

**13** DOSSIER LOI  
BARNIER



**COMMUNAUTÉ DE COMMUNES  
DES CAMPAGNES DE L'ARTOIS**

# PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL DE L'EST

**DUISANS**

**DOSSIER LOI BARNIER**

PLUI ARRÊTÉ LE **05.12.19**

PLUI APOUVÉ LE **10.12.20**

Dossier réalisé avec  
le bureau d'études :



**COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DES CAMPAGNES DE L'ARTOIS**  
1050, AVENUE FRANÇOIS MITTERRAND - 628 10 AVESNES-LE-COMTE  
PLUI@CAMPAGNESARTOIS.FR [WWW.CAMPAGNESARTOIS.FR](http://WWW.CAMPAGNESARTOIS.FR)

**03. 21. 220. 200**



**Etude loi Barnier au titre de l'article L111-8 du Code de l'Urbanisme****ZONE ÉCONOMIQUE - RD939 - DÉVELOPPEMENT DE LA ZONE ÉCONOMIQUE DE DUISANS**

<b>1. Présentation de l'étude</b>	p.3	<b>8. Qualité de l'urbanisme et des paysages</b>	p.19
<b>2. Contexte de l'étude</b>	p.5	8.1. Définition	
2.1. Situation géographique et présentation du projet		8.2. Parti d'aménagement	
2.2. Document d'urbanisme		8.3. Conséquences réglementaires	
2.3. Justifications du projet et enjeux locaux : intérêt général.		8.4. Conséquence sur les orientations d'aménagement et de programmation	
<b>3. Perceptions visuelles du site</b>	p.10	<b>9. Schéma d'organisation - Synthèse</b>	p.21
<b>4. Enjeux</b>	p.12		
<b>5. Prise en compte des nuisances</b>	p.13		
5.1. Définition			
5.2. Parti d'aménagement			
5.3. Conséquences réglementaires			
5.4. Conséquence sur les orientations d'aménagement et de programmation			
<b>6. Dispositions concernant la sécurité routière</b>	p.15		
6.1. Définition			
6.2. Parti d'aménagement			
6.3. Conséquences réglementaires			
6.4. Conséquence sur les orientations d'aménagement et de programmation			
<b>7. Composition urbaine et architecturale</b>	p.17		
7.1. Définition			
7.2. Parti d'aménagement			
7.3. Conséquences réglementaires			
7.4. Conséquence sur les orientations d'aménagement et de programmation			

## *Étude au titre de l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme*

«Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.»

## *Article L.111-6 du Code de l'Urbanisme*

«En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19.»

## *Article L.111-7 du Code de l'Urbanisme*

« L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas :

1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;

2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;

3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;

4° Aux réseaux d'intérêt public.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.»

Les dispositions réglementaires issues de la présente étude seront intégrées au règlement du Plan Local d'Urbanisme intercommunal.

Durant ces dernières années, certaines zones de projet le long d'axes à grande circulation (parfois en entrée de ville) ont connu des implantations anarchiques (principalement commerciales) sans souci d'aménagement, de prescriptions urbanistiques et d'intégration par rapport aux villes. Leur existence se révèle parfois préjudiciable pour les communes, entravant leur fonctionnement et générant des prescriptions paysagères inesthétiques ou peu valorisantes.

La présente étude a donc pour but d'étudier les possibilités d'aménagement d'une zone de la commune de Duisans, située dans le quart nord-est de la commune et en bordure de la RD939. L'analyse du projet sera effectuée au regard de cinq critères de référence énoncés par la loi : les nuisances, la sécurité, la qualité architecturale ainsi que la qualité de l'urbanisme et des paysages.



## 2/ CONTEXTE D'ÉTUDE

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

De par sa position géographique proche de grandes infrastructures (RD939, RD55, RN25, ...), ainsi que par sa localisation entre Arras et St-Pol-sur-Ternoise, la commune de Duisans représente un point stratégique en matière de développement économique.

La commune péri-urbaine présente une occupation du sol essentiellement agricole et résidentielle.

Le site d'étude dédié aux activités économiques viendra se caler au niveau d'un noeud d'infrastructures routières à proximité de la limite communale avec Etrun, le long de la RD939. Il vient développer l'offre économique locale existante de l'autre côté de la RD939.

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

- La RD939 scinde la commune dans un axe sud-est/nord-ouest et relie Montreuil-sur-mer à Cambrai.
- La RD55 traverse la commune dans un axe est/ouest. Elle relie le centre-ville à la zone économique.
- La RN25 traverse l'est de la commune dans un axe nord/sud et relie Arras à Amiens.

La zone de projet se situe le long de la RD939 (axe routier à grande circulation) sur des parcelles agricole en complément à la zone économique existante à Duisans.

La zone est dédiée à l'activité économique, elle pourra se servir de sa situation à proximité de la RD939 pour être visible et accessible.

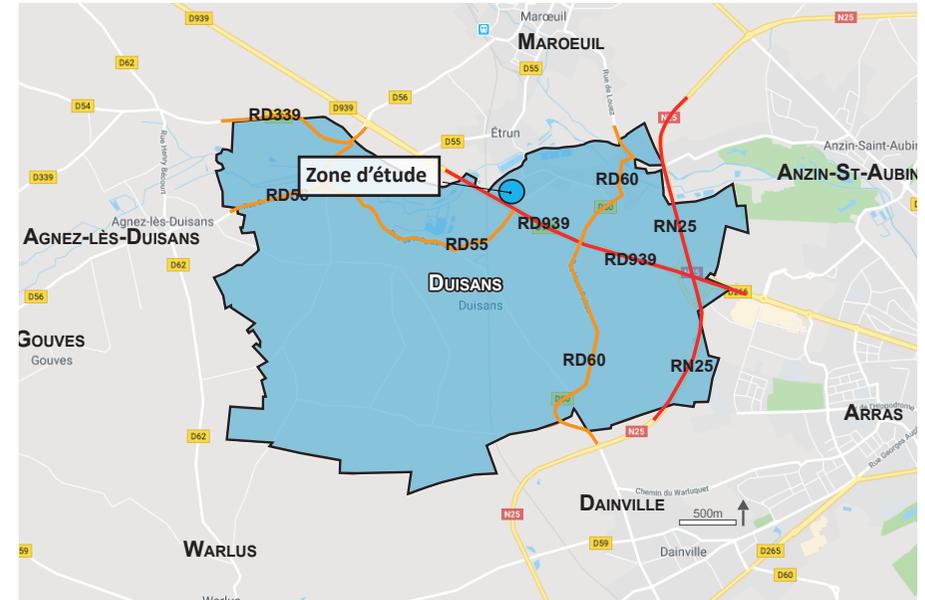
Elle est actuellement bordée par la RD939 à l'ouest, par la rue d'Etrun à l'est, par des espaces agricoles et naturels au nord et par un carrefour giratoire au sud.

