations arborescentes :
 - Feuillus (correspondant au bosquet le long de la RD950) ;
- CS6 : formations herbacées ou basses :
 - Autres formations herbacées.

Concernant l'usage du sol la commune d'Estrées est concernée par les 6 catégories :

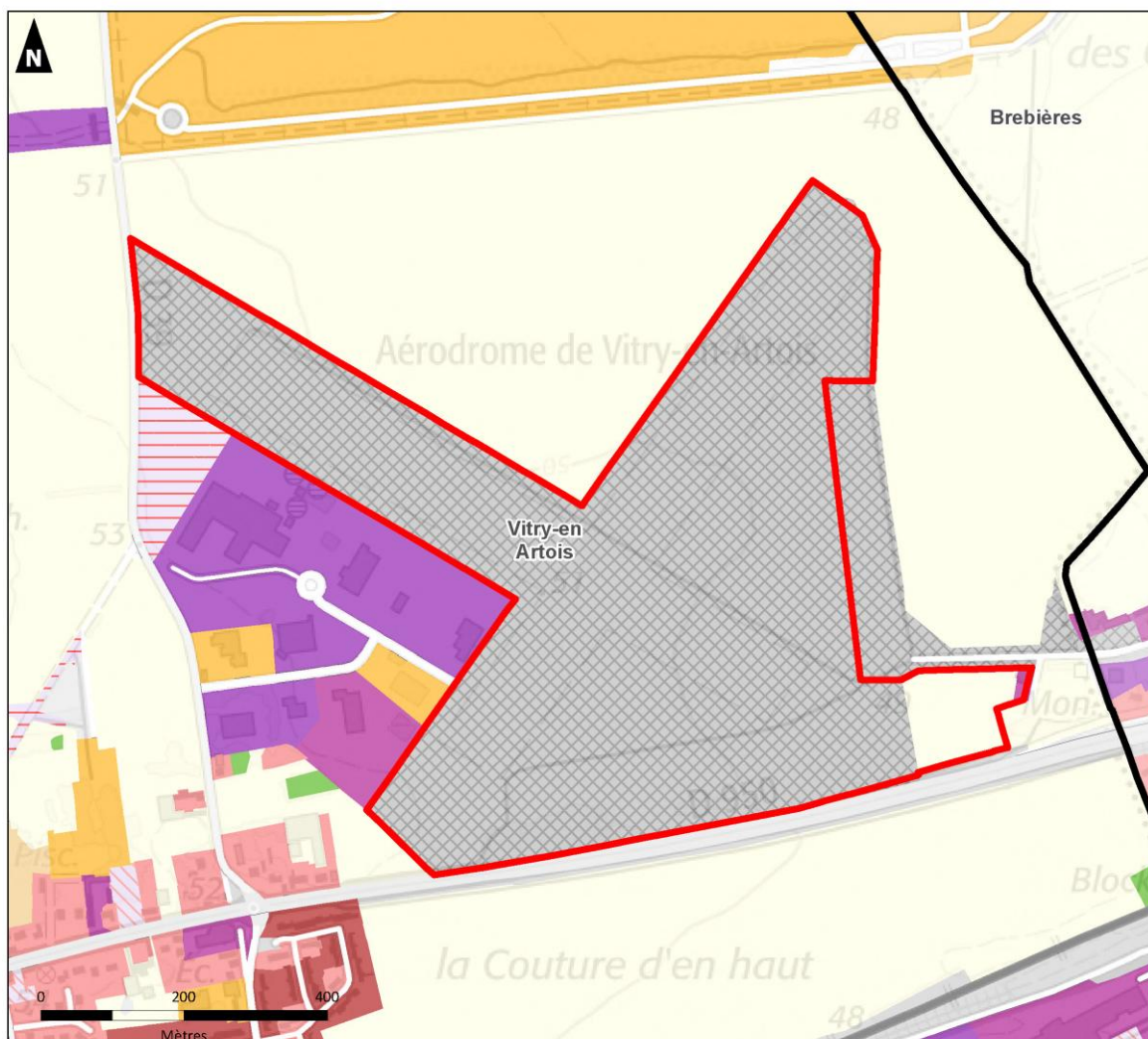
- US1 : production primaire (liée à l'agriculture) ;
- US4 : réseaux de transports, logistiques et infrastructures (aérien).



Communauté de Communes Osartis Marquion (62)
Etude déroatoire à la Loi Barnier dite « Etude d'entrée de ville »
- Article L111-8 du Code de l'Urbanisme - Commune de Vitry-en-Artois



Occupation du sol en 2021 (OCS2D) - Usage du sol



Sources données : PPIGE OCS2D 2021
Fond de carte : Cadastre - Scan 25® - © IGN 2021

Réalisation : Auddicé urbanisme, février 2024

- | | | |
|---|---|--|
| <p>Commune concernée</p> <p>Limites communales</p> <p>Localisation du périmètre</p> <p>US1 Production primaire</p> <p>US1.1 Agriculture</p> <p>US1.2 Sylviculture</p> <p>US2 Activités économiques secondaires et tertiaires</p> <p>US2.1 Zones industrielles et d'activités économiques</p> <p>US2.2 Zones commerciales</p> | <p>US3 Services et usages collectifs</p> <p>US3.1 Services publics - équipements collectifs</p> <p>US3.2 Loisirs et services culturels</p> <p>US4 Transports - logistiques et infrastructures</p> <p>US4.1 Routier</p> <p>US4.2 Ferré</p> <p>US4.3 Aérien</p> | <p>US4.5 Espaces associés aux réseaux de transports</p> <p>US5 Habitats</p> <p>US5.1 Tissu urbain continu</p> <p>US5.2 Tissu urbain discontinu</p> <p>US6 Usages temporaires</p> <p>US6.1 Zones en mutation</p> <p>US6.2 Zones délaissées</p> <p>US7 Usages indéterminés</p> <p>US7.0 Usages indéterminés</p> |
|---|---|--|

1.6 Contexte urbanistique

1.6.1 Evolutions urbaines

Si on analyse les photographies aériennes du site depuis 1947, on devine d'ores et déjà la RD950 comme un axe structurant, avec au Sud la voie ferrée et le canal de la Scarpe. Bien que quelques exploitations agricoles et habitations soient regroupées à l'intersection de la RD950 et de la RD39, le bourg centre de Vitry-en-Artois se localise plus au Sud au creux des ménades de la Scarpe. Cette implantation est stratégique puisqu'elle facilite le développement des activités industrielles le long du canal et permet le transport fluvial et ferré.

Le bourg de Vitry en Artois s'est développé le long des voies départementales pour venir densifier le hameau agricole au Nord, tout comme les zones d'activités artisanales et commerciales enclavées entre la voie ferrée et le canal en direction de Brebières créant une conurbation entre les deux bourgs. Les résidences pavillonnaires périurbaines se sont développées dès la fin des années 1970 et la zone d'activités de l'aérodrome est apparue progressivement dans les années 2000.

1.6.2 Analyse architecturale et urbaine

Aujourd'hui, le site projet s'insère le long de la route départementale 950, en continuité du Parc d'Activités de l'Aérodrome. Le projet a pour ambition de reconverter la friche de l'ancien aérodrome de Vitry-en-Artois. Implanté au cœur de la campagne agricole, entre les villes de Vitry-en-Artois et Brebières, ce site projet pourrait contribuer à faire évoluer les paysages, notamment en créant des enclaves agricoles et en renforcant la conurbation entre les deux villes de Vitry-en-Artois et Brebières. L'objectif de la présente étude étant de garantir une insertion architecturale, urbaine et paysagère de qualité, tout en limitant les nuisances et en garantissant la sécurité.

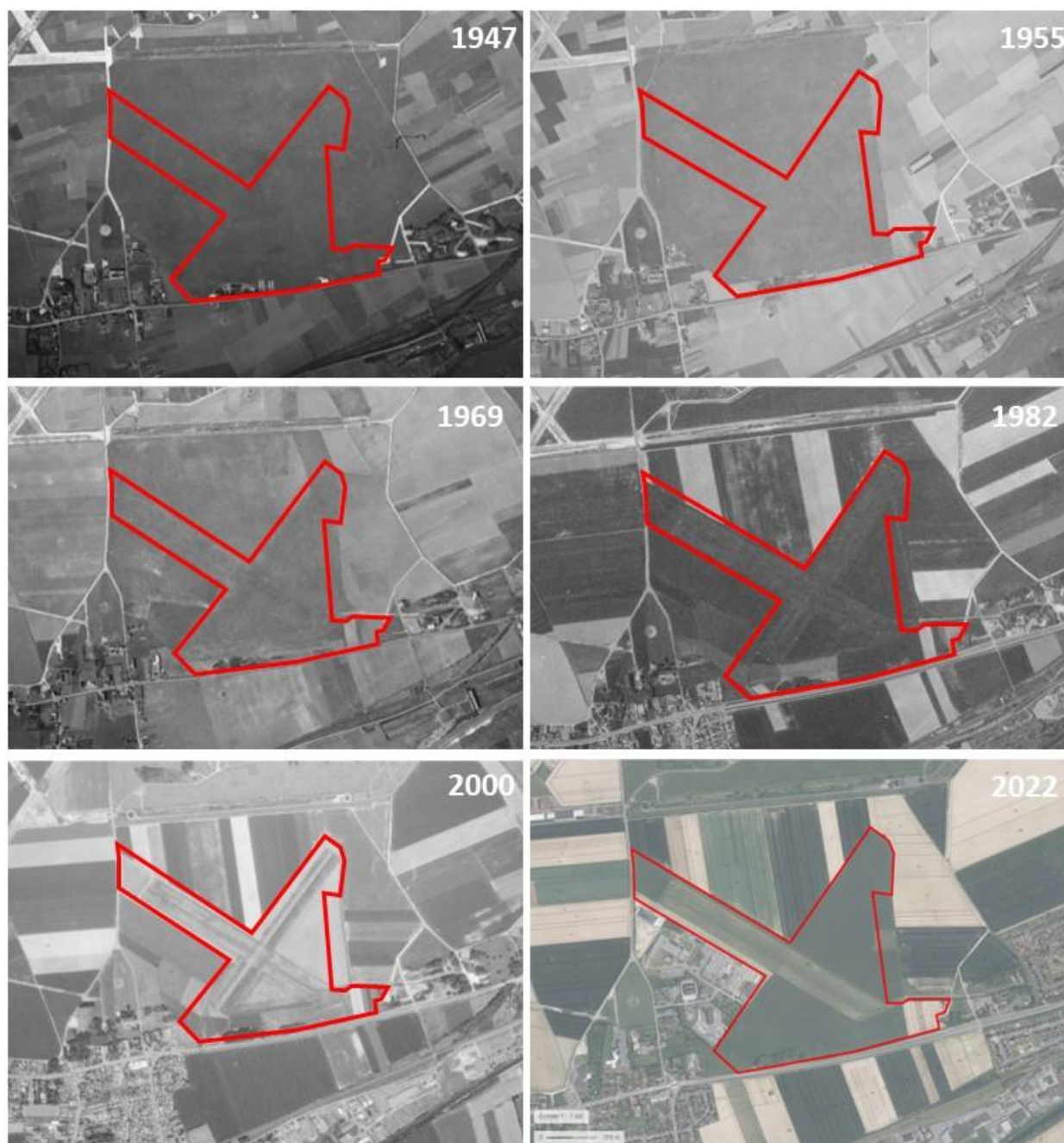
Le terrain tient :

- Au Nord, aux terrains cultivés et au stand de tir militaire ;
- Au Sud : à la RD950, à une aire de stationnement ceinturée d'un petit bosquet, et au-delà aux terrains cultivés ;
- A l'Est : aux terrains cultivés, à l'aéroclub de l'Artois ainsi qu'à des bâtiments d'activités (centre de contrôle technique et garage automobile) en limite avec la commune de Brebières ;
- A l'Ouest : aux entreprises du Parc d'Activités de l'Aérodrome, aux pâtures et à l'entrée de bourg de Vitry-en-Artois.

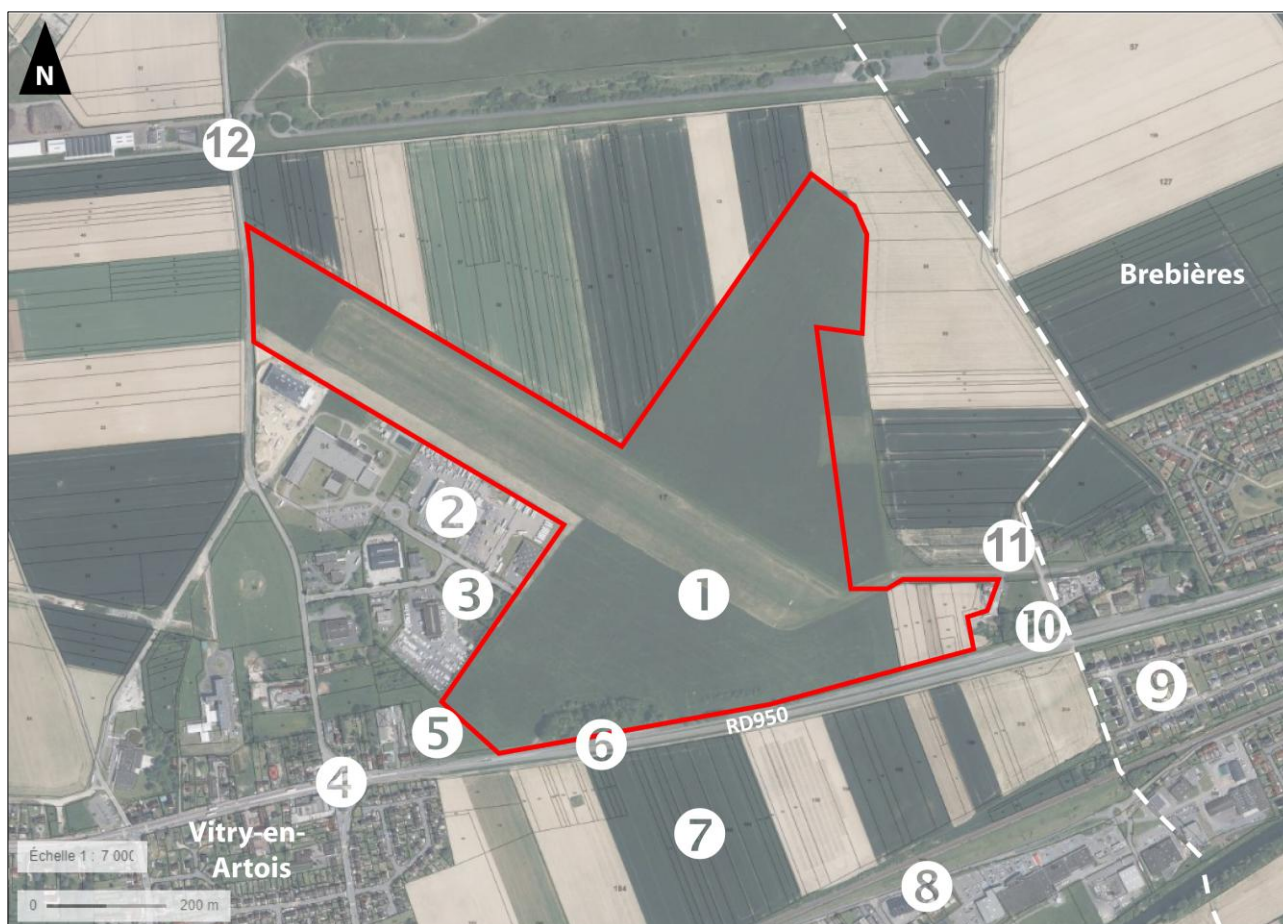
■ Les formes anthropiques dans le paysage

Depuis le site projet, la silhouette villageoise est nichée au creux de la végétation, ce qui est typique des villages-courtils. Seul le clocher de l'église ; élément signal du paysage qui offre un point de repère vertical ; et les toitures de tuiles rouges, émergent dans un écrin de verdure.

Les lectures paysagères aux alentours du bourg sont parfois ponctuées d'éléments anthropiques qui peuvent avoir une incidence sur les paysages. On retrouve notamment des habitations et lotissements, des bâtiments d'activités, des aérogénérateurs, des pylônes électriques, ou encore des infrastructures de transports qui peuvent être assimilées à des éléments de césure du paysage (voie départementale et voie ferrée).



Evolution du site projet – Source : Vue aérienne IGN – Remonter le temps



Le site projet dans son environnement architectural et urbain

D'un point de vue architectural et urbain, les abords du site se caractérisent par :

1. La friche de l'ancienne base aérienne de Vitry-en-Artois, objet de la présente étude, dont l'usage actuel concerne de la prairie de fauche et de la culture (uniquement à l'extrémité Sud-Est) ;
2. Le Parc d'Activités de l'Aérodrome ;
3. Le parc urbain aménagé au sein du Parc d'Activités de l'Aérodrome ;
4. La partie bâtie en entrée de bourg de Vitry-en-Artois et l'intersection entre la RD950 et la RD39 ;
5. Les pâtures et exploitations agricoles à proximité ;
6. La RD950 et l'aire de stationnement ;
7. La zone de culture agricole enclavée entre la RD950 et la voie ferrée ;
8. La voie ferrée et la zone commerciale de l'hypermarché ;
9. Le lotissement du Pont Veedol à Brebières ;
10. La contre-allée de desserte permettant d'accéder au Chemin des Vertes Rues ;
11. Les activités existantes : contrôle technique, garage, aéroclub de l'Artois ;
12. Le centre de compostage du SYMEVAD et le stand de tir militaire.

① La friche de l'ancienne base aérienne de Vitry-en-Artois, objet de la présente étude, dont l'usage actuel concerne principalement de la prairie de fauche. L'emprise est considérable, puisque le site couvre environ 48,59 ha. Il s'agit d'une prairie semée peu diversifiée également appelée « prairie améliorée », correspondant à un habitat de prairie fertilisée, généralement exploitée par fauche. Elle présente une diversité floristique faible. On distingue également une zone de culture à l'extrémité Sud-Est du site.