La surface du site d'étude est d'environ 2 Ha.

Le site est actuellement accessible depuis la rue d'Etrun bordant la zone.

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

La RD939 étant classée comme « axe routier à grande circulation », un dossier de Loi Barnier sera réalisé. L'aménagement de la zone devra également prendre en compte ce document.



Carte des principales infrastructures à proximité du site

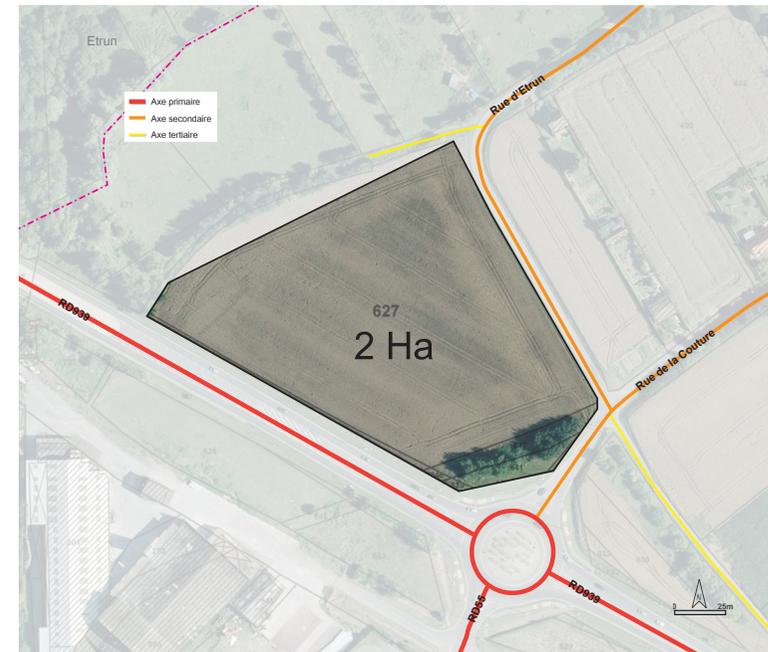


Photo aérienne du site d'étude et des infrastructures à proximité

## 2/ CONTEXTE D'ÉTUDE

### 2.2. Document d'urbanisme

La commune de Duisans est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme intercommunal.

Le site d'étude se trouve sur une zone 1AUe du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (Secteur d'urbanisation à court terme pouvant accueillir des activités économiques).

Le découpage de la zone ne suit pas la limite cadastrale au nord afin de limiter l'impact du projet sur les zones à dominantes humides (ZDH) du SDAGE.

Situé à proximité de la RD939, le site d'étude est soumis au régime de la loi Barnier.

Par conséquent les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 75m de part et d'autre de l'axe central de la RD939. Ces dispositions ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le PLUi, sont justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. C'est dans ce cadre qu'intervient la présente étude.

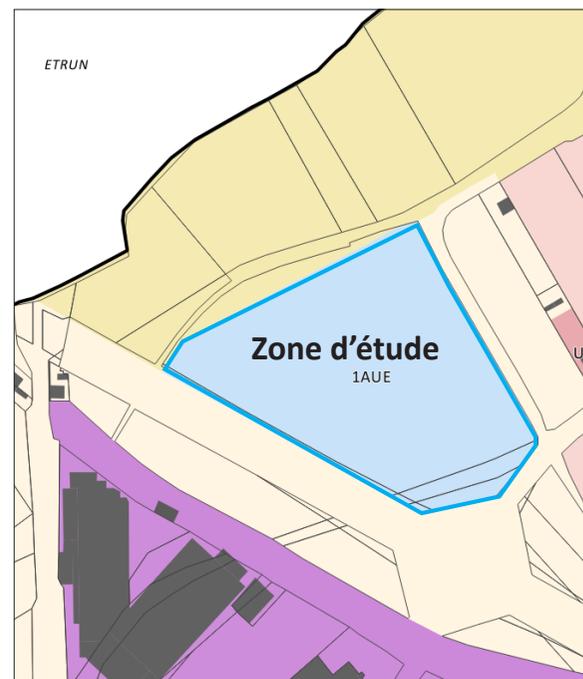
#### Les servitudes d'utilité publique

Selon le plan des servitudes d'utilités publiques, la zone ne comprend pas de servitude en son sein mais sur ses abords :

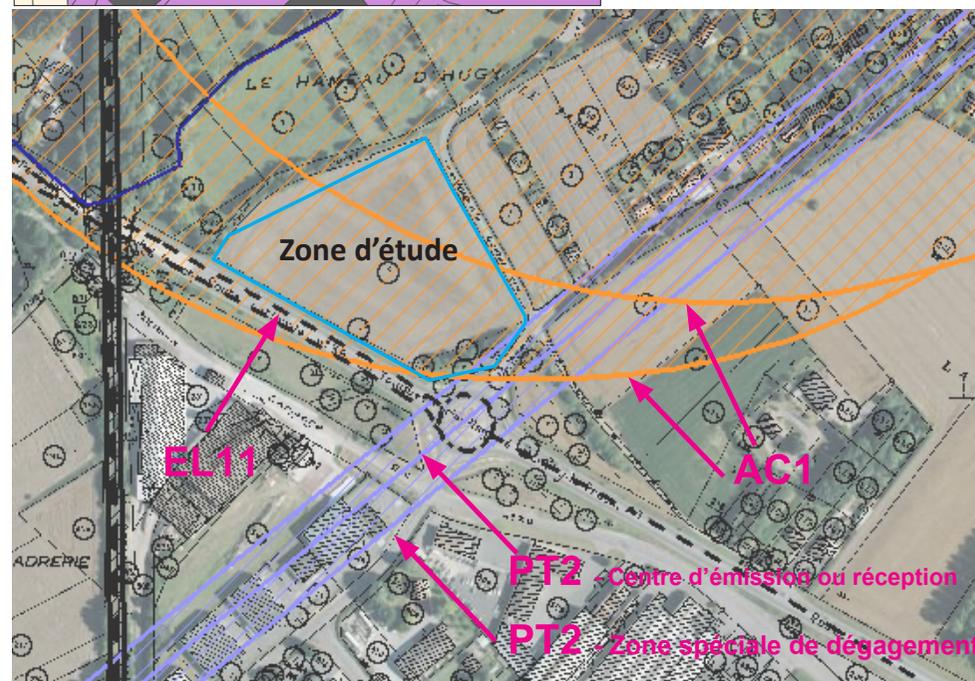
- EL11 (RD939) : Interdiction d'accès grevant les propriétés limitrophes des routes express.
- PT2 : Protection des centres radioélectriques d'émission et de réception.
  - => Centre d'émission ou réception
  - => Zone spéciale de dégagement
- AC1 - périmètre de protection autour des Monuments Historiques (Maison de campagne de Monseigneur de la Tour-d'Auvergne et sa clôture à Etrun).

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

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



Extrait du plan de zonage du PLUi



Extrait du plan des servitudes d'utilité publique

### 2.3. Justifications du projet et enjeux locaux : Intérêt général

La zone concernée par la loi Barnier est située dans le quart nord-est de Duisans. Elle vient en complément d'une zone économique existante.

La zone d'étude, d'une superficie d'environ 2 Ha vient aménager un espace situé sur le PLUi en 1AUe.

Cette dernière est bordée :

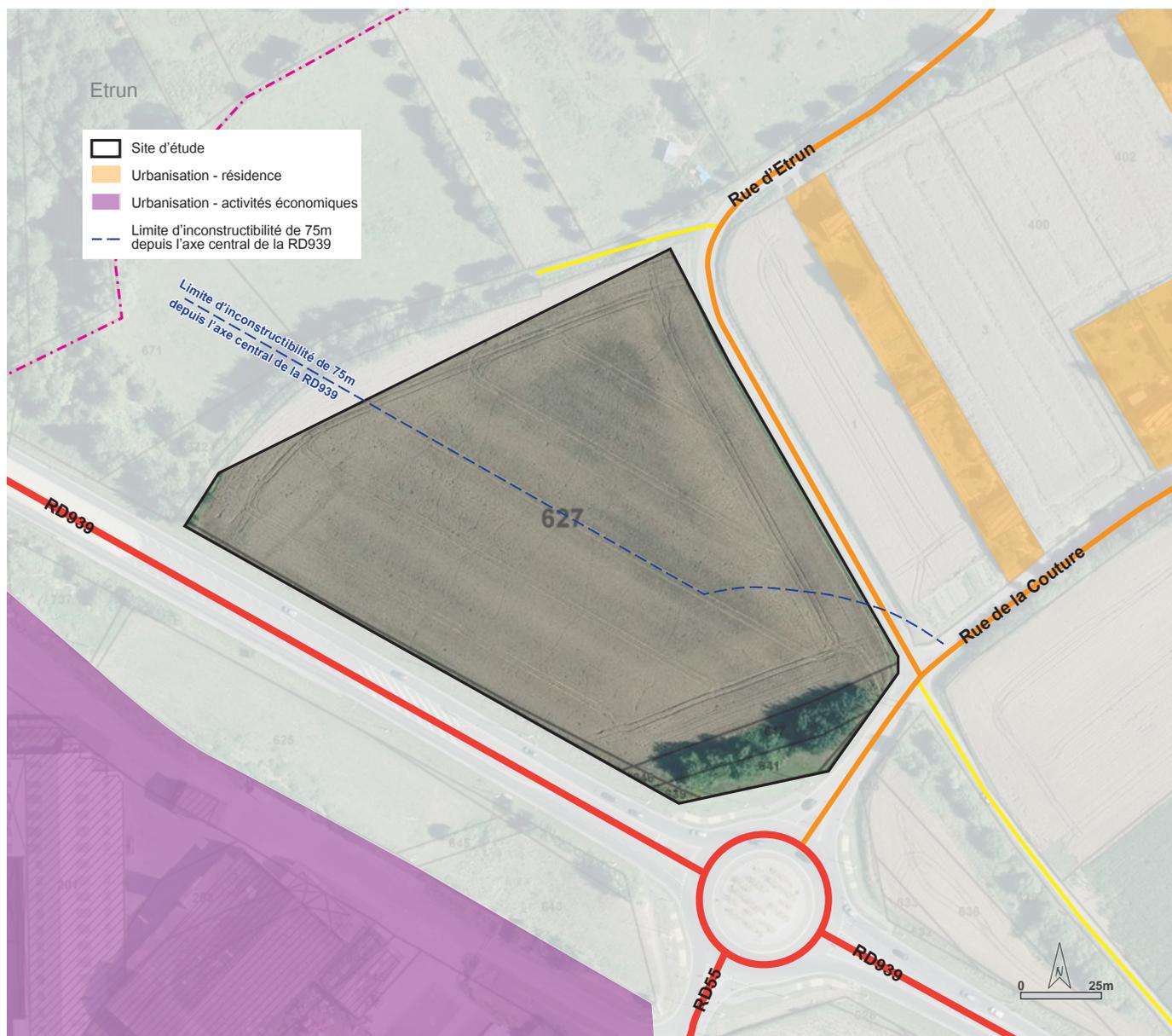
- à l'ouest : par la RD939,
- au sud : par un carrefour giratoire,
- au nord : par des espaces agricoles et naturels,
- à l'est : par la rue d'Etrun.

Par-delà la RD939, se trouve une zone économique.

La zone d'étude est accessible à l'est via la rue d'Etrun et semble propice au développement de l'activité économique, notamment sur le plan de l'accessibilité et de la desserte disponible à proximité.

La carte ci-contre montre que l'urbanisation dominante est à vocation économique. Toutefois, quelques poches résidentielles existent à proximité.