La frange Sud, le long de la RD950 est concernée par la présence de plantations. Il s'agit d'un linéaire planté et d'un bosquet anthropique composé de feuillus, qui présentent un intérêt pour la biodiversité, et qu'il conviendrait de conserver (enjeux forts).



Vue sur le site projet depuis la RD950 dans le sens Brebières/Vitry-en-Artois



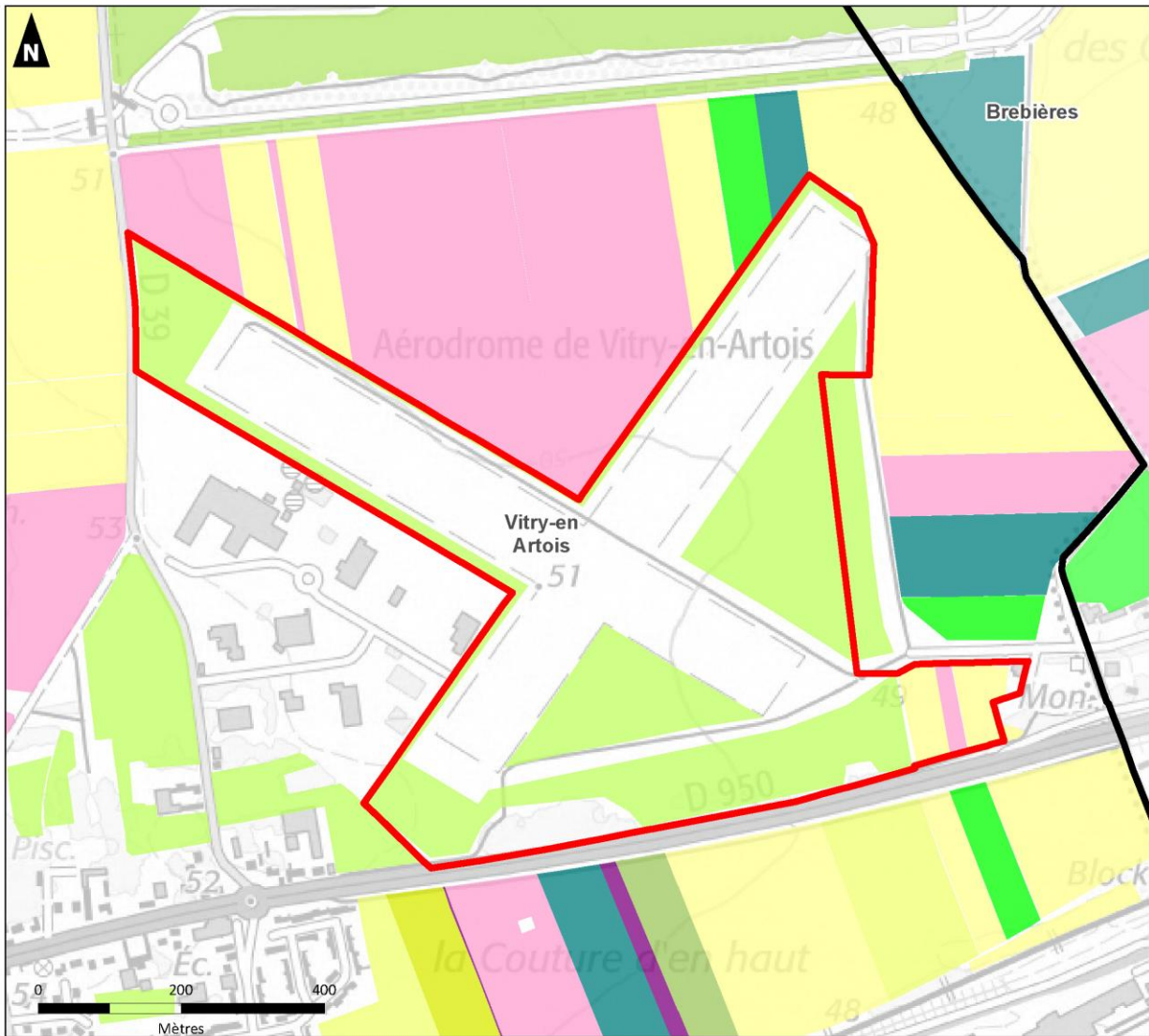
Vue sur le site projet depuis la voirie en attente du Parc d'Activités de l'Aérodrome



Communauté de Communes Osartis Marquion (62)
Etude déroatoire à la Loi Barnier dite « Etude d'entrée de ville »
- Article L111-8 du Code de l'Urbanisme - Commune de Vitry-en-Artois



Occupation du sol agricole - 2022



Sources données : ASP
Fond de carte : Cadastre - Scan 25* - © IGN 2021

Réalisation : Auddicé urbanisme, février 2024

- Commune concernée
- Limites communales
- Localisation du périmètre

Types d'occupation du sol agricole en 2022 :

- | | |
|---------------------------------------|-------------------------------|
| Blé tendre | Fourrage |
| Maïs grain et ensilage | Estives et landes |
| Orge | Prairies permanentes |
| Autres céréales | Autres cultures industrielles |
| Gel (surfaces gelées sans production) | Légumes ou fleurs |
| | Divers |

② Le Parc d'Activités de l'Aérodrome est une zone à vocation économique qui dénombre une dizaine d'activités : entreprise agroalimentaire, événementiel, chaudronnerie, installation et dépannage de systèmes climatiques, magasin de pièces automobiles, agence de location de matériel, centre de contrôle technique, atelier de mécanique automobile, etc.



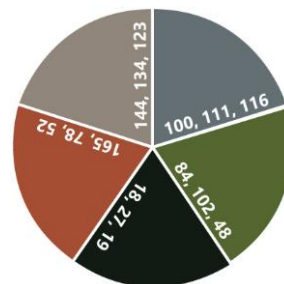
Vue sur la Zone d'Activités de l'Aérodrome depuis la RD950



Parc d'Activités de l'Aérodrome - Rue de Quiéry et voirie en attente

Le site comporte des voiries dimensionnées pour faciliter les déplacements des poids lourds, les espaces non bâti aux abords des constructions sont généralement plantés ou traités en matériaux drainants. Les accotements sont pourvus de candélabres pour l'éclairage public. Les cheminements piétons sont continus sur toute la zone. Les entreprises sont clôturées avec du grillage rigide dans les tons verts et les franges sont plantées.

La palette chromatique se compose principalement de couleurs dans les tons gris anthracite avec des touches de couleurs dans les tons ocres rouges.



③ Le parc urbain aménagé au sein du Parc d'Activités de l'Aérodrome. Il s'agit d'un espace de verdure implanté au sein de la zone d'activités, il comprend du mobilier urbain (bancs, crobeilles) et des cheminements piétons. Cet espace de verdure permet d'intégrer le bassin de rétention des eaux pluviales et assure l'infiltration des eaux sur site.



Espace de verdure - Parc d'Activités de l'Aérodrome

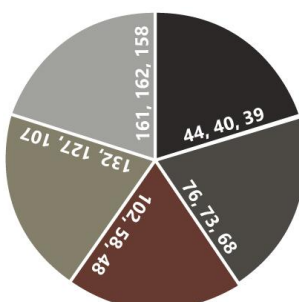
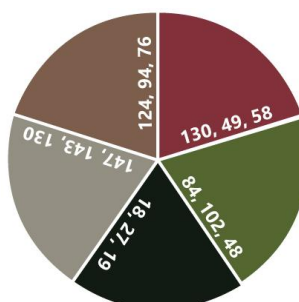
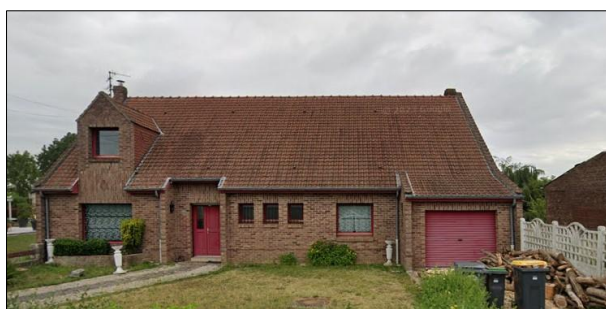
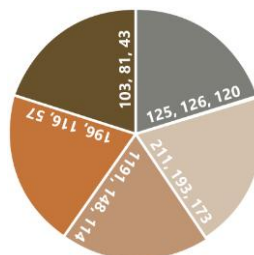
④ La partie bâtie en entrée de bourg de Vitry-en-Artois et l'intersection entre la RD950 et la RD39. Il s'agit de l'entrée de bourg Nord de Vitry-en-Artois. On observe une ambiance « routière » en entrée de bourg, influencé par le gabarit, la vitesse et le trafic de la RD950 2x2 voies. La transition en entrée de bourg est franche et les pignons et façades arrière des habitations sont visibles de loin. La vue sur les réseaux aériens vient polluer le point de fuite. L'abondance de la signalétique et de la publicité, contribue à perturber les repères dans l'espace urbain.



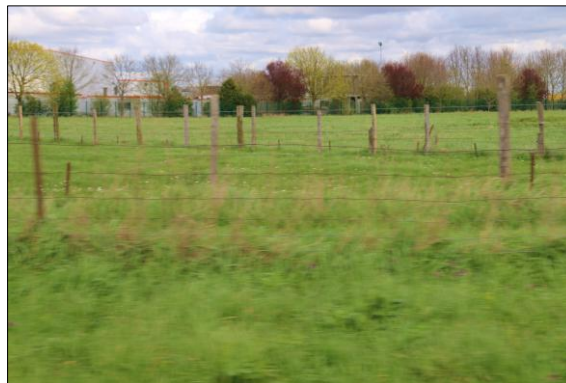
Entrée de bourg de Vitry-en-Artois

Les constructions ont été réalisées au coup par coup (hormis pour la résidence rues des Présidents) et présentent peu d'harmonie. Elles sont hétérogènes tant dans la volumétrie (pavillons individuels en R+C, habitations en R+1+C, R+1 ou encore R+Combles aménagés avec lucarnes rampantes) que dans le traitement des matériaux : briques rouges ou orange, enduits clairs ou d'aspect pierre blanche, tuiles mécaniques ou tôles (tons bruns, ocres ou rouges, et anthracite).

Les constructions sont implantées avec un recul par rapport à la RD950, parfois mitoyennes ou en milieu de parcelle. Le traitement des clôtures est également très diversifié : muret en briques rouges surmonté d'une grille ouvragée en fer forgé, clôture rigide anthracite avec lames occultantes, muret en pavés, plaques béton, clôtures en bois, etc.



5 Les pâtures et exploitations agricoles à proximité. La partie Nord du bourg comprenait historiquement des exploitations agricoles et une ceinture prairiale autour du bourg : cela contribue à la diversification des paysages, permet de maintenir la biodiversité, de tamponner les eaux pluviales, d'assurer des fonctions épuratrices (infiltration et filtration), de conserver des sols vivants, d'assurer le stockage du carbone (puits de carbone), de participer à la régulation des températures, etc.



Pâtures en entrée de bourg

6 La RD950 et l'aire de stationnement. La route départementale 950 est une 2x2 voies séparée par une glissière de sécurité. La vitesse maximale est de 110km/h avec rétrécissement de la voie et limitation de la vitesse aux entrées de bourg. Elle bénéficie d'un espace de refuge pour le stationnement des véhicules. Ce dernier est encadré d'un bosquet et aménagé avec des corbeilles.



L'aire de stationnement et le bosquet

7 La zone de culture agricole enclavée entre la RD950 et la voie ferrée. La RD950 offre des perspectives ouvertes sur les grands paysages cultivés : les fenêtres agricoles. L'une concerne le site d'étude et l'autre concerne l'espace enclavé entre la route départementale et la voie ferrée. De l'autre côté on aperçoit les enseignes de la zone commerciale de l'hypermarché 8.

. Ces espaces de perspectives offrent un champ visuel élargi sur les paysages et doivent être conservés si cela est possible.



Vue sur la fenêtre agricole

9 Le lotissement du Pont Veedol à Brebières. Implanté derrière un merlon planté, le lotissement est visible depuis la RD950 (murs pignons et faîtage).



Vue depuis la RD950 sur le lotissement du Pont Veedol à Brebières

10 La contre-allée de desserte permettant d'accéder au Chemin des Vertes Rues. Cette contre-allée sécurisée dans le sens Brebières-Vitry-en-Artois permet d'accéder aux activités présentes à proximité du site projet (11 garage automobile, centre de contrôle technique, aéroclub de l'Artois, etc.). Cet accès pourrait permettre de desservir le site directement depuis la RD950. Une réfection de la voirie s'avère toutefois nécessaire.



Contre-allée de desserte



Activités existantes à proximité du site projet

- ⑫ Depuis le site projet, les perspectives au Nord laissent place aux éoliennes, au centre de compostage du SYMEVAD et au stand de tir militaire dissimulé derrière des plantations.



Vue sur le centre de compostage depuis le site projet



Perspective sur les éoliennes depuis le site projet

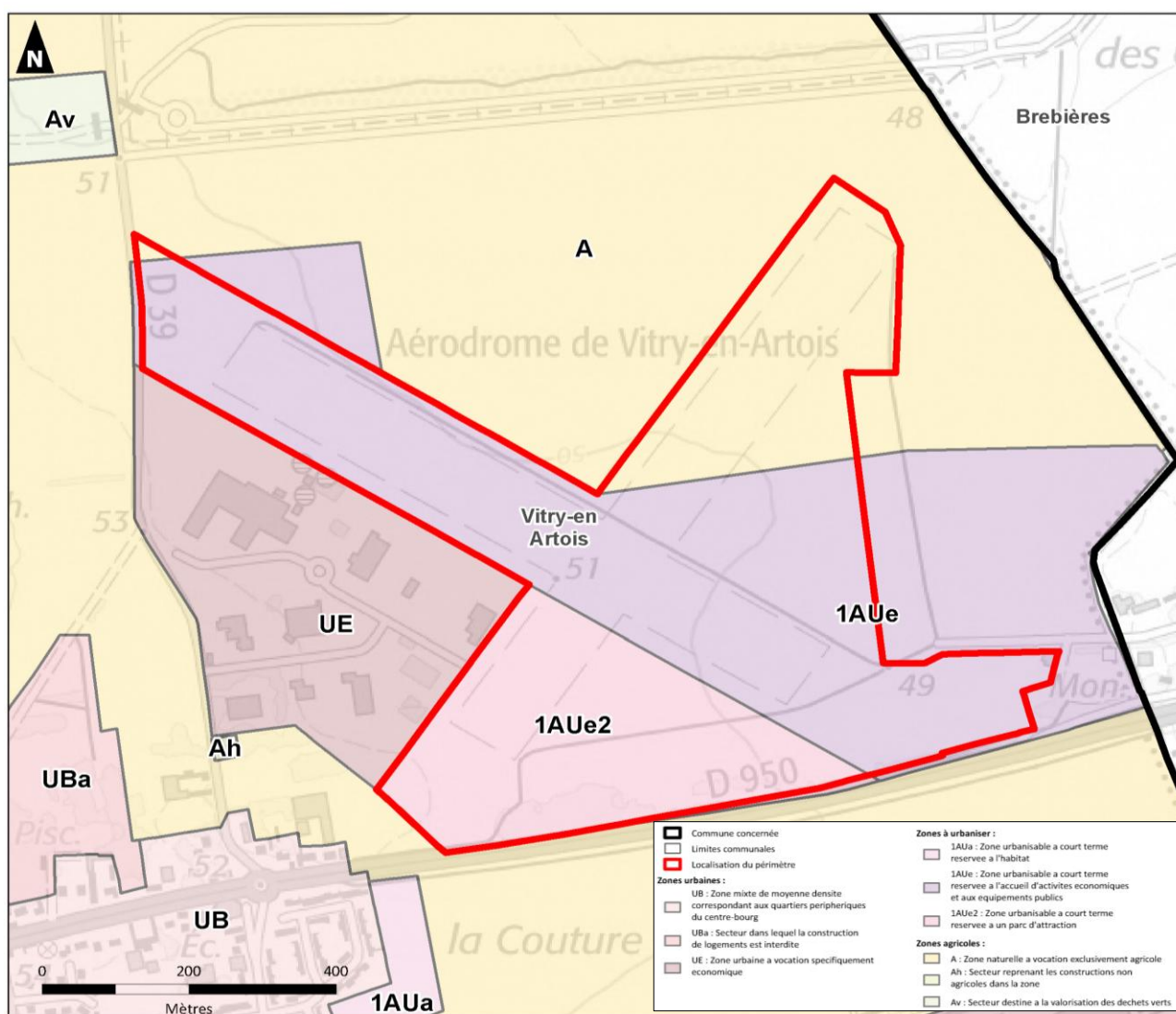
1.6.3 Urbanisme réglementaire

La commune de Vitry-en-Artois dispose d'un Plan Local d'Urbanisme approuvé le 28 février 2014. Au sein du PLU en vigueur, l'emprise du site est à vocation principale économique et de loisirs. En effet, le projet initial ambitionnait d'aménager un parc d'attraction sur environ 13 ha en secteur 1AUe2. Au sein du PLU, l'emprise est concernée par 3 secteurs différents du PLU de Vitry-en-Artois, ce qui peut complexifier le montage opérationnel du projet :

- Un secteur 1AUe : secteur à urbaniser à court terme réservée à l'accueil d'activités économiques et aux équipements publics ;
- Un secteur 1AUe2 : secteur à urbaniser à court terme réservé à la création d'un parc d'attraction ;
- Une zone à vocation agricole A Nord-Est du site.

Le projet de PLUi envisage de reclasser l'intégralité du site projet, soit environ 48,59 ha, en secteur 1AUec, secteur à urbaniser à court terme à vocation économique.

Zonage du PLU en vigueur (approuvé le 10/03/2022)



Sources données : GPU
Fond de carte : Cadastre - Scan 25® - © IGN 2021

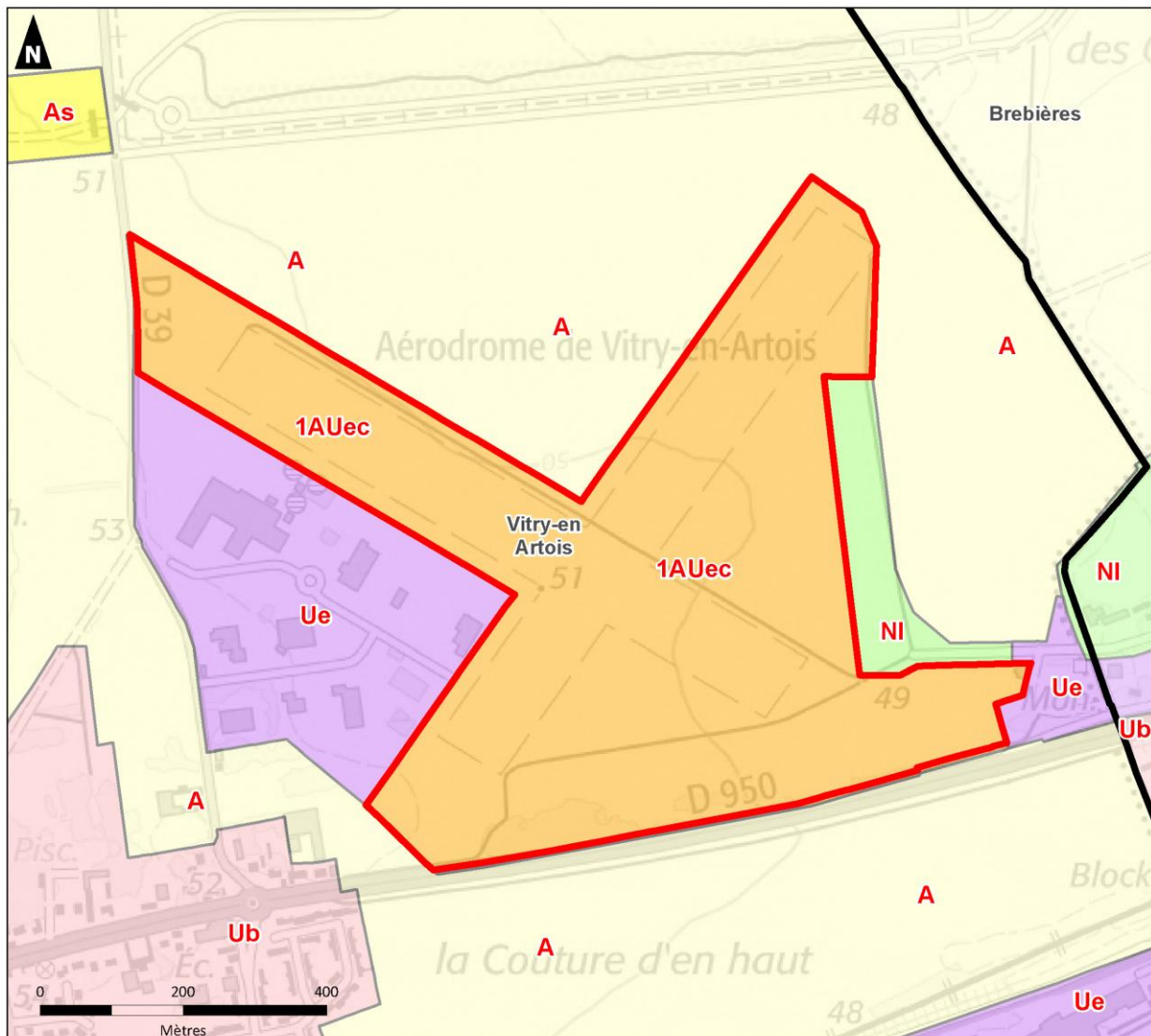
Réalisation : Auddicé urbanisme, février 2024



Communauté de Communes Osartis Marquion (62)
Etude déroatoire à la Loi Barnier dite « Etude d'entrée de ville »
- Article L111-8 du Code de l'Urbanisme - Commune de Vitry-en-Artois



Zonage du futur PLUi



Sources données : Auddicé
Fond de carte : Cadastre - Scan 25* - © IGN 2021

Réalisation : Auddicé urbanisme, février 2024

-  Commune concernée
-  Limites communales
-  Localisation du périmètre

Zones urbaines :

-  Ub : Secteur urbain des extensions des centres-bourgs
-  Ue : Zone urbaine économique

Zones à urbaniser :

-  1AUec : Zone à urbaniser à vocation économique à court terme

Zones agricoles :

-  A : Zone agricole
-  As : Secteur agricole d'équipement

Zones naturelles :

-  NI : Secteur naturel de loisirs

1.6.4 Eléments du patrimoine bâti

1.6.4.1 Monuments historiques

Aux termes de la loi du 31 décembre 1913 sur les Monuments Historiques et de ses textes modificatifs, les procédures réglementaires de protection d'édifices sont de deux types et concernent :

- " les immeubles dont la conservation présente, du point de vue de l'histoire ou de l'art, un intérêt public " ; ceux-ci peuvent être classés parmi les monuments historiques en totalité ou en partie par les soins du ministre " ;
- " les immeubles qui, sans justifier une demande de classement immédiat, présentent un intérêt d'histoire ou d'art suffisant pour en rendre désirable la préservation " ; ceux-ci peuvent être inscrits sur l'inventaire supplémentaire des monuments historiques par arrêté du préfet de région (article 2 modifié par décret du 18 avril 1961).



Aucun « monument historique » au sens de la servitude d'utilité publique n'est érigée sur le site d'étude.

1.6.4.2 Autres éléments de patrimoine

On notera la présence d'un monument commémoratif identifié au titre de l'article L151-19 du Code de l'Urbanisme à proximité immédiate du site d'étude.

En effet, conformément au Code de l'Urbanisme, les éléments du patrimoine vernaculaire présentant un intérêt remarquable peuvent faire l'objet d'une protection spécifique, afin de garantir leur préservation et leur mise en valeur.

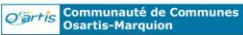
Localisé Chemin des Vertes Rues, le monument rend hommage à l'atterrissage de l'escadron LE LORRAINE des forces françaises libres, sur l'aérodrome de Vitry-en-Artois le 17 octobre 1944.



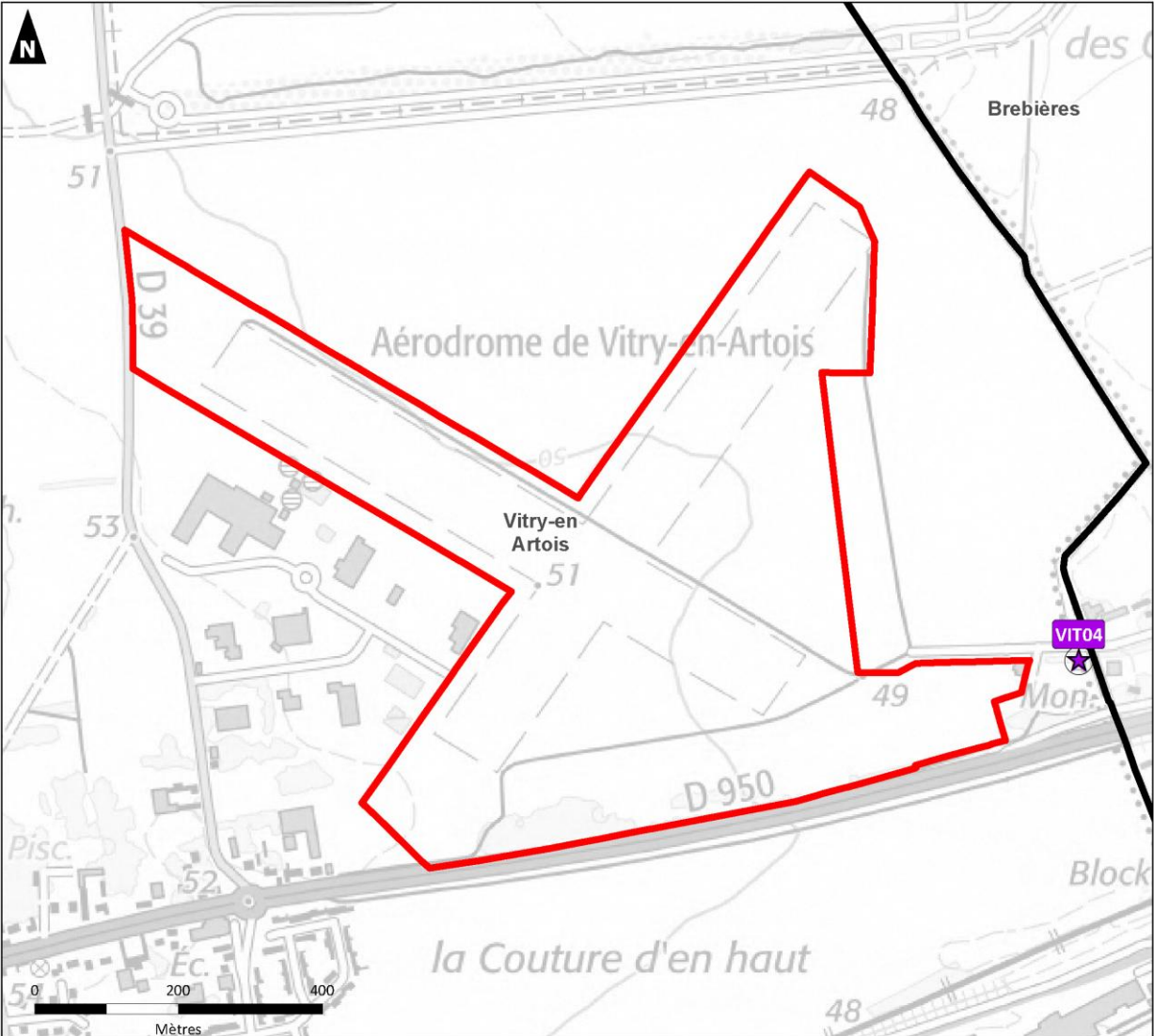
Le monument commémoratif



Communauté de Communes Osartis Marquion (62)
Etude dérogatoire à la Loi Barnier dite « Etude d'entrée de ville »
- Article L111-8 du Code de l'Urbanisme - Commune de Vitry-en-Artois



Monuments historiques et éléments de patrimoine des documents d'urbanisme



Sources données : Atlas des patrimoines - Documents d'urbanisme
Fond de carte : Cadastre - Scan 25* - © IGN 2021

Réalisation : Auddicé urbanisme, février 2024

- Commune concernée
- Limites communales
- Localisation du périmètre

Eléments de patrimoine repérés dans le futur PLUi :

- Elément de patrimoine bâti à protéger au titre de l'article L151-19 du Code de l'Urbanisme

CHAPITRE 2. RISQUES, ALEAS ET SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

2.1 Risques naturels

■ Généralités

La commune de Vitry-en-Artois est concernée par **7 arrêtés portant reconnaissance de catastrophes naturelles**. A noter que l'arrêté de décembre 1999 est spécifique à plusieurs communes du territoire national, et fait suite à la tempête de 1999.

A noter, ces arrêtés portant reconnaissance de catastrophes naturelles ne concernent pas nécessairement le site projet.

Code NOR	Libellé	Début le	Sur le journal officiel du
IOME2308745A	Sécheresse	31/03/2022	02/05/2023
IOCE0903436A	Inondations et/ou Coulées de Boue	03/08/2008	13/02/2009
INTE0500697A	Inondations et/ou Coulées de Boue	04/07/2005	14/10/2005
INTE9900627A	Inondations et/ou Coulées de Boue	25/12/1999	30/12/1999
INTE9300001A	Sécheresse	01/01/1991	07/02/1993
INTX9210277A	Inondations et/ou Coulées de Boue	25/08/1990	18/08/1992
INTX9210012A	Sécheresse	01/05/1989	05/02/1992

Arrêtés de reconnaissance CATNAT - Géorisques

■ Inondation par remontée de nappes phréatiques

La commune de Vitry-en-Artois peut être concernée par un risque inondation. On note la présence de 4 arrêtés portant reconnaissance de catastrophes naturelles pour des inondations / coulées de boue. Ces inondations peuvent notamment être le résultat de ruissellements des eaux pluviales entraînant des coulées de boue ou encore de remontées de nappes phréatiques.

Ainsi, des débordements peuvent se produire par remontée de nappes phréatiques. Lorsque le sol est saturé d'eau, il arrive que la nappe affleure et qu'une inondation spontanée se produise. Ce phénomène concerne particulièrement les terrains bas ou mal drainés et peut perdurer.

Les aquifères de type calcaires ou crayeux sont propices à ce phénomène. Leur faible volume d'interstices favorise une montée du niveau d'eau plus rapide et plus importante et un battement naturel de la nappe plus important.

Les nappes reposant sur une formation imperméable peuvent également engendrer des inondations de ce type.

Les dégâts les plus souvent causés sont les suivants :

- Inondations de sous-sols, de garages semi-enterrés ou de caves ;
- Remontées de cuves enterrées ou semi-enterrées et de piscines, voire de canalisations ;
- Dommages aux réseaux routiers et de chemins de fer ;
- Désordres aux ouvrages de génie civil ;
- Pollutions ;
- Effondrements.

La cartographie nationale des zones sensibles aux inondations par remontée de nappe identifie plusieurs valeurs de débordement potentiel :

- « zones potentiellement sujettes aux débordements de nappe » ;
- « zones potentiellement sujettes aux inondations de caves » ;
- « pas de débordement de nappe ni d'inondation de cave ».

Le site projet n'est pas concerné par l'aléa relatif aux remontées de nappe phréatique. A noter toutefois une zone potentiellement sujette aux inondations de cave au Nord de la zone d'étude.

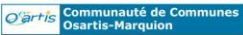
A noter, le degré de précision des cartographies présentant la sensibilité du territoire aux risques de remontées de nappes ne permet toutefois pas d'apprécier le risque à l'échelle locale et la donnée doit être appréciée avec la plus grande précaution. Ainsi, ce risque relatif aux remontées de nappe établi par le BRGM a une précision cartographique établie à l'échelle 1/50 000^{ème}.

Dès lors, cet aléa ne saurait être transcrit à l'échelle communale puisque la cartographie de référence a été établie à partir de l'étude de piézomètres répartis sur différents points du territoire national permettant ainsi d'obtenir une valeur indicative moyenne. Ainsi, les indicateurs utilisés ne correspondent pas aux mêmes variations de la nappe et il ne s'avère pas pertinent de transcrire l'aléa à une échelle plus détaillée d'autant qu'il est impossible de quantifier l'aléa avec précision.

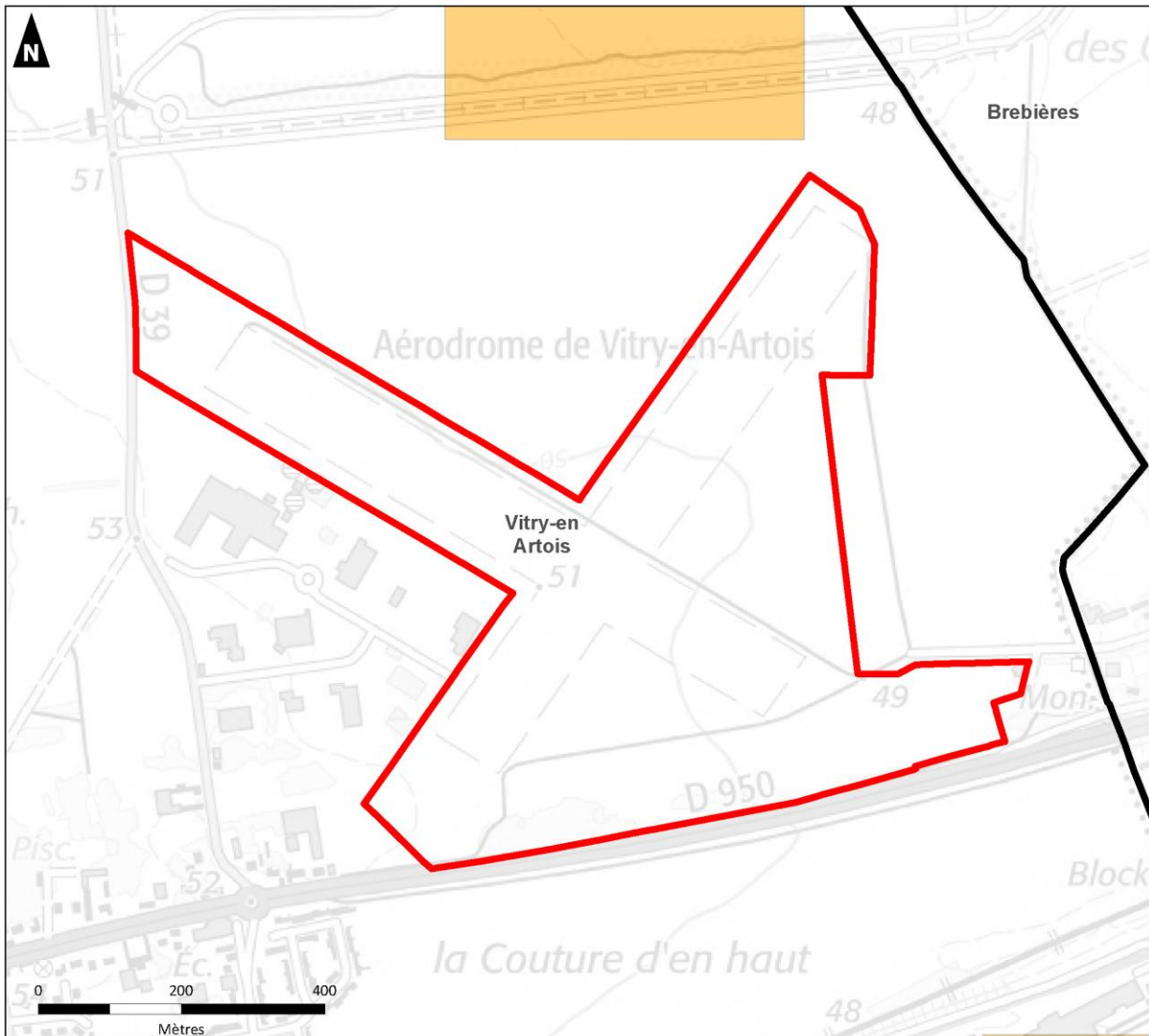
Cette justification est issue du rapport final du BRGM relatif à l'atlas des remontées de nappe en France métropolitaine : « Passer à l'échelle cadastrale de quelques hectares est impossible, les investissements scientifiques et techniques étant trop lourds pour être envisagés [...] C'est donc volontairement que l'échelle de consultation des cartes de risque sur le site web construit par le BRGM pour le MEDD a été limitée au 1/50 000^{ème}. Cette décision se veut éducative pour que les utilisateurs réalisent qu'une échelle plus détaillée n'est pas pertinente. »