La carte révèle que le site d'étude est concerné par la Loi Barnier et présente une bande d'inconstructibilité de 75m depuis l'axe central de la RD939 qui est à l'origine de la présente étude.



Carte de l'urbanisation alentour

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

Comme vu précédemment, le secteur d'étude de la commune jouit d'un contexte local en partie développé sur le secteur économique.

A proximité du site d'étude on retrouve des constructions à usage économique et résidentiel, notamment à l'ouest et à l'Est.

Aucune habitation ne sera en contact direct avec le projet de développement économique.

La carte révèle les tendances principales d'occupation du sol du territoire. On constate que l'ouest de la zone est occupé par des espaces végétalisés et des espaces à vocation économique. Au nord, une bande cultivée et des espaces végétalisés prennent place. L'Est de la zone alterne entre espaces cultivés et espaces résidentiels.

Au sud, par-delà la route, se trouvent des espaces cultivés et végétalisés.

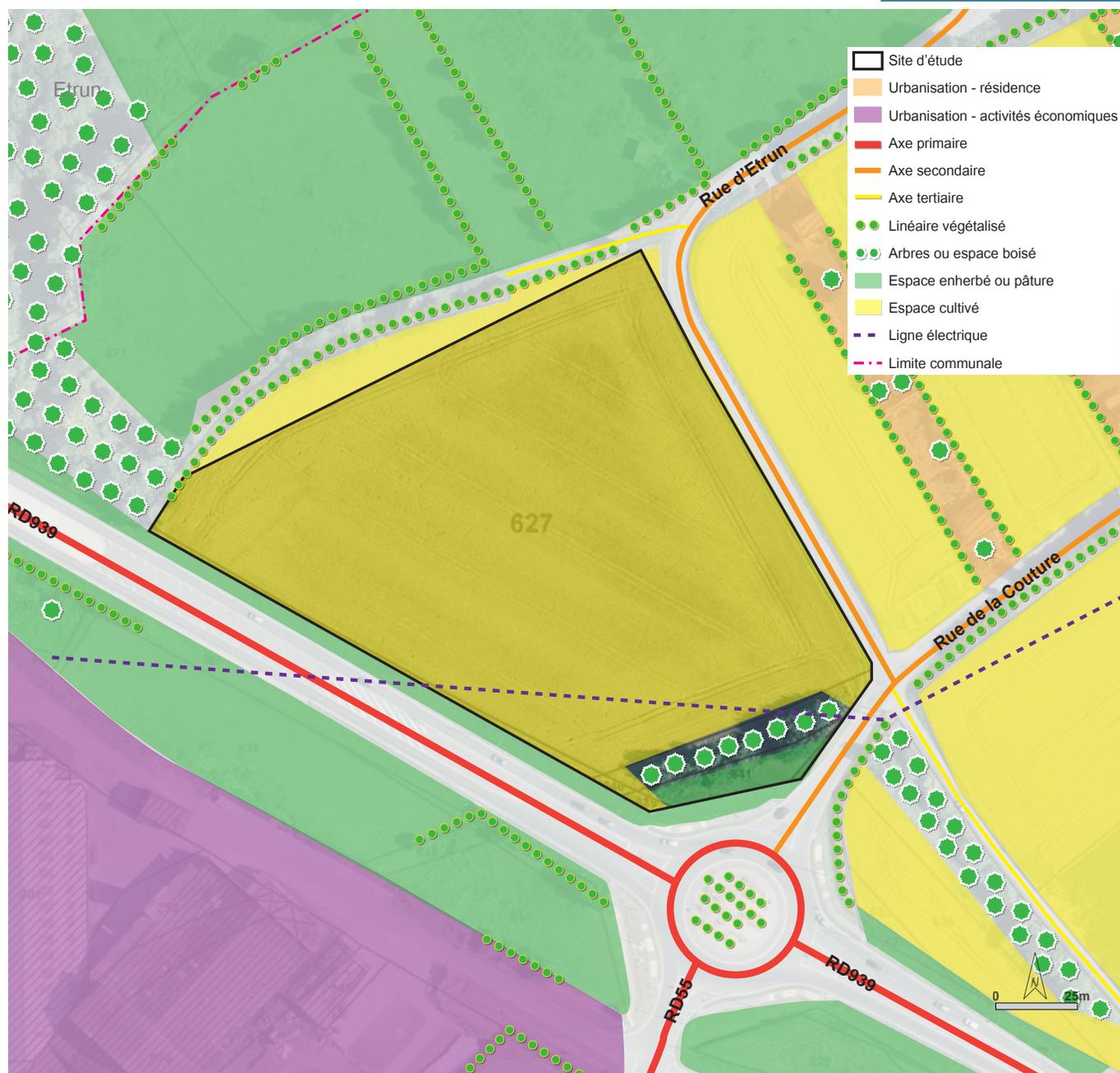
En ce qui concerne la végétation alentours, elle se compose d'arbres regroupés ou isolés et de linéaires végétalisés de différents types (haie haute, haie basse, alignement d'arbres,...). Cette végétation prend place le long de certaines interfaces bâties, le long des voies ou au sein des espaces pâturés.

La zone d'étude est occupée par des espaces cultivés, par une bande enherbée le long de la limite ouest et par un linéaire végétalisé au sud.

Une ligne électrique traverse le sud de la zone dans un axe est/ouest.

La languette cultivée au nord de la zone est située en zone à dominante humide du SDAGE et a donc été exclue du périmètre afin de ne pas dénaturer ses espaces.

Le projet permettra de dynamiser l'activité économique de la commune tout en permettant de respecter les enjeux paysagers locaux.



Occupation du sol de la zone et des alentours

#### Vues éloignées

Depuis des distances importantes, la majorité des vues est limitée voire impossible. L'urbanisation, la topographie et la végétation en place filtrent la plupart des vues mais laissent ponctuellement quelques ouvertures vers la zone.