Communauté de Communes Osartis Marquion (62)
Etude dérogatoire à la Loi Barnier dite « Etude d'entrée de ville »
- Article L111-8 du Code de l'Urbanisme - Commune de Vitry-en-Artois



Remontées de nappes



Sources données : Géorisques - BRGM
Fond de carte : Cadastre - Scan 25* - © IGN 2021

Réalisation : Auddicé urbanisme, février 2024

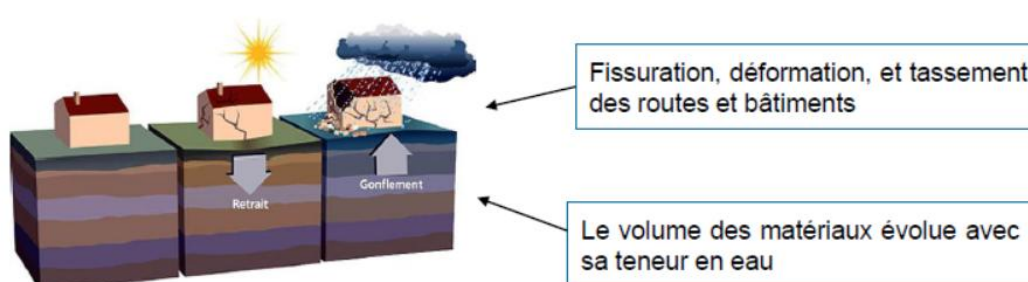
- | | |
|---------------------------|--|
| Commune concernée | Zones potentiellement sujettes aux débordements de nappe |
| Limites communales | Zones potentiellement sujettes aux inondations de cave |
| Localisation du périmètre | Pas de débordement de nappe ni d'inondation de cave |

■ Aléa retrait-gonflement des argiles

Sous l'effet de certaines conditions météorologiques (précipitations insuffisantes, températures et ensoleillement supérieurs à la normale), les horizons superficiels du sous-sol peuvent se dessécher plus ou moins profondément.

Sur les formations argileuses, cette dessiccation se traduit par un phénomène de retrait, avec un réseau de fissures parfois très profondes. L'argile perd son eau et se rétracte, ce phénomène peut être accentué par la présence d'arbres à proximité. Lorsque ce phénomène se développe sous le niveau de fondations, la perte de volume du sol support génère des tassements différentiels pouvant entraîner des fissurations au niveau du bâti.

Au regard de la carte réalisée par le BRGM, le site projet est concerné par une sensibilité faible au retrait-gonflement des sols argileux. Une vigilance ne doit toutefois pas être écartée.

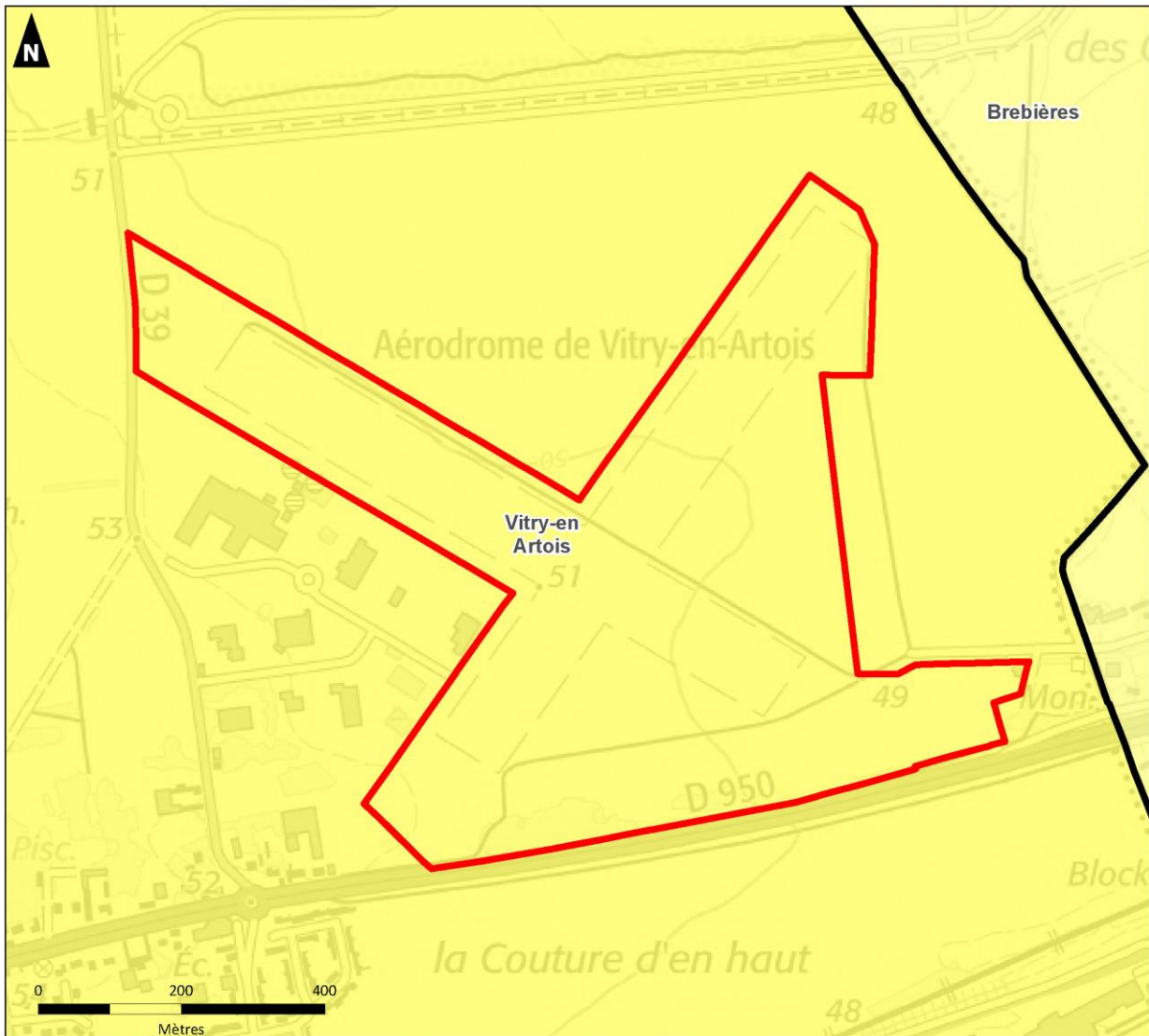




Communauté de Communes Osartis Marquion (62)
Etude dérogatoire à la Loi Barnier dite « Etude d'entrée de ville »
- Article L111-8 du Code de l'Urbanisme - Commune de Vitry-en-Artois



Aléas gonflement / retrait des argiles



Sources données : Géorisques - BRGM
Fond de carte : Cadastre - Scan 25* - © IGN 2021

Réalisation : Auddicé urbanisme, février 2024

- Commune concernée
- Limites communales
- Localisation du périmètre

- Aléas gonflement/retrait des argiles :
- Faible
 - Moyen
 - Fort

■ Sismicité

Un mouvement de terrain est un déplacement plus ou moins brutal du sol ou du sous-sol. Il dépend de la géologie et des activités anthropiques. Un séisme ou tremblement de terre se traduit en surface par des vibrations du sol. Ce phénomène résulte de la libération brusque d'énergie accumulée par les contraintes exercées sur les roches. Un séisme (ou tremblement de terre) correspond à une fracturation (processus tectonique aboutissant à la formation de fractures des roches en profondeur), le long d'une faille généralement préexistante.

L'article D. 563-8-1 du Code de l'environnement répartit les communes françaises dans cinq zones de sismicité, définies à l'article R. 653-4 du même Code.

Cette donnée doit être prise en compte dans le cadre des projets de construction (respect de règles parasismiques pour les constructions neuves), conformément aux articles L. 112-18 et 19 et R. 112-1 du Code de la construction et de l'habitation.

Dans le cadre de l'élaboration d'un PLU, il est donc recommandé :

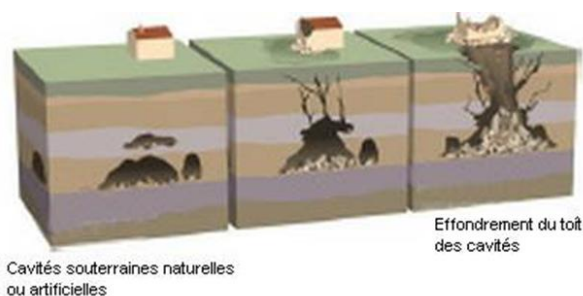
- De rappeler l'existence d'un risque sismique et de le caractériser dans l'état initial du rapport de présentation ;
- D'indiquer dans les justifications du rapport de présentation que ce risque devra être pris en compte au moment de la construction, conformément à l'article R. 112-1 du Code de la construction et de l'habitation ;
- D'indiquer que la commune est concernée par ce risque dans l'encadré du règlement graphique et dans le règlement (soit dans les dispositions générales, soit en chapeau de chaque zone concernée).

Le site projet est situé en zone de sismicité faible (niveau 2).

■ Cavités souterraines

Le contexte géologique des Hauts-de-France a constitué par le passé une opportunité pour l'approvisionnement local en matériaux (tourbe, craie, chaux, pierres à bâtir, etc.). En Région, la craie a fait l'objet d'une exploitation sous la forme particulière de catiches, séries de puits espacés de 7 à 10 m puis élargis au fur et à mesure du creusement, et combinée parfois à une exploitation plus classique en galeries et piliers.

L'exploitation s'est concentrée principalement au Sud et Sud-Est de Lille (Mélantois), secteur particulièrement favorable avec des strates de craie à faible profondeur voire sub-affleurantes. Les cavités, séquelles de cette exploitation, sont à l'origine d'un risque d'effondrement considéré comme majeur par le dossier départemental des risques majeurs (DDRM).



Le BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières) fait état d'indices de cavités pouvant présenter des risques :

- D'affaissement : déformation sans rupture, apparition d'une dépression en forme de cuvette ;
- D'effondrement par fontis.

D'après les données issues du BRGM, aucun indice de cavité ne se localise sur l'emprise du site projet.

■ Potentiel radon

Le radon est un gaz radioactif issu de la désintégration de l'uranium et du radium présents naturellement dans le sol et les roches. En se désintégrant, il forme des descendants solides, eux-mêmes radioactifs. Ces descendants peuvent se fixer sur les aérosols de l'air et, une fois inhalés, se déposer le long des voies respiratoires en provoquant leur irradiation.

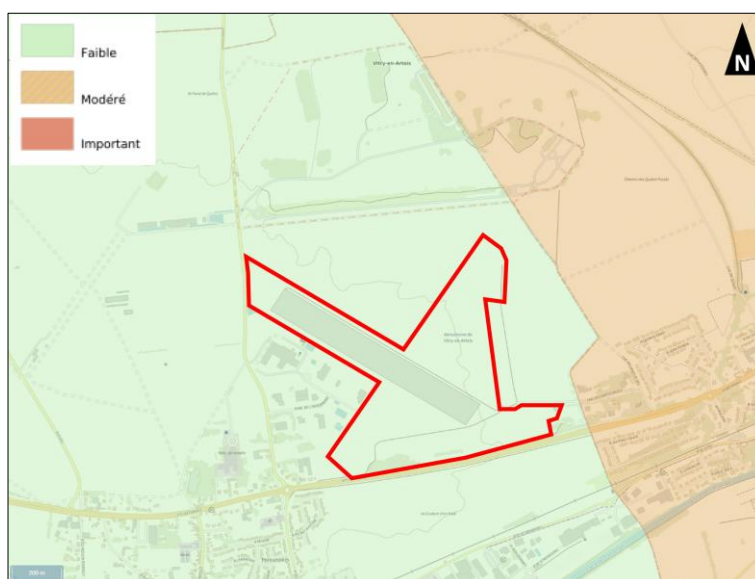
Dans des lieux confinés tels que les grottes, les mines souterraines mais aussi les bâtiments en général, et les habitations en particulier, il peut s'accumuler et atteindre des concentrations élevées atteignant parfois plusieurs milliers de Bq/m³ (becquerels par mètre-cube) (Source : IRSN).

L'Institut de Radioprotection de Sûreté Nucléaire définit une cartographie qui classe le potentiel radon en 3 catégories. Celle-ci fournit un niveau de risque relatif à l'échelle d'une commune mais ne présage en rien la présence de concentrations dans votre habitation. Cette présence dépend de multiples facteurs (étanchéité de l'interface entre le bâtiment et le sol, taux de renouvellement de l'air intérieur...).

Le potentiel radon sur le site projet apparaît faible.

Les communes à potentiel radon de catégorie 1 sont celles localisées sur les formations géologiques présentant les teneurs en uranium les plus faibles. Ces formations correspondent notamment aux formations calcaires, sableuses et argileuses constitutives des grands bassins sédimentaires (bassin parisien, bassin aquitain) et à des formations volcaniques basaltiques (massif central, Polynésie française, Antilles...).

Sur ces formations, une grande majorité de bâtiments présente des concentrations en radon faibles. Les résultats de la campagne nationale de mesure en France métropolitaine montrent ainsi que seulement 20% des bâtiments dépassent 100 Bq.m-3 et moins de 2% dépassent 300 Bq.m-3.



2.2 Risques technologiques

■ Généralités

Un risque technologique ou industriel majeur est un événement accidentel se produisant sur un site industriel et entraînant des conséquences immédiates graves pour le personnel, les populations avoisinantes, les biens, les infrastructures ou l'environnement.

■ Engins de guerre

La commune de Vitry-en-Artois est concernée par le risque « engins de guerre ». Il s'agit d'un risque engendré par l'activité de l'homme en période de conflit. Il émane de la présence potentielle dans le sol et le sous-sol « d'engins de guerre et de munitions ». Les conséquences peuvent être l'explosion d'engins et de munitions abandonnés, la dispersion dans l'air de gaz toxiques, voire mortels. Un « engin de guerre » est une arme utilisée par l'armée en période de conflit. La plupart du temps, ce sont des engins explosifs qui peuvent prendre différentes formes telles que les bombes, grenades, obus, détonateurs ou mines.

La découverte d'un « engin de guerre » peut représenter un danger mortel pour la ou les personnes présentes sur place lorsqu'il y a manipulation. A noter, des infrastructures de type blockhaus, bases souterraines, bases de stockage de munitions, etc. peuvent présenter un risque pyrotechnique.

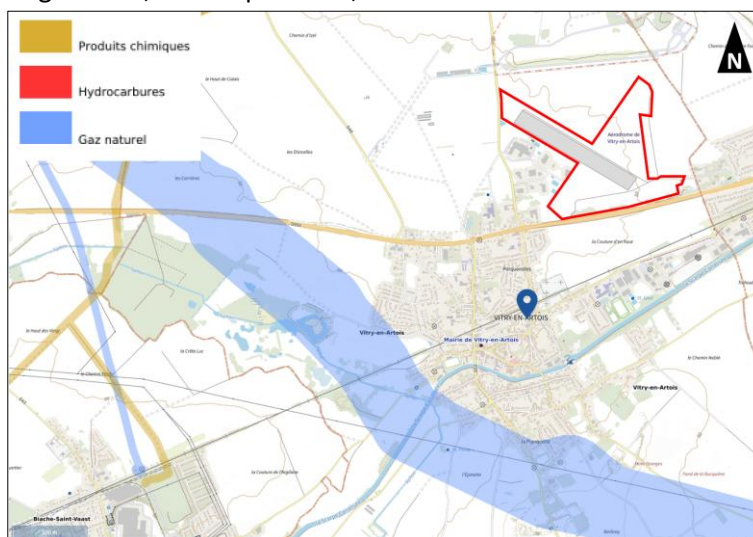
En cas de découverte d'engins explosifs, les risques peuvent être :

- L'explosion suite à une manipulation, un choc ou au contact de la chaleur ;
- L'intoxication par inhalation, ingestion ou contact ;
- La dispersion dans l'air de gaz toxiques. Les armes chimiques, utilisées pendant la guerre, renferment des agents toxiques mortels ; si leur enveloppe se rompt, des gaz toxiques sont susceptibles de contaminer l'air.

■ Transport de matières dangereuses

Le risque de transport de marchandises dangereuses, ou risque TMD, est consécutif à un accident se produisant lors du transport de ces marchandises par voie routière, ferroviaire, voie d'eau ou canalisations. Une canalisation de matières dangereuses achemine du gaz naturel, des produits pétroliers ou chimiques à destination de réseaux de distribution, d'autres ouvrages de transport, d'entreprises industrielles ou commerciales de sites de stockage ou de chargement.

Bien que la commune de Vitry-en-Artois soit traversée par une canalisation de matières dangereuses de type canalisation de gaz naturel, **le site projet n'est pas concerné par le risque TMD.**



■ Inventaire historique de sites industriels et activités de services (BASIAS)

La base de données BASIAS (Base de données d'Anciens Sites Industriels et Activités de Service) recense les anciens sites industriels présentant un risque de pollution des sols effectué à partir d'un inventaire historique régional.

Plusieurs sites BASIAS ont été identifiés sur la commune. **A noter que le site projet est concerné par l'arrêt de l'activité de l'aérodrome de Vitry-en-Artois.**

N° Identifiant BASIAS	Dernière raison sociale de l'entreprise	Nom usuel	Adresse principale	Commune principale	Activité	Etat d'occupation de l'établissement
NPC6206545	CAPRON Emile (Ets)	Atelier de construction	3 rue Gare (de la)	62490 VITRY EN ARTOIS		En arrêt
NPC6206979	PILARCZYK François	Pompe à essence	7 rue Gare (de la)	62490 VITRY EN ARTOIS		En arrêt
NPC6207132	DUPONT-SAUEMONT	Station service	5 Route nationale 50, d'Arras à Douai	62490 VITRY EN ARTOIS		En arrêt
NPC6207209	MR PAIX ET CIE RAFFINEURS DE PETROLE	Dépôt de produits chimiques	Chemin Communication (de grande) de Vitry à Quiery	62490 VITRY EN ARTOIS		Indéterminé
NPC6206658	NICOLAS Alberte (Ets)	Garage	30 Route nationale 50	62490 VITRY EN ARTOIS		Indéterminé
NPC6207824	LEROUGE Edgard	Pompe à essence	2 rue Barrière (de la)	62490 VITRY EN ARTOIS		En arrêt
NPC6206641	PETIT-HUTAUX Veuve (Ets)	Garage	20 rue Grande Chapelle (de la)	62490 VITRY EN ARTOIS		En arrêt
NPC6207772	THELLIER CAUCHY Emile	Fonderie de cuivre	rue Enhaut (d')	62490 VITRY EN ARTOIS		Indéterminé
NPC6206643	FLAHAUT Jules (Ets)	Garage	Route nationale 50	62490 VITRY EN ARTOIS		En arrêt
NPC6206642	SURDEAU André (Ets)	Garage	Route nationale 50	62490 VITRY EN ARTOIS		En arrêt

Extrait des sites Basias - Géorisques

N° Identifiant BASIAS	Dernière raison sociale de l'entreprise	Nom usuel	Adresse principale	Commune principale	Activité	Etat d'occupation de l'établissement
NPC6206644	DETREZ-PILLOY (Ets)	Négociant	34 rue Grande Chapelle (de la)	62490 VITRY EN ARTOIS		En arrêt
NPC6206886	DIEU Jean	Pompe à essence	15 rue Gare (de la)	62490 VITRY EN ARTOIS		En arrêt
NPC6206870	?	Tréfilerie et atelier de fabrication de rivets, grillages et toiles métalliques	rue Stade (du)	62490 VITRY EN ARTOIS		En arrêt
NPC6206944	PYREZ Michel, Anc LEANDRE Eugène	Atelier de mécanique	12 rue Barrière (de la)	62490 VITRY EN ARTOIS		En arrêt
NPC6206718	Mopty J-P, Mopty PP, anc CARON Bernard (Ets)	Vente et réparation de cycles	30 route Stade (du)	62490 VITRY EN ARTOIS		En arrêt
NPC6207310	Aéroclub de Douai	DLI	Aérodrome de Vitry	62490 VITRY EN ARTOIS		Indéterminé
NPC6207840	HERTA, Sté Lorraine de produits alimentaire	DLI	rue Stade (du)	62490 VITRY EN ARTOIS		En arrêt

Extrait des sites Basias - Géorisques

■ Inventaire des sites et sols pollués ou potentiellement pollués (BASOL)

BASOL est une base de données qui permet d'identifier les sites présentant un risque de pollution du sol sur une commune. Un site pollué est un site qui, de par la présence d'anciens dépôts de déchets ou d'infiltration de substances polluantes, présente une pollution susceptible de provoquer une nuisance ou un risque pérenne pour les personnes ou l'environnement.

La présence d'activités polluantes, d'anciennes pratiques sommaires d'élimination des déchets, de fuites ou d'épandages de produits chimiques, accidentels ou pas, sont autant de facteurs susceptibles de polluer les sols. Il existe également autour de certains sites des contaminations dues à des retombées de rejets atmosphériques accumulés au cours des années voire des décennies. La pollution présente un caractère concentré, à savoir des teneurs élevées sur une surface réduite (elle se différencie des pollutions diffuses, comme celles dues à certaines pratiques agricoles ou aux retombées de la pollution automobile près des grands axes routiers). De par l'origine industrielle de la pollution, la législation relative aux installations classées est la réglementation la plus souvent utilisée pour traiter les situations correspondantes.

Le site projet n'est pas concerné par la présence de site BASOL ni même de Secteurs d'Information sur les Sols (SIS).

■ Installations Classées pour la Protection de l'Environnement

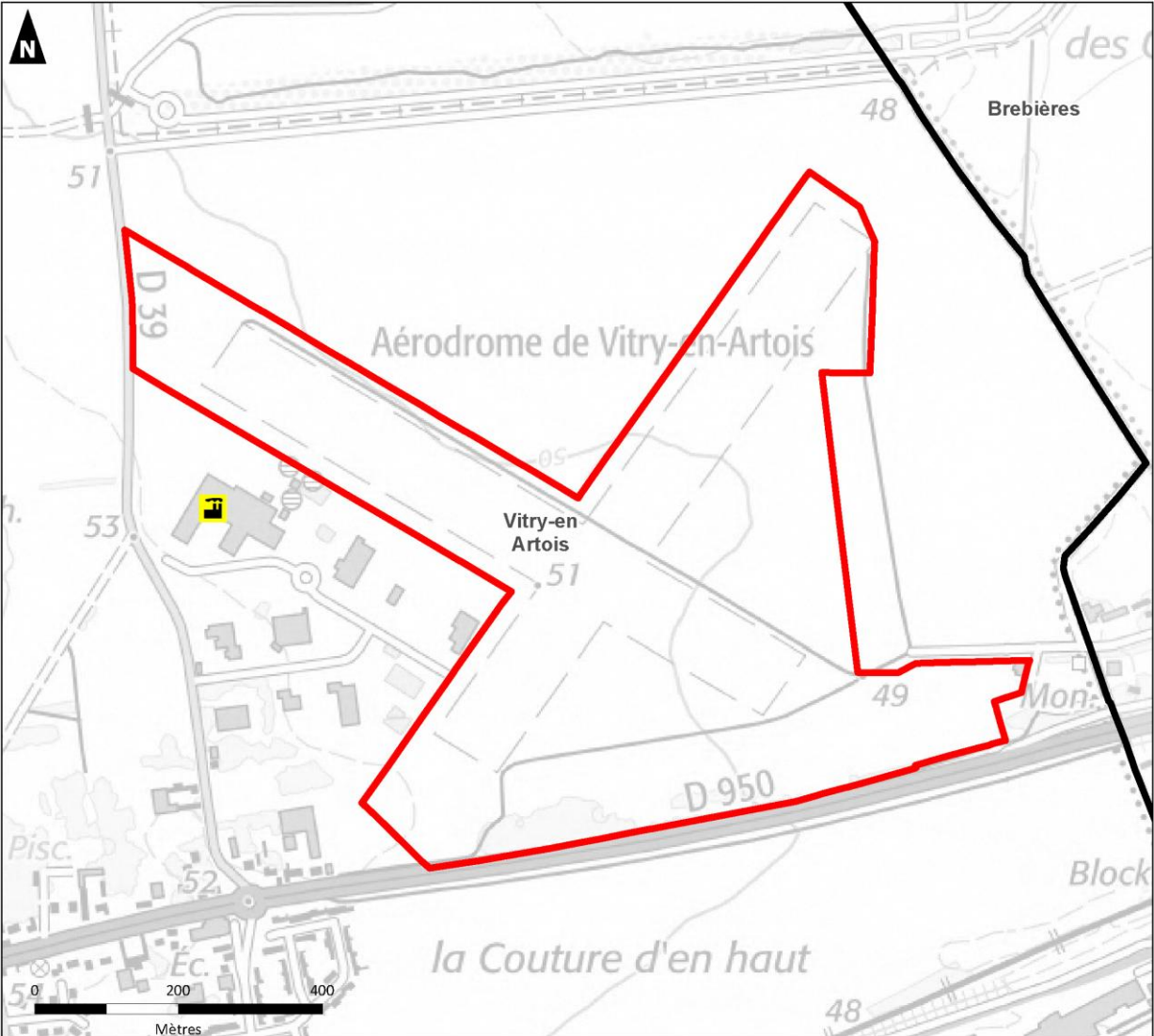
Selon le Code de l'Environnement, les installations classées sont les usines, les ateliers, les dépôts, les chantiers, et d'une manière générale toutes les installations exploitées ou détenues par toute personne physique ou morale, publique ou privée, pouvant présenter des dangers ou des inconvénients pour la commodité, la santé, la sécurité, la salubrité publique, l'agriculture, l'environnement, la conservation des sites et des monuments, ainsi que des éléments du patrimoine archéologique. Le régime des ICPE est issu de la loi du 19 juillet 1976 (articles L511-1 et suivants du Code de l'Environnement sur les installations soumises à autorisation, enregistrement ou déclaration).

Aucun risque ICPE n'est également à déclarer sur le site projet. A noter toutefois la proximité immédiate d'une entreprise classée ICPE non Seveso au sein du Parc d'Activités de l'Aérodrome, il s'agit de l'entreprise Foodiz Cuisine, qui pratique la fabrication de plats préparés.





Communauté de Communes Osartis Marquion (62)
Etude dérogatoire à la Loi Barnier dite « Etude d'entrée de ville »
- Article L111-8 du Code de l'Urbanisme - Commune de Vitry-en-Artois
Installations Classées pour la Protection de l'Environnement



Sources données : Géorisques
Fond de carte : Cadastre - Scan 25* - © IGN 2021

Réalisation : Auddicé urbanisme, février 2024

- Commune concernée

Limites communales

Localisation du périmètre
- Installations Classées pour la Protection de l'Environnement
soumises à autorisation ou à enregistrement (seuil Seveso) :**

Industrie (non Seveso)

2.3 Autres aléas

2.3.1 Pollution lumineuse

La fragmentation des habitats constitue une des principales causes d'extinction des espèces animales et végétales dans les pays industrialisés. Elle se manifeste lorsqu'un écosystème de large étendue se retrouve éclaté, de par les actions humaines, en de nombreux petits habitats isolés les uns des autres.

La capacité de dispersion d'une espèce est liée à sa mobilité et aux éléments naturels structurant le paysage.

Lorsque les sous-populations dispersées ne peuvent parcourir la distance qui les sépare, elles évoluent indépendamment les unes des autres et se retrouvent isolées. Les populations sont alors génétiquement isolées et vouées, à plus ou moins long terme, à disparaître.

Outre l'urbanisation avec le phénomène d'étalement urbain et les infrastructures de transport, la pollution lumineuse participe activement à la fragmentation des habitats naturels.

En effet, certaines espèces ou groupes d'espèces, majoritairement nocturnes ou crépusculaires, peuvent être négativement influencés dans leurs déplacements ou leur cycle de vie (alimentation, repos, reproduction) par un éclairage artificiel excessif ou mal orienté.

Il s'agit notamment des insectes (lépidoptères hétérocères), des chiroptères (chauves-souris) et, dans une moindre mesure, de l'avifaune (rapaces nocturnes et espèces migratrices).

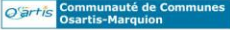
La totalité de la lumière dégagée par l'éclairage public, les habitations, les zones d'activités et l'éclairage des infrastructures de transport crée la nuit une ambiance lumineuse. Cette ambiance lumineuse impacte négativement sur le fonctionnement des écosystèmes en dérégulant le comportement de nombreux animaux ou en créant des barrières écologiques.

La carte ci-après présente le taux de pollution lumineuse à partir des données AVEX de 2016. Les données ne tiennent pas compte de phénomènes très localisés, comme l'éclairage de monuments ou d'édifices publics, ou au contraire l'extinction des luminaires la nuit. La carte rend compte de la pollution lumineuse de nuit, calculée en fonction du nombre d'étoiles visibles depuis la terre.

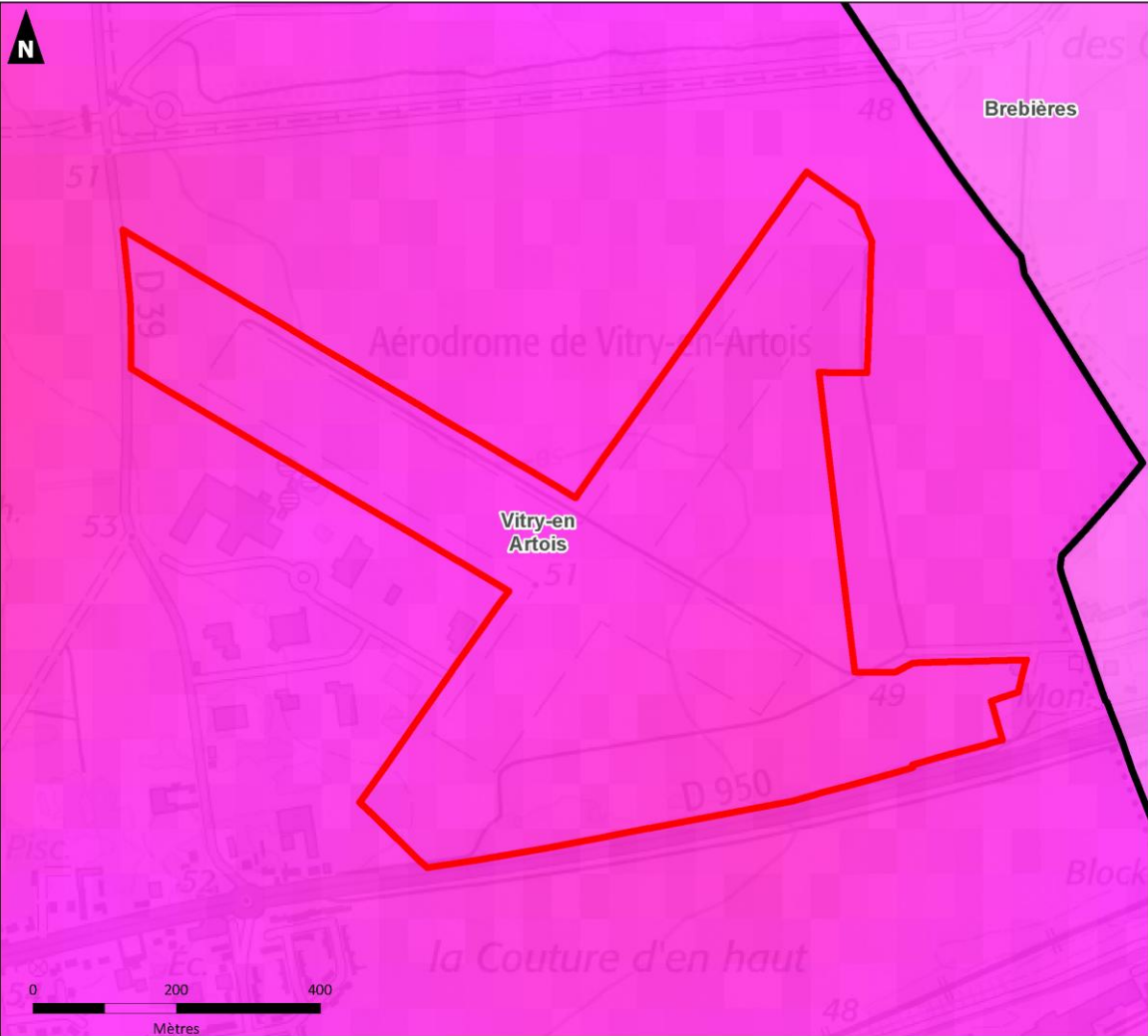
Ainsi, **le site projet est particulièrement impacté par la pollution lumineuse** au regard de la localisation au sein d'une zone urbanisée, à proximité de l'agglomération de Douai et des zones économiques et logistiques (Parc d'Activités des Béliers, Horizon 2000, etc.) qui sont très fortement touchées par la pollution lumineuse et régulièrement éclairées de lumière artificielle la nuit.