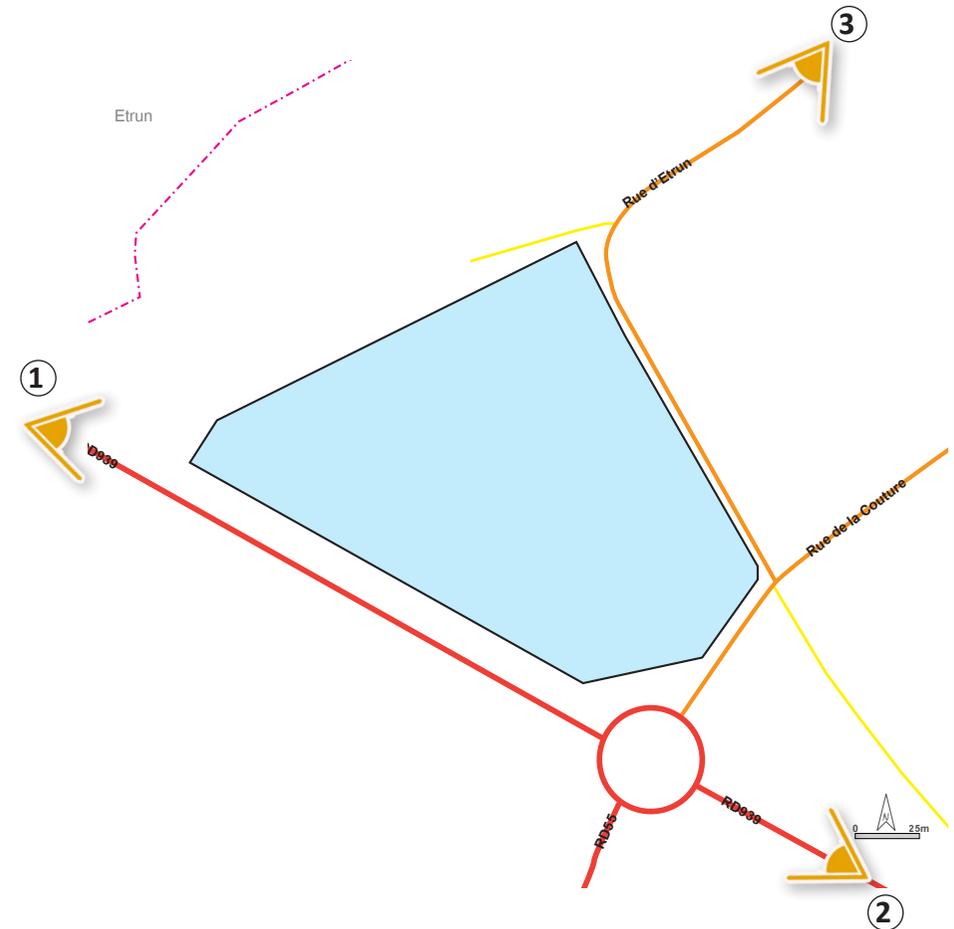
Vue vers le site depuis la RD939 au nord-ouest. Le site est en partie ouvert aux vues. Une première séquence végétalisée obstrue les vues et une seconde ne présente aucun obstacle et permet l'ouverture des perspectives. Depuis une distance plus importante, la zone n'est pas visible car masquée derrière l'urbanisation et la végétation en place.



Vue vers le site depuis la RD939 au sud-est. Le site n'est pas ouvert aux vues car situé en contre-bas et cerné de linéaires végétalisés. Toutefois, entre certaines haies, des vues ponctuelles sont possibles.



Vue vers le site depuis la rue d'Etrun au nord-est. Le site n'est pas ouvert aux vues par la topographie et la végétation existante. Toutefois, le haut des certaines constructions sera peut-être visible depuis ce point.



### 3/ PERCEPTIONS VISUELLES DU SITE

3. Perceptions visuelles du site  
Vues éloignées  
Vues rapprochées

#### Vues rapprochées

Une bonne partie du secteur proche de la zone d'étude est libre de constructions et libre de végétation, excepté à proximité du giratoire où est implanté un rideau végétalisé. Les perspectives visuelles proches sont possibles exceptées à proximité du giratoire où elles sont en partie filtrées.



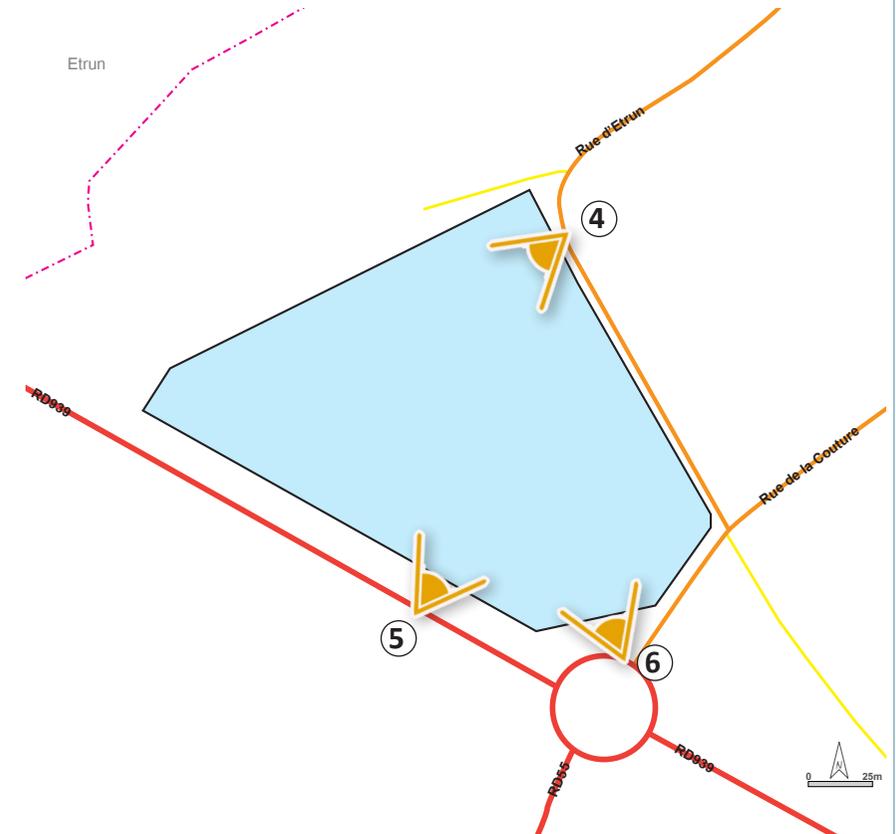
Vue depuis la rue d'Etrun à l'est. La zone d'étude est parfaitement ouverte aux vues par l'absence d'obstacles.



Vue depuis la RD939 au sud-ouest. La zone d'étude est parfaitement ouverte aux vues par l'absence d'obstacles.



Vue depuis le carrefour giratoire de la RD939 au sud. Les vues sont partiellement filtrées par le rideau végétal en place.



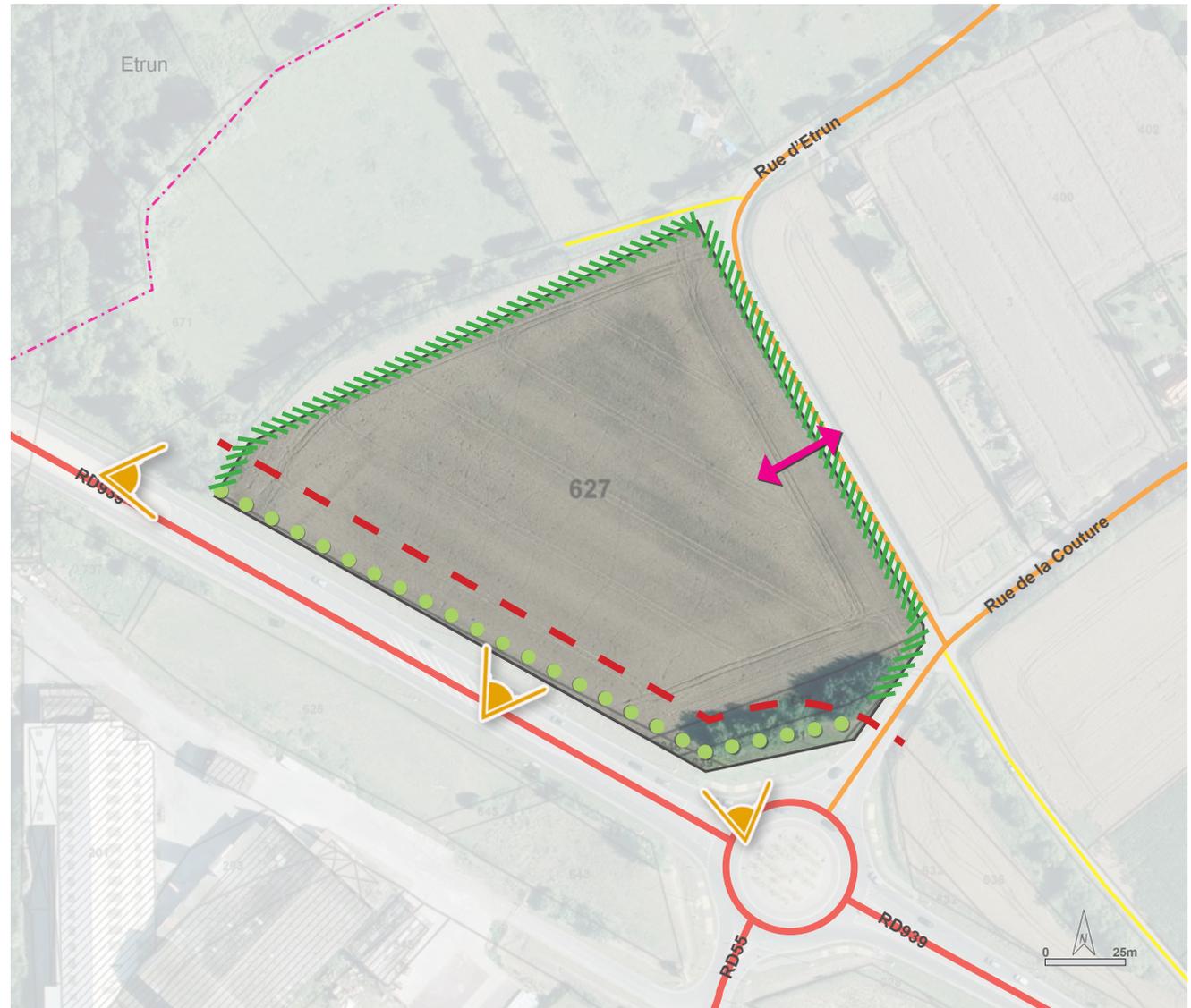
Connecter le projet au réseau viaire existant 

Gérer les interfaces de façon paysagère 

Diminuer la marge d'inconstructibilité liée à la RD939 - 30m 

Créer une bande paysagère de recul des constructions 

Créer des perspectives visuelles qualitatives vers la zone 



### 5.1. Définition

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

### 5.2. Parti d'aménagement

#### Nuisances sonores

Le site de l'étude est impacté par les nuisances sonores générées par l'infrastructure voisine (RD939) induisant une servitude ATB (axe terrestre bruyant). Cette pollution sonore peut être gênante si des mesures de réduction de ces bruits ne sont pas appliquées.

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

Malgré la seule présence de cet axe, nous préconisons de mettre en place des recommandations afin d'amoindrir ces nuisances sonores.

Tout d'abord, la gestion des nuisances sonores doit donc être envisagée par la mise en place de marges de **reculs raisonnables : 30m minimum depuis l'axe central de la RD939 pour les constructions**. Il conviendra également d'utiliser pour et dans les constructions des **matériaux bénéficiant de bonnes capacités d'isolation acoustique**.

#### Gestion des eaux pluviales

Sur le site, il conviendra d'assurer la continuité hydraulique de réseau en place. L'imperméabilisation du site sera limitée autant que possible et les eaux pluviales seront traitées à la parcelle. Des noues et des dépressions pourront viendront compléter le dispositif de gestion des eaux. Les parkings pour les véhicules légers devront être préférentiellement perméables.

### 5.3. Conséquences réglementaires

- Article 4 : Les constructions devront s'implanter avec un recul d'au moins 30 mètres par rapport à l'axe central de la RD939.

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

- Les constructions devront bénéficier de matériaux à bonnes capacités d'isolation acoustique,
- Recul minimum des constructions de 30m depuis l'axe central de la RD939,
- Prise en compte de la gestion hydraulique, gestion obligatoire des eaux pluviales à la parcelle et création préférentielle de parkings pour véhicules légers perméables.