Communauté de Communes Osartis Marquion (62)
Etude dérogoaire à la Loi Barnier dite « Etude d'entrée de ville »
- Article L111-8 du Code de l'Urbanisme - Commune de Vitry-en-Artois



Pollution lumineuse (AVEX)



Sources données : AVEX
Fond de carte : Cadastre - Scan 25® - © IGN 2021

Réalisation : Auddicé urbanisme, février 2024

- Commune concernée
- Limites communales
- Localisation du périmètre

Echelle visuelle AVEX

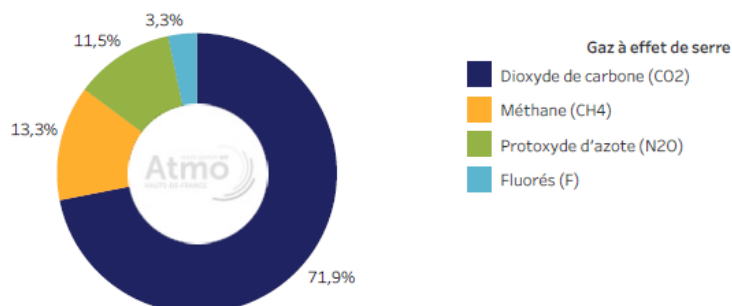
Blanc	0-40 étoiles visibles (hors planifiées) selon les conditions. Pollution lumineuse très puissante et omniprésente. Typique des très grands centres urbains et grande métropole dense et nationale.
Magenta	50-100 étoiles visibles. Les principales constellations commencent à être reconnaissables.
Rouge	100-200 étoiles. Les constellations et quelques étoiles supplémentaires apparaissent. Au télescope, certains télescopes se laissent apercevoir.
Orange	200-250 étoiles visibles, dans de bonnes conditions. La pollution est omniprésente, mais quelques constellations de ciel plus noir apparaissent ; triplement moyenne brillante.
Jaune	250-500 étoiles. Pollution lumineuse encore forte. Vole Lactée peut apparaître dans de très bonnes conditions. Certains télescopes parmi les plus brillants peuvent être perçus à l'œil nu.
Vert	500-1000 étoiles. Grande banlieue tranquille, faubourg des métropoles. Vole Lactée souvent perceptible, mais très sensible encore aux conditions atmosphériques. Typiquement les hautes de pollution lumineuse n'occupent qu'une partie du ciel et montent à 40-50° de hauteur.
Cyan	1000-1800 étoiles. La vole Lactée est visible la plupart du temps (en fonction des conditions climatiques) mais sans être, elle se distingue sans plus.
Bleu	1800-3000 étoiles. Bon ciel, la vole Lactée se détache assez nettement, on commence à avoir la sensation d'un bon ciel, néanmoins, des sources émettent de pollution lumineuse subsistent encore le ciel et la deuxième réflexion.
Vert foncé	Le ciel à la verticale de l'observateur est généralement bon à très bon.
Bleu nuit	3000-5000 étoiles. Bon ciel. Vole Lactée présente et assez puissante, les hautes lumineuses sont très visibles et dispersées, ne reflètent pas notablement la qualité du ciel.
Noir	> 5000 étoiles visibles. Plus de problèmes de pollution lumineuse décelable à la verticale sur la qualité du ciel. La pollution lumineuse ne se présente pas au-dessus de 90° sur l'horizon.

2.3.2 Changements climatiques

■ Emissions de gaz à effet de serre

Le territoire de la Communauté de Communes Osartis-Marquion émet environ **341,2 kteqCO₂ de Gaz à Effet de Serre (GES) par an, soit environ 8,1 teq. CO₂ par habitant.**

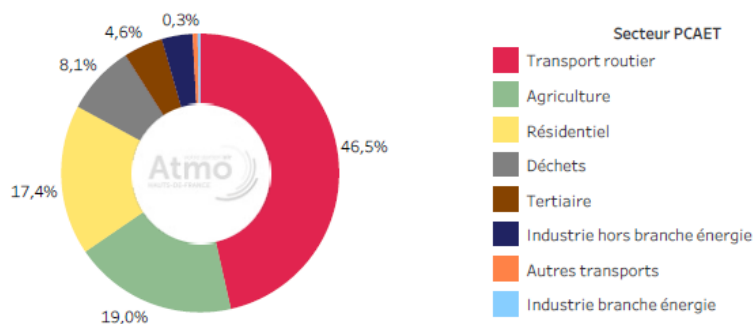
Les principaux gaz à effets de serre concernés sont le dioxyde de carbone CO₂, le méthane CH₄ et le protoxyde d'azote N₂O.



Répartition des missions de GES en 2020 – PCAET

Ces émissions sont majoritairement liées :

- Au transport routier (46,5% des émissions de GES en 2020) ;
- A l'agriculture (19% des émissions de GES en 2020) ;
- Au résidentiel (17,4% des émissions de GES en 2020).



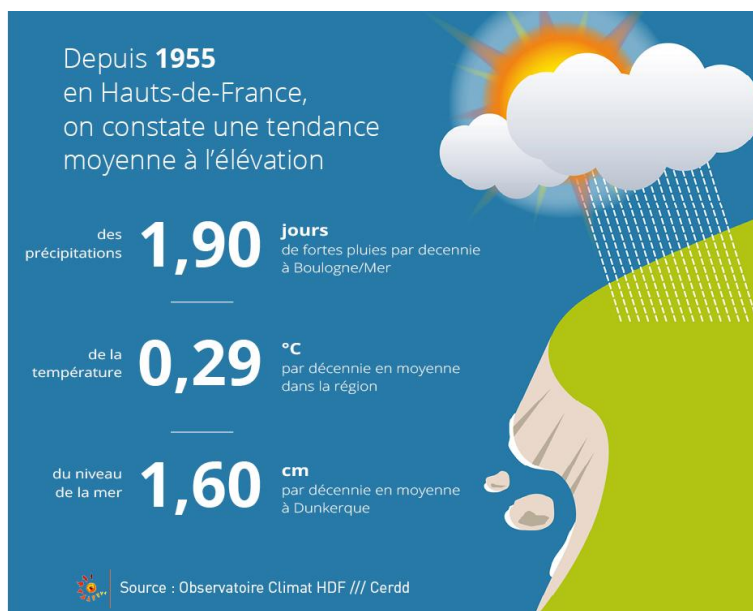
Répartition des missions de GES par secteur d'activité en 2020 – PCAET

A ces émissions directes, s'ajoutent des émissions indirectes liées à l'importation de biens pour la consommation (alimentation, biens de consommations, services, etc.).

■ Impacts du changement climatique et raréfaction des ressources

Avec une hausse de la température moyenne de 0,29°C par décennie, la région des Hauts-de-France va devoir faire face aux effets du changement climatique :

- Aléas climatiques : inondations, glissements de terrain, îlots de chaleur et inconfort thermique, retrait gonflement des argiles, assèchement des zones humides régulatrices du climat, augmentation des précipitations, etc ;
- Raréfaction des ressources : diminution du rendement agricole, évolution du prix des énergies fossiles, inflation, baisse de pouvoir d'achat des ménages face à la hausse des coûts, raréfaction de la disponibilité des matières premières, etc.



Climat

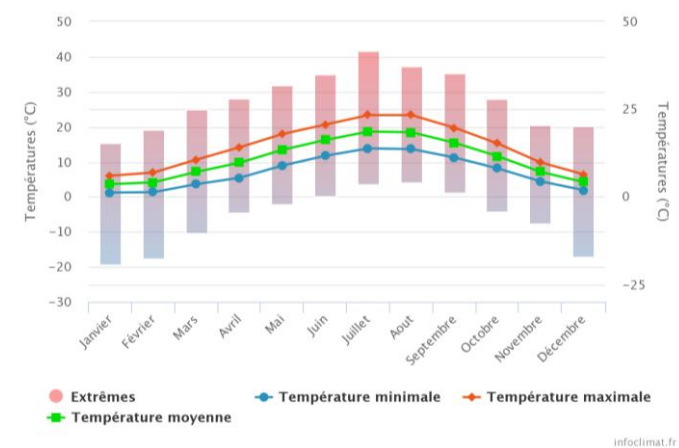
Les données présentées ci-après proviennent de la **station météorologique implantée à Lesquin**, à proximité de Lille. La commune d'Estrées est située à environ 35 kilomètres au Sud de la station.

Le territoire communal est caractérisé par les principaux traits des **climats tempérés océaniques**. Les amplitudes thermiques saisonnières sont faibles et les précipitations ne sont négligeables en aucune saison. **Les hivers y sont doux et humides et les étés frais.**

Les tableaux et graphiques ci-après précisent les données climatiques pour la période 1981-2010 et/ou 1991-2010 (source : infoclimat.fr / Météo-France) :

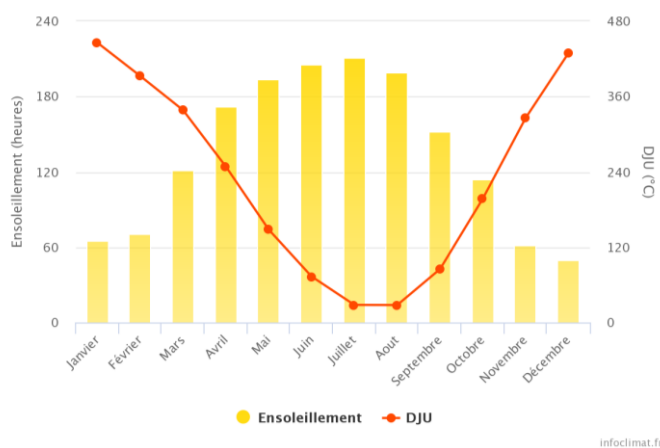
TEMPÉRATURES A LILLE-LESQUIN – Période 1981-2010

Mois	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	Année
Températures maximales (°C)	6	6,9	10,6	14,1	17,9	20,6	23,3	23,3	19,7	15,2	9,8	6,4	14,5
Températures maximales records (°C)	15,2	19	24,8	27,9	31,7	34,8	41,5	37,1	35,1	27,8	20,3	20	41,5
Année des températures maximales records	2007	2019	2021	2007	2005	1947	2019	2020	2020	2011	2018	1973	2019
Températures minimales (°C)	1,2	1,3	3,6	5,4	8,9	11,7	13,8	13,6	11,2	8,1	4,4	1,9	7,1
Températures minimales records (°C)	-19,5	-17,8	-10,5	-4,7	-2,3	0	3,4	3,9	1	-4,4	-7,8	-17,3	-19,5
Année des températures minimales records	1982	1956	2013	1968	1967	1962	1964	1956	1979	1950	1998	1964	1982
Températures moyennes (°C)	3,6	4,1	7,1	9,7	13,4	16,2	18,6	18,4	15,4	11,6	7,1	4,2	10,8



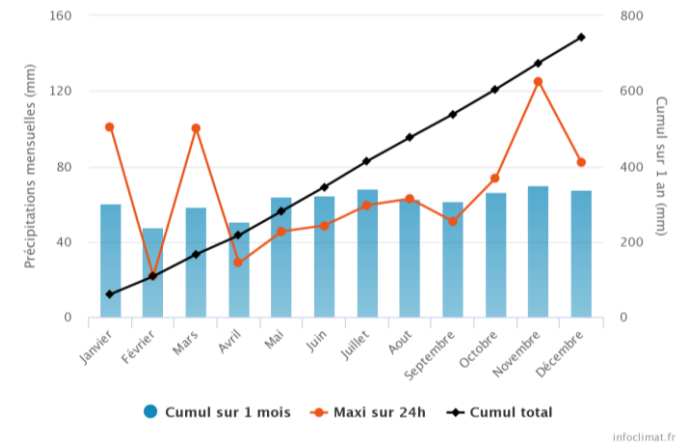
ENSOLEILLEMENT A LILLE-LESQUIN – Période 1981-2010

Mois	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	Année
Ensoleillement (heures)	65,5	70,7	121,1	172,2	193,9	206	211,3	199,5	151,9	114,4	61,4	49,6	1617,5 Moy : 135

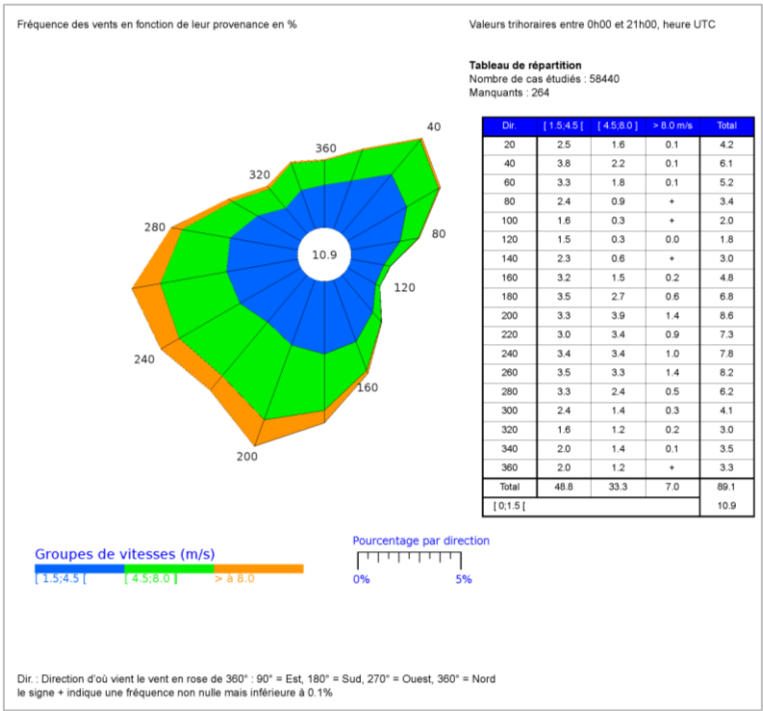


PRECIPITATIONS A LILLE-LESQUIN – Période 1981-2010

Mois	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	Année
Précipitations (hauteur moyenne en mm)	60,5	47,4	58,3	50,7	64	64,6	68,5	62,8	61,6	66,2	70,1	67,8	742,5 Moy : 61,8



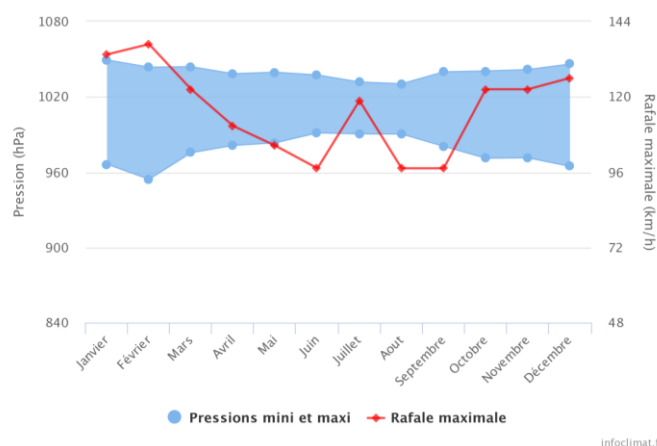
VENTS A LILLE-LESQUIN



Rose des vents – Lille-Lesquin – Période 1991-2010

Source : Météo France

Les températures sont ainsi relativement **fraîches en automne et en hiver** et sont généralement assez **douces en été** (aux alentours de 18°C en moyenne aux mois de juillet et d'août).



Pression et vents extrêmes – Lille-Lesquin – Période 1981-2010

Source : Météo France

Les précipitations ont tendance à se répartir tout au long de l'année avec un maximum tout de même en période hivernale.

L'ensoleillement est plus favorable pendant le printemps et particulièrement l'été.

Les vents dominants sont de secteur Sud – Sud-Ouest.

■ Qualité de l'air

La qualité de l'air est un enjeu fort sur le territoire, aussi bien au niveau de l'air extérieur que de l'air intérieur. La pollution de l'air a des conséquences en matière de santé (pathologies respiratoires et cardiovasculaires, etc.) mais aussi sur les activités économiques (impact sur les cultures), environnementales (dérèglement climatique, écosystèmes sensibles, pluies acides, contamination des sols et de l'eau) et patrimoniales (dégradation des bâtiments).

• Registre Français des Emissions Polluantes

Polluant	Description
Dioxyde de soufre (SO ₂)	Le dioxyde de soufre est un gaz incolore, à l'odeur bien spécifique, très irritant à des concentrations élevées.
Dioxyde d'azote (NO ₂)	Le dioxyde d'azote est un gaz irritant pour les bronches. Il est émis lors des phénomènes de combustion. Les principales sources d'émissions sont les transports, l'industrie, l'agriculture et le secteur résidentiel/tertiaire.
Ozone (O ₃)	L'ozone est un gaz agressif qui pénètre facilement jusqu'aux voies respiratoires les plus fines. Il provoque toux, altérations pulmonaires et irritations oculaires. Il a un effet néfaste sur les végétaux et sur certains matériaux. Les teneurs en ozone augmentent par temps stable, ensoleillé et très chaud. L'ozone est un polluant secondaire qui résulte de la transformation chimique dans l'atmosphère de polluants primaires, en particulier le NO, le NO₂ et les Composés Organiques Volatiles (COV) sous l'effet des rayonnements solaires.
Particules en suspension (PM ₁₀ – PM _{2.5})	Les particules en suspension sont de taille et de composition très variables. Elles sont souvent associées à d'autres polluants tels le SO₂, les Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques... Les sources d'émissions sont la combustion des matières fossiles, le transport automobile (gaz d'échappement, usure, frottements) et l'industrie (sidérurgie, incinération).
Monoxyde de carbone (CO)	Le monoxyde de carbone est un gaz inodore, incolore et inflammable. Le CO se forme lors de la combustion incomplète de matières organiques (gaz, charbon, fioul, carburants, bois).
Métaux lourds	Les métaux lourds (Pb, Ni, Cd, As) se retrouvent généralement au niveau des particules. Les sources d'émissions sont : la combustion du charbon, du pétrole, l'incinération des ordures ménagères, l'industrie (procédés particuliers). L'agriculture et le résidentiel tertiaire sont également émetteurs mais en moindre mesure.
Composés Organiques Volatils (COV) – Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP)	- Les COV entrent dans la composition des carburants mais aussi de nombreux produits courants (peinture, encres, colles etc.). Les sources d'émissions sont la combustion des carburants, l'évaporation lors de la fabrication, du stockage et de l'utilisation, le milieu naturel (forêts et certaines cultures). - Les HAP sont des composés formés de 4 à 7 noyaux benzéniques. La source principale d'émission est la combustion des matières fossiles (moteur diesel), sous forme gazeuse ou particulaire. Le risque de cancer lié aux HAP est l'un des plus anciennement connus.

■ Les principaux secteurs polluants

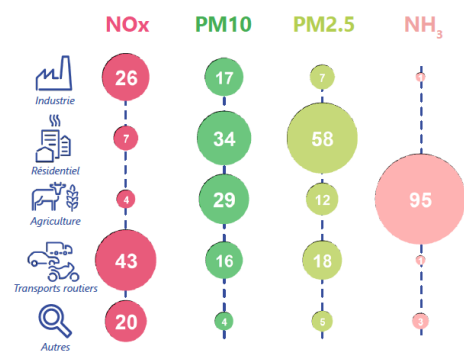
En 2021, le Département du Pas-de-Calais a connu 5 jours d'épisode de pollution aux particules PM10 (seuil information et recommandation) entre mars et avril.