## 6.1. Définition

Il s'agit avant tout de contribuer à une meilleure sécurité routière en autorisant ou en refusant l'accès sur certaines voies et en déterminant les caractéristiques des accès.

## 6.2. Parti d'aménagement

Un accès à la zone devra être aménagé depuis la rue d'Etrun à l'est de la zone.

D'ailleurs la rue d'Etrun devra être restructurée de façon à lui permettre d'accueillir des flux de poids-lourds. Elle devra également être accompagnée d'un cheminement doux et d'un traitement paysager.

La desserte des parcelles devra se faire depuis des voies accompagnées de cheminements doux et de traitements végétalisés pouvant prendre appui sur l'accès précité.

Les accès directs aux parcelles seront interdits depuis la RD939.

De manière générale, il conviendra d'assurer une sécurité maximale des carrefours et des déplacements de tous les types d'utilisateurs au sein et aux abords de la zone.

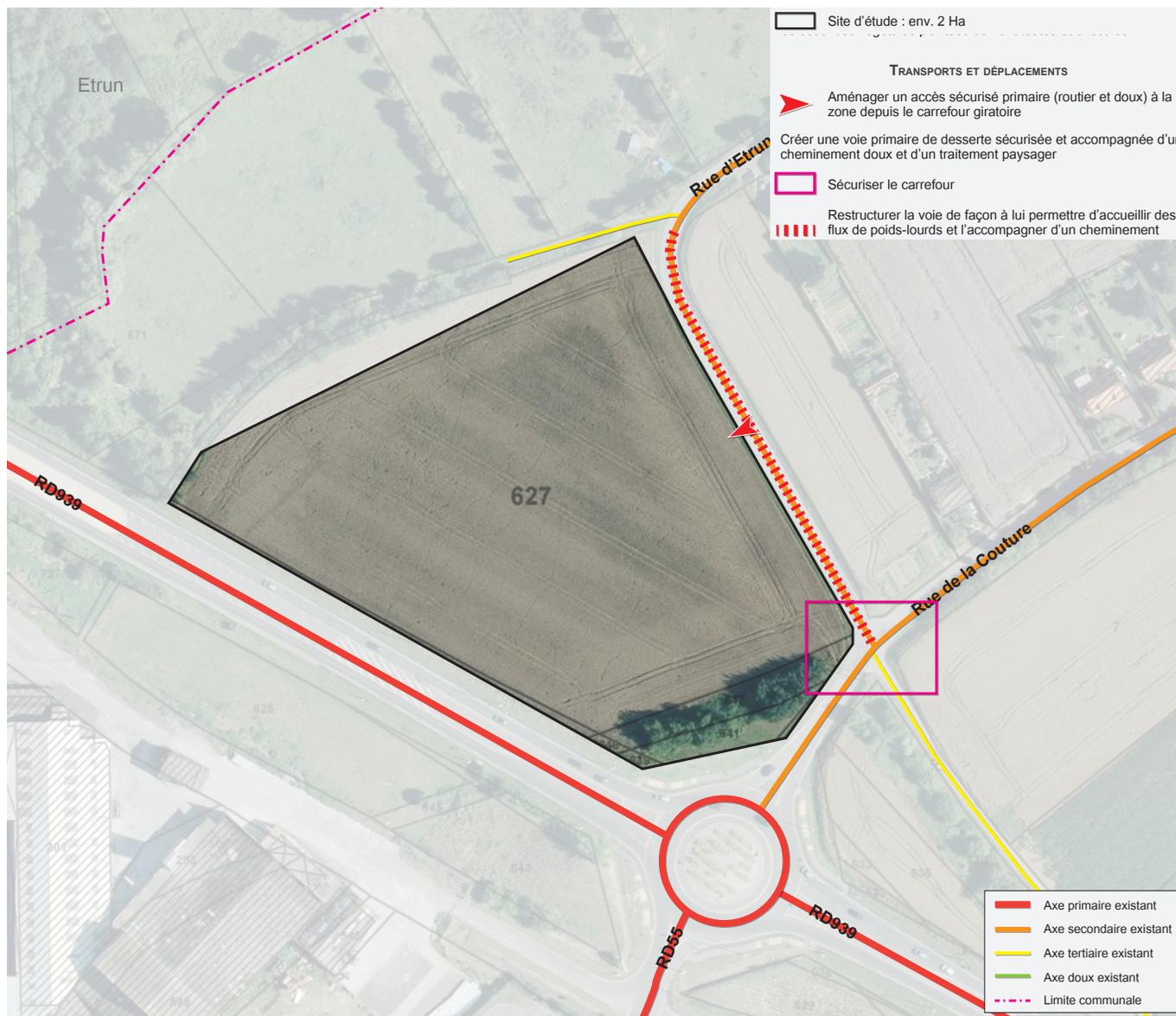
Le carrefour de la rue d'Etrun et de la rue de la Couture devra être sécurisé au maximum.

Les espaces de stationnement pourront prendre place au sein de la zone inconstructible. Toutefois, ces derniers devront être paysagers afin d'offrir des vues qualitatives depuis la RD939.

Les espaces de stationnement pour véhicules légers devront être perméables afin de limiter les nuisances sur l'environnement.

Le projet sera donc connecté au réseau existant aux alentours.

Une bande d'inconstructibilité de 30m depuis l'axe central de la RD939 sera instaurée.



### 6.3. Conséquences réglementaires

- Article 13 : Les accès directs aux parcelles ne pourront se faire depuis la RD939. Ils se feront par la voie de desserte interne.

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

- Raccordement viaire à la rue d'Etrun.
- Création d'une voie primaire de desserte sécurisée, accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux.
- Desserte des parcelles depuis les voies de desserte interne.
- Sécurisation des déplacements au sein de la zone.
- Mutualisation et végétalisation des espaces de stationnement privilégiés.
- Sécurisation du carrefour de la rue d'Etrun et de la Couture.
- Restructuration de la rue d'Etrun afin de l'adapter aux futurs flux.