En 2018, dans le Pas-de-Calais, les principaux secteurs émetteurs étaient :

- Nh3 : l'agriculture avec une part de 95% ;
- PM2.5 : Le résidentiel à 58% ;
- PM10 : Le résidentiel à 34%, l'agriculture à 29%, suivis de l'industrie à 17% et les transports routiers à 16% ;
- NOx : Les transports routiers à 43%, l'industrie à 26% et le secteur autre à 20%.

Répartition sectorielle des émissions de polluants sur le Département du Pas-de-Calais en 2018 (en %)

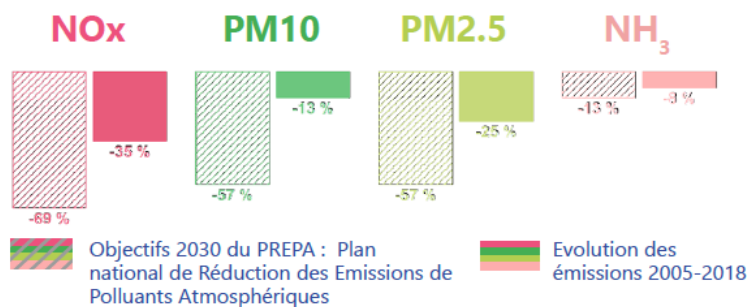


Source : Inventaire Atmo HdF M2020_v4

Le secteur **Autres** comprend : énergie, tertiaire, autres transports, déchets et les émissions biogéniques.

On observe toutefois une amélioration avec une diminution de la part des émissions entre 2005 et 2018 tous polluants confondus.

Evolution des émissions sur le Département du Pas-de-Calais depuis 2005



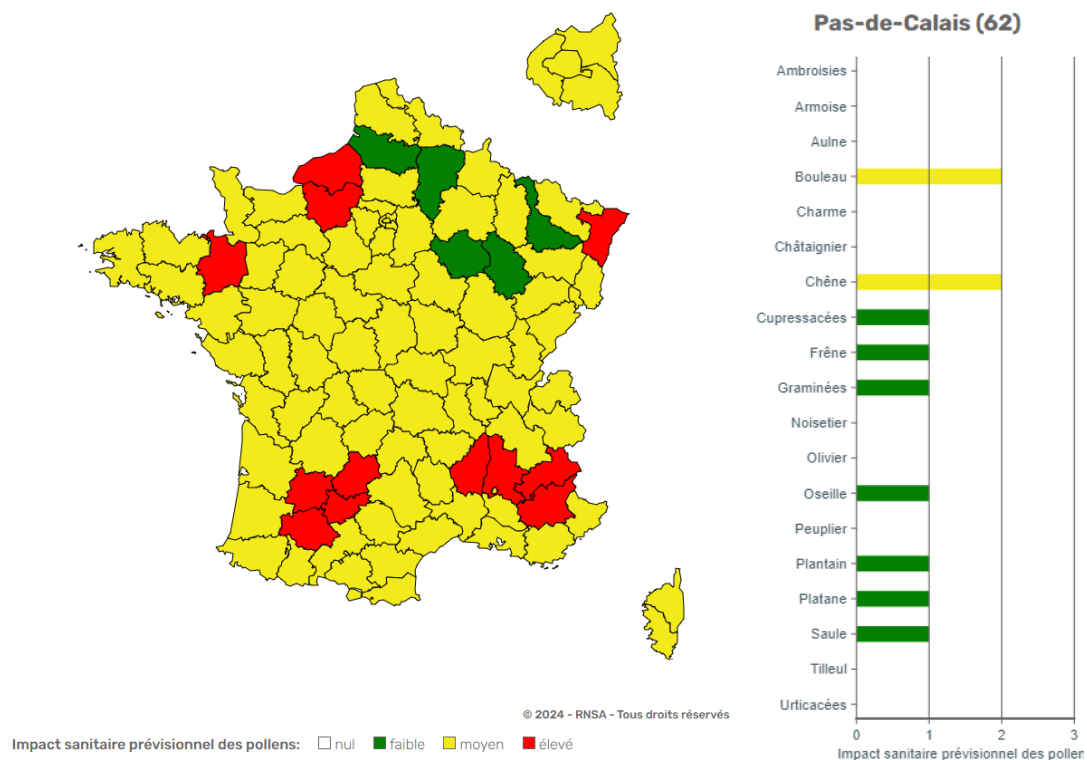
Source : Inventaire Atmo HdF M2020_v4

2.3.3 Aléa pollen

Les pollens allergisants sont susceptibles de dégrader la qualité de l'air et de générer des effets sanitaires sur le territoire. Le département du Pas-de-Calais est impacté par le développement d'espèces allergisantes et notamment par les graminées, le bouleau, le chêne, etc. La hausse de températures attendue, en lien avec le changement climatique, est susceptible de favoriser la remontée et/ou l'expansion des espèces allergènes (ex : l'ambroisie).

Le Réseau National de Surveillance Aérobiologique (RNSA) est chargé d'analyser le contenu de l'air en pollens et moisissures pouvant avoir une incidence sur le risque allergique de la population. La station la plus proche du territoire est située à Lille.

Actuellement, l'enjeu « pollen » apparaît modéré par rapport à d'autres Régions.



Carte du risque d'allergie aux pollens – RNSA, 2024

2.4 Servitudes d'Utilité Publique et Obligations Diverses

■ Définition

Source : Préfecture, Cerema, DDTM

Les Servitudes d'Utilité Publique (SUP) sont motivées par des motifs d'utilité publique. Elles établissent, à l'initiative de l'administration, pour cause d'utilité publique, des limites au droit de propriété et d'usage du sol. Elles sont instituées en vertu des réglementations qui leur sont propres (Arrêté Ministériel, Préfectoral, Déclaration d'Utilité Publique).

Selon le Cerema, une servitude d'utilité publique « *Constitue une limitation administrative au droit de propriété, instituées par l'autorité publique dans un but d'utilité publique. Elles sont susceptibles d'avoir une incidence sur la constructibilité et plus largement sur l'occupation des sols* ».

Les Servitudes d'Utilité Publique constituent ainsi des limitations administratives au droit des propriétés, et instituées au bénéfice :

- Des personnes publiques que sont l'État, les Collectivités Locales, les Etablissements Publics ;
- Des concessionnaires de services ou de travaux publics ;
- De personnes privées exerçant une activité d'intérêt général.

Le site d'étude est concerné par des Servitudes d'Utilité Publique ainsi que des Obligations Diverses qu'il convient de prendre en compte lors des projets.

■ Les Servitudes d'Utilité Publique

Le site projet est concerné par la présence de servitudes :

Code	Désignation
02- Protection sanitaire	
AS1 Captage	Périmètre de protection éloigné du champ captant de Quiéry-la-Motte
I4 Ligne électrique	Ligne aérienne ou canalisation souterraine
07- Voies de Communications	
T5 Dégagement aéronautique	Servitudes aéronautiques de dégagement : installation aéronautique
T1 Voie ferrée	Chemin de fer Paris-Lille
JS1 Protection des équipements sportifs	Enceinte et installation sportive

■ Les Obligations diverses

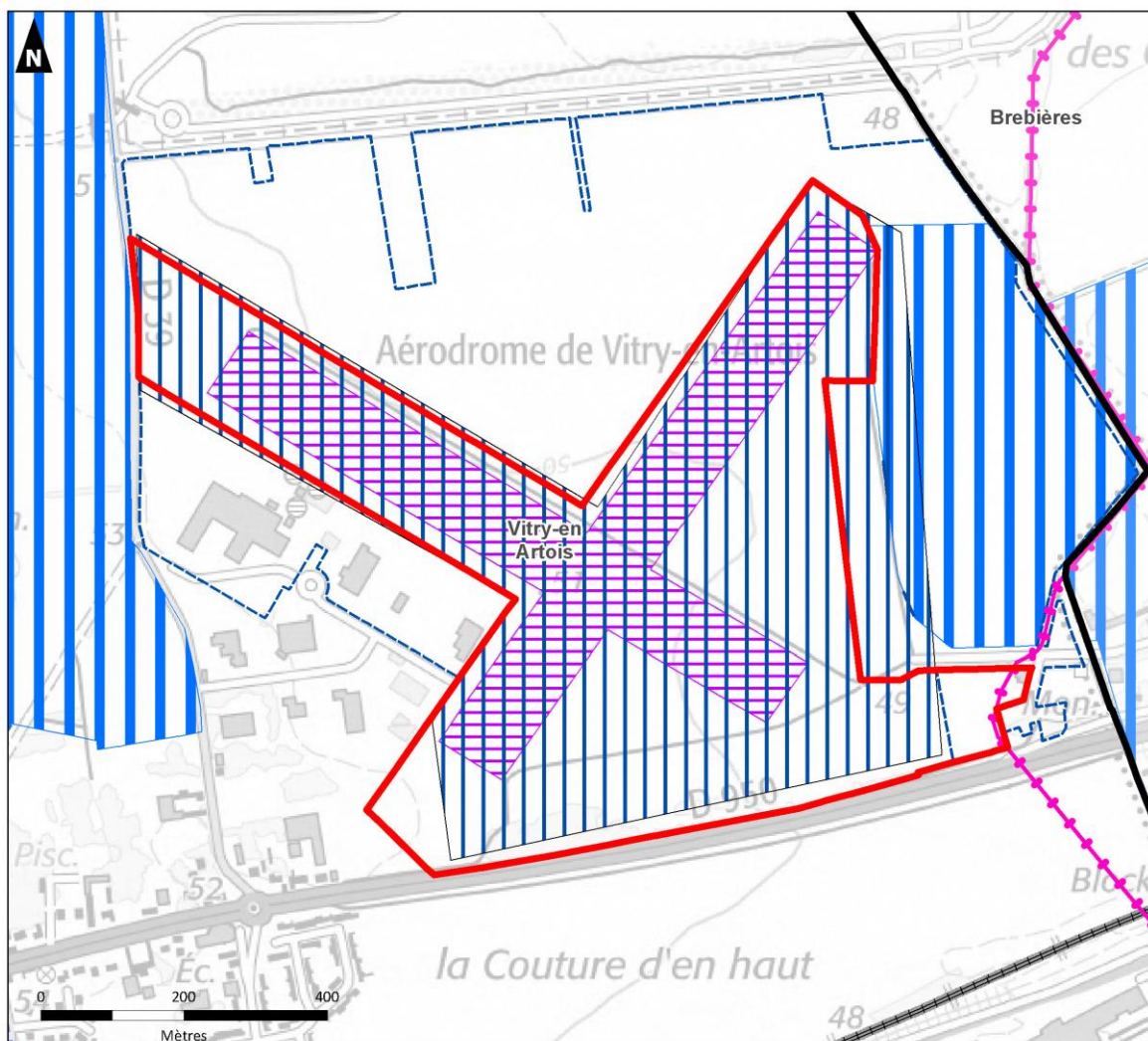
Le site projet est concerné par la présence d'un axe terrestre bruyant relatif à la RD950.



Communauté de Communes Osartis Marquion (62)
Etude dérogatoire à la Loi Barnier dite « Etude d'entrée de ville »
- Article L111-8 du Code de l'Urbanisme - Commune de Vitry-en-Artois



Servitudes d'Utilité Publique

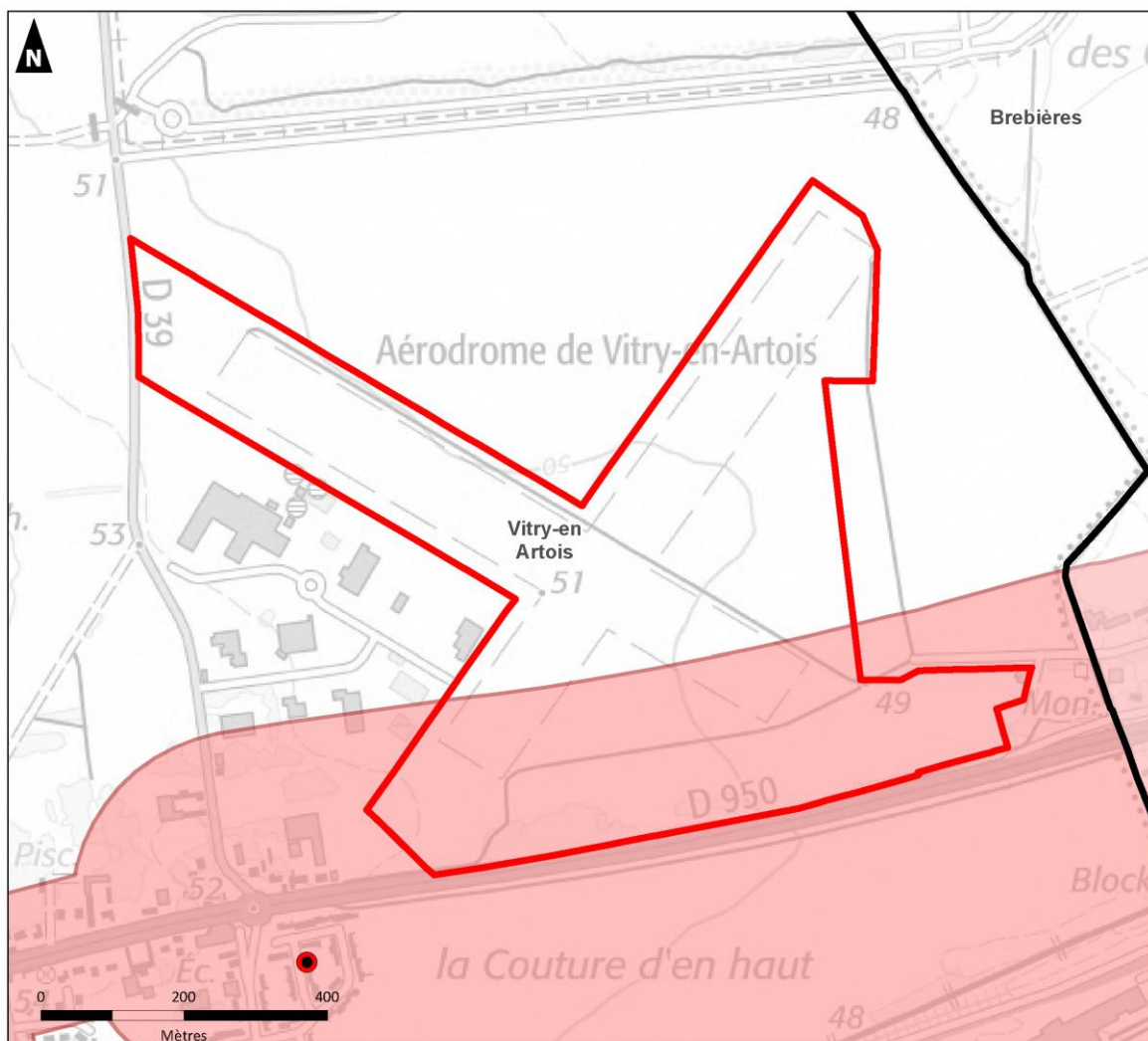


Sources données : DDTM62
Fond de carte : Cadastre - Scan 25° - © IGN 2021

Réalisation : Auddicé urbanisme, février 2024

- | | |
|--|--|
| Commune concernée | T5 - Servitudes aéronautiques de dégagement |
| Limites communales | Installation aéronautique |
| Localisation du périmètre | Zone de protection |
| I4 - Lignes ou canalisations électriques | AS1 - Protection des eaux potables - périmètres |
| Ligne aérienne ou canalisation souterraine | Périmètre de protection éloigné du captage |
| PT3 - Réseaux de communication | |
| Tracé du réseau | |
| T1 - Chemin de fer | |
| Tracé de voie | |
| JS1 - Servitudes de protection des équipements sportifs | |
| Installation sportive (Plus petit que les enceintes) | |
| Installation sportive (enceinte) | |

Obligations diverses



Sources données : DDTM62
Fond de carte : Cadastre - Scan 25° - © IGN 2021

Réalisation : Auddicé urbanisme, février 2024

- | | |
|---|---|
|  Commune concernée |  Cavité souterraine |
|  Limites communales |  Axe terrestre bruyant |
|  Localisation du périmètre | |

CHAPITRE 3. PRINCIPE D'AMENAGEMENT

3.1 Synthèse des atouts et faiblesses du site projet

Le diagnostic établi précédemment a permis d'analyser différents volets afin de mettre en exergue les forces et faiblesses du site et de ses abords permettant de proposer des règles justifiant de la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

	ATOUTS	CONTRAINTES
NUISANCES	- Site projet éloigné du centre-bourg, limitant les potentielles nuisances pour la partie habitée ; - Absence d'aléa relatif aux remontées de nappe phréatique ; - Sensibilité faible au retrait-gonflement des sols argileux. Une vigilance ne doit toutefois pas être écartée ; - Zone de sismicité faible (niveau 2) ; - Absence d'indice de cavité sur l'emprise du site projet ; - Potentiel radon faible ; - Absence de risque TMD ; - Arrêt de l'activité de l'aérodrome de Vitry-en-Artois ; - Absence de site BASOL ou SIS ; - Absence de risque ICPE sur le site projet ; - Enjeu « pollen » modéré.	- Acoustique : La RD950 présente un classement sonore de catégorie 3. Il conviendra de prendre en compte le bruit des infrastructures de transport routier, aérien (aéroclub de l'Artois), des installations (activités économiques présentes à proximité) ; - Vulnérabilité moyenne à forte des eaux souterraines : géologiquement, le sous-sol se compose de craie blanche, ce qui signifie qu'il est favorable à l'infiltration, mais assez défavorable à l'épuration, et donc présentent une sensibilité aux rejets et aux polluants ; - Présence d'une zone à enjeux eau potable (AAC du captage d'Escrebieux) ; - Présence d'un aléa « engins de guerre » ; - Présence d'une entreprise classée ICPE non Seveso à proximité immédiate du site (au sein du Parc d'Activités de l'Aérodrome) ; - Impacts liés à la pollution lumineuse au regard de la localisation au sein d'une zone urbanisée, à proximité de l'agglomération de Douai et des zones économiques et logistiques ; - Impact potentiel sur l'augmentation du trafic routier, des émissions de GES et sur la qualité de l'air ; - Activités économiques et aéronautiques présentes à proximité du site pouvant générer de potentiels nuisances.
SECURITE	- Deux accès possible au site : Une contre-allée de desserte et une voie en attente depuis la zone d'activités existante ; - Des passages piétons sécurisés avec îlots de refuge dans la partie agglomérée du bourg ; - Des aménagements de sécurité pour réduire la vitesse le long de la RD950 (rétrécissement de la chaussée, limitation de la vitesse, etc.).	- Site projet éloigné du centre-bourg ; - Vitesse excessive en entrée de bourg et sur la RD950 (jusqu'à 110km/h) ; - Trafic important le long de la RD950 ; - Accès difficilement carrossable depuis le Chemin des Vertes Rues ; - Absence de cheminements piétons continus le long de la RD950 ; - Site projet directement concerné par la RD950 qui est classée voie à grande circulation qui impose un recul des constructions au-delà dans une bande de 75 m depuis l'axe de la RD950 ; - Présence de Servitudes d'Utilité Publique et Obligations Diverses qu'il convient de prendre en compte lors des projets. : AS1 captage, I4 lignes électriques, T5 dégagement aéronautique, JS1 enceinte et installation sportive et voie bruyante.

	ATOUTS	CONTRAINTES
QUALITE ARCHITECTURALE & URBAINE	- Position stratégique à proximité d'axes de desserte structurants qui facilite le développement économique (effet vitrine) ; - Implantation idéale dans la continuité d'un parc d'activités existant, limitant les nuisances pour l'habitat ; - Requalification d'une friche (ancien aérodrome) ; - Monument commémoratif identifié au zonage à proximité immédiate ; - Présence d'une gare dans le centre-bourg de Vitry-en-Artois.	- Entrée de bourg franche au caractère routier qui gagnerait à soigner ses transitions ; - Voiture prédominante dans les modes de déplacements ; - Développement urbain à vocation économique qui va générer une conurbation entre Brebières et Vitry-en-Artois ; - Absence d'unité dans l'architecture des constructions aux abords du site ; - Manque d'homogénéité dans le traitement du mobilier urbain (style, couleur, etc.) ; - Abondance de la signalétique (panneaux de signalisation et publicité), qui peut perturber les repères et la lisibilité de l'espace urbain ; - Réseaux aériens peu esthétiques.
QUALITE PAYSAGERE & ENVIRONNEMENTALE	- Des paysages diversifiés : - Au Nord, les Belvédères Artésiens ; - Au Sud, les paysages du Val de Scarpe ; - Une topographie plane et homogène sans ligne de talweg ; - Fenêtres agricoles ponctuées de boisements épars de part et d'autre de la RD950 ; - Perspective sur la silhouette villageoise nichée au creux de la végétation, caractéristique des villages-courtils ; - Clocher de l'église qui apparaît comme un élément signal du paysage et offre un point de repère vertical ; - Entrée d'agglomération accompagné de parterres et de jardinières fleuries ; - Absence de cours d'eau de surface ou de zone humide ; - Présence d'une pâture en entrée de bourg qui joue un rôle non négligeable pour les milieux ; - Absence de site « Natura 2000 » ou ZNIEFF ; - Enjeux écologiques et patrimoniaux qualifiés de faibles à forts (prairie de fauche, pâture à proximité, bosquet, etc.) selon les données ARCH ; - Plantations et traitement paysager aux abords de la Zone d'Activités de l'Aérodrome ; - Présence d'un parc urbain dans la Zone d'Activités de l'Aérodrome qui participe au stockage et à l'infiltration des eaux pluviales.	- Ambiance « routière » en entrée de bourg ; - Site est en nature de prairie qui risque de perdre ses fonctionnalités ; - Des bâtiments peu ou pas intégrés dans le paysage ; - Disparition de la fenêtre agricole si aménagement du site ; - Evolution des paysages avec risque de création d'enclaves agricoles et conurbation entre les deux villes de Vitry-en-Artois et Brebières ; - Formes anthropiques non intégrées dans le paysage (habitations et lotissements, bâtiments d'activités, aérogénérateurs, pylônes électriques, infrastructures de transports qui peuvent être assimilées à des éléments de césure du paysage, etc.).

3.2 Principes généraux en matière d'aménagement

■ Nuisances

- Les nouvelles constructions et aménagements devront prendre en compte les risques aléas et nuisances existants et veiller à ne pas générer de nouveaux risques ;
- Prévoir une isolation acoustique des bâtiments tenant compte des bruits générés par les infrastructures de transport routier & aérien et des activités économiques de la Zone d'Activités de l'Aérodrome ;
- Limiter l'implantation d'activités potentiellement polluantes afin de préserver la nappe souterraine de toute source de pollution (voire prévoir un prétraitement des eaux pluviales avant infiltration) ;
- Permettre une gestion hydraulique des eaux pluviales afin de limiter les ruissellements en direction de la voirie et des constructions. Ainsi, il conviendra d'être attentif aux dénivellations naturelles du terrain et de s'appuyer sur les pentes existantes afin de gérer la collecte des eaux pluviales (création de noues, chaussées drainantes, etc.). Les ouvrages de gestion des eaux pluviales devront être dimensionnés conformément au projet et ne devront pas générer de nouveaux risques. Les eaux pluviales devront être infiltrées à la parcelle (excepté en cas d'impossibilité technique avérée) et le recours à des techniques alternatives de gestion des eaux sera privilégié.
- Limiter la lumière artificielle la nuit, orienter les éclairages vers le bas et régler l'intensité pour réduire l'impact de la pollution lumineuse sur la biodiversité ;
- Mener une réflexion sur la desserte du site en transports en commun ou modes doux alternatifs à la voiture et prévoir du mobilier adapté pour les stationnements vélos ;
- Tenir compte de la présence des activités existantes implantées aux abords du site ;

■ Sécurité : Accès, voiries, déplacements et réseaux

- Consulter le gestionnaire de la voirie concernée lors de tout aménagement ;
- Accès au site :
 - Prévoir un accès depuis la contre-allée de desserte (réfection et renforcement à prévoir chemin des Vertes Rues) ainsi que depuis la voie en attente localisée sur la Zone d'Activités de l'Aérodrome ;
 - Limiter les accès directs depuis la RD950 ou prévoir une contre-allée sécurisée avec l'accord du Département ;
- Calibrer les voiries au gabarit suffisant pour accueillir des poids lourds et desservir le site. Au regard de la situation en entrée de bourg, la sécurité au niveau de la voirie devra être étudiée au regard des flux supplémentaires de véhicules aux intersections avec les voies départementales. Il conviendra d'inscrire les voiries dans la continuité de la Zone d'Activités de l'Aérodrome ;
- Limiter les voies en impasse. Si le bouclage de la voirie ne peut être assuré, une placette de retournement sera aménagée en fin de voirie, afin de faciliter le demi-tour des véhicules. L'aire de retournement devra être dimensionnée de manière à garantir les manœuvres des véhicules de secours, de ramassage des déchets et des poids lourds ;
- Prévoir des continuités douces et sécurisées au sein de la zone ;
- Créer des espaces de stationnements dimensionnés au projet en dehors des voies publiques. Une réflexion devra être menée sur la création de stationnements mutualisés ;
- Les stationnements devront correspondre aux besoins de l'activité des constructions édifiées ;
- Privilégier la création de stationnements paysagers perméables (matériaux drainants) ;

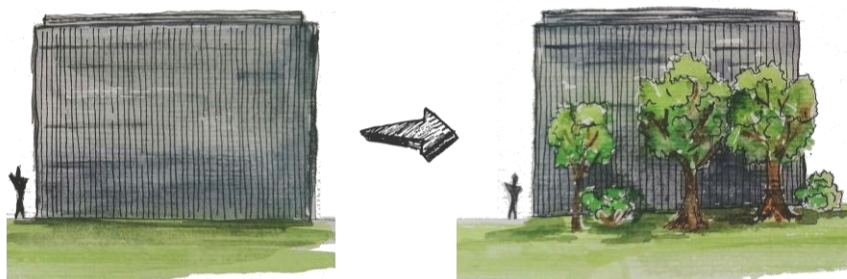
- Traiter qualitativement les abords de la voirie ;
- Privilégier une infiltration à la parcelle et une gestion alternative des eaux pluviales. Il est recommandé de procéder au stockage, à la récupération et à la réutilisation des eaux pluviales ;
- Enterrer les réseaux en souterrain ;
- Prendre en compte les besoins en réseaux sur la globalité de la zone ;
- Anticiper la pose des fourreaux pour le déploiement de la fibre optique ;
- Interdire les rejets polluants en direction des milieux naturels ;

■ **Qualité architecturale et urbaine : aménagement du site et constructions**

- S'inscrire dans la continuité de la Zone d'Activités de l'Aérodrome ;
- Ne pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux paysages naturels, architecturaux ou urbains ;
- Ne pas nuire à la topographie du site. Être attentif aux dénivellations naturelles du terrain et s'appuyer sur les pentes existantes pour implanter les bâtiments et afin de gérer la collecte des eaux pluviales (création de noues, bassins d'infiltration, chaussées drainantes, etc.). Les ouvrages de gestion des eaux pluviales devront être dimensionnés conformément au projet et ne devront pas générer de nouveaux risques ;
- Préserver le monument commémoratif identifié chemin des Vertes Rues au titre de l'article L151-19 du Code de l'urbanisme ;
- Garantir une implantation optimum des constructions pour bénéficier des apports gratuits du soleil ;
- Limiter la hauteur des bâtiments au sein de la zone économique : ne pas dépasser 20 m de hauteur et prévoir un gradient progressif depuis la RD950 si cela s'avère envisageable ;
- Limiter l'aspect et la teinte des matériaux : prévoir une palette chromatique ;
- Réduire l'impact des constructions par la maîtrise du volume (typomorphologie des bâtiments), l'aspect des matériaux et les teintes, et par la réalisation d'un accompagnement végétal ;
- Interdire l'emploi brut de matériaux normalement destinés à être recouverts (exemples : parpaings, briques creuses, etc.). Ces derniers devront obligatoirement être enduits, peints, disposer d'un bardage ou d'un parement ;
- Concernant les implantations des constructions, veiller à appliquer la règle du H/2 sans pouvoir être inférieure à au moins 3 mètres ;
- Limiter la publicité en entrée de bourg et mettre l'accent sur une signalétique claire et épurée ;
- Prévoir un recul minimal de 30 m depuis l'axe de la RD950 ;
- Homogénéiser le mobilier urbain ;
- Veiller à intégrer les nouvelles constructions : créer des écrans de verdure composés de haies mixtes et multistrates pour conserver l'identité de village-courtil ;

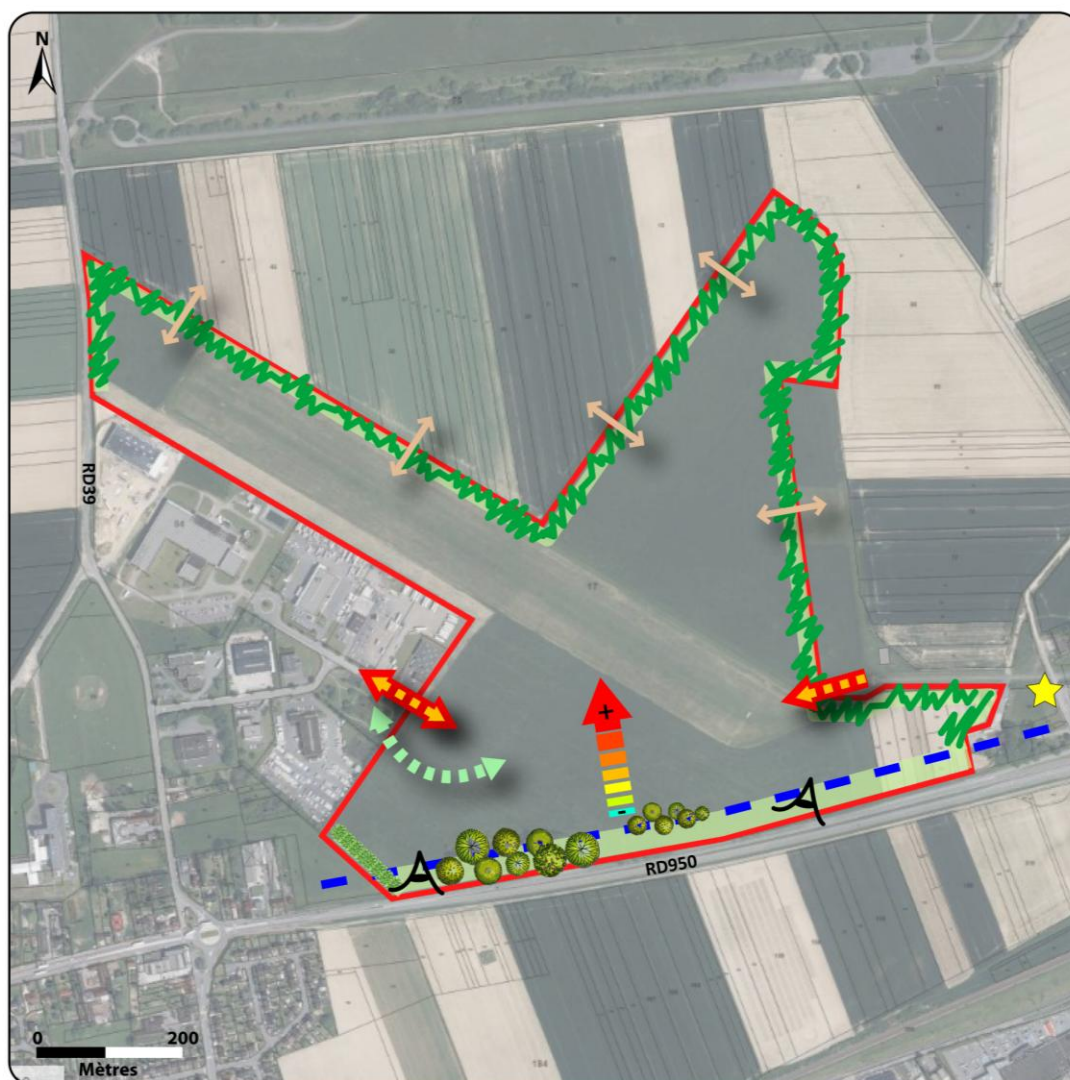
■ Paysages : environnement et insertion paysagère

- Préserver les bosquets et boisements épars existants et encourager les actions de renaturation ;
- Retravailler des transitions végétales progressives en entrée de bourg, avec des aménagements paysagers le long des voies ;
- Intégrer l'opération dans l'environnement urbain et paysager existant ;
- Maintenir des perspectives sur le clocher de Vitry-en-Artois ;
- Encourager les végétalisations des bâtiments et abords des constructions ;
- Traiter les lisières urbaines : soigner la transition lors de constructions et d'aménagements implantés en limite entre la zone urbaine et la zone agricole (franges urbaines). Ces aménagements paysagers participent également à l'identité rurale de la commune ;



Favoriser l'intégration paysagère des bâtiments d'activités par le biais de plantations

- Toutes les plantations devront être choisies parmi les essences locales. La plantation d'espèces invasives, protégées ou rares est strictement interdite ;
- Maintenir les ceintures prairiales autour des bourgs : cela permet de diversifier les paysages, de conserver les vocations agricoles, de maintenir la biodiversité, de tamponner les eaux pluviales, d'assurer des fonctions épuratrices (infiltration et filtration), de conserver des sols vivants, d'assurer le stockage du carbone (puits de carbone), de participer à la régulation des températures, etc.
- Prévoir une haie basse continue et diversifiée ponctuée de plantations d'arbres de haute tige en lisière de la pâture existante. Celle-ci sera obligatoirement composée d'essences locales (haies végétales diversifiées, etc.) ;
- Créer une continuité avec le parc urbain existant ;
- Enrichir le nombre de strates végétales dans les plantations, notamment sur les lisières ;
- Veiller à ce que les plantations ne créent aucune gêne pour la circulation et la sécurité publique ;
- Limiter la création d'obstacles au sein des corridors écologiques : prévoir des perméabilités dans les clôtures pour le passage de la petite faune (notamment sur les limites avec la zone agricole), ou, si cela s'avère nécessaire, mener une réflexion sur la création d'ouvrage de franchissement (de type passage à faune) ;
- Faire de la trame bâtie un support de la nature en ville : les espaces verts, parcs urbains et aménagements paysagers, participent pleinement au développement de la biodiversité en ville et à la lutte contre les phénomènes d'îlots de chaleur urbain ;
- Privilégier des modes de gestion alternatifs qui permettent un enrichissement des sols plutôt que leurs appauvrissement (plan de gestion différenciée, fauche tardive, plantes vivaces endémiques...) ;
- Adapter les revêtements en fonction des usages : privilégier l'utilisation de matériaux perméables afin de maintenir au maximum la fonction écologique des sols.



Légende :

- | | | | |
|--|--|--|--|
| | Périmètre du site projet | | Frange végétale à planter : haies mixtes multistrates |
| | Principe d'accès | | Préserver les bosquets existants |
| | Liaisons piétonnes | | Planter une haie basse continue et diversifiée ponctuée d'arbres de haute tige en lisière de la pâture |
| | Perspective | | Prévoir des perméabilités dans les clôtures pour le passage de la petite faune |
| | Elément de patrimoine à préserver : le calvaire | | Créer une continuité avec le parc urbain existant |
| | Gradient progressif des hauteurs des constructions | | Limite de constructibilité depuis l'axe de la RD950 |