## 7.1. Définition

La qualité des projets architecturaux, leur intégration dans un projet urbain d'ensemble visant la globalité du site, la mise en valeur par traitement de l'axe et de la zone concernée devront être clairement exprimées et explicitées. Par ailleurs le traitement de l'aspect extérieur des constructions devra inciter les constructeurs à choisir des matériaux, des couleurs, des formes, qui adouciront l'impact visuel des constructions.

## 7.2. Parti d'aménagement

Le site d'étude a vocation à accueillir des activités économiques.

Les parkings pour véhicules légers seront perméables et paysagers et les parkings pour poids-lourds seront paysagers afin de concilier intérêts environnementaux et paysagers.

Les constructions devront recevoir des matériaux à bonne capacité d'isolation de façon à limiter les échanges acoustiques de l'axe routier. Elles devront être adaptées au contexte architectural et urbain existant, afin d'offrir une ambiance et un cadre de vie de qualité. Les façades visibles depuis l'espace public devront être traitées de façon qualitative (matériaux qualitatifs).

Les constructions ne pourront s'implanter à moins de 30m de l'axe central de la RD939.

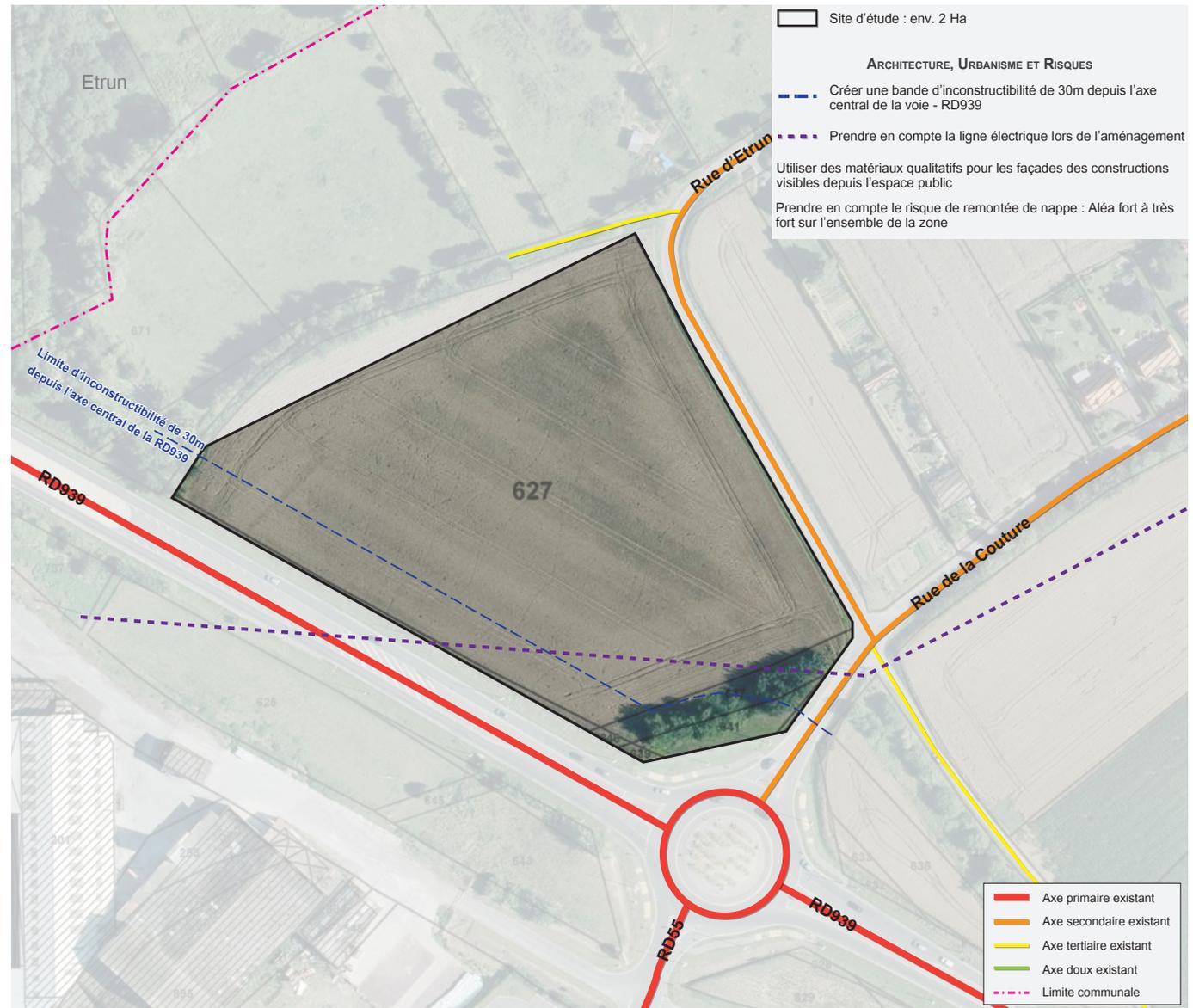
L'espace de stationnement paysager pourra prendre place en partie au sein de la bande d'inconstructibilité de façon à optimiser l'espace. Toutefois, il conviendra de le traiter de façon à l'intégrer dans le paysage local.

Les constructions seront desservies par les voiries de desserte et s'organiseront le long de celles-ci.

Les éléments techniques devront être implantés dans les secteurs les moins visibles depuis les espaces publics.

La ligne électrique traversant la zone devra être prise en compte. Il conviendra de se rapprocher des services idoines afin d'adapter les aménagements.

Une zone d'inconstructibilité de 30m depuis l'axe central de la RD939 sera instaurée. Ainsi, en façade de la voirie, un espace paysager de recul (bande paysagère) sera aménagé induisant un recul des constructions.



### 7.3. Conséquences réglementaires

• Article 4 : Recul obligatoire des constructions de minimum 30m depuis l'axe central de la RD939.

• Article 9 : Toutes les couleurs sont autorisées dans la mesure où elles restent sombres. En revanche, s'il s'agit de teintes naturelles - marrons, beige, gris, noir, vert, rouge-brique - leur usage est libre. Les couleurs vives ainsi que le blanc sont proscrits pour le traitement des façades. Elles sont autorisées pour des éléments ponctuels tels que les menuiseries, enseignes, cages d'escalier extérieures, éléments de décoration,...

Extension : Toute extension d'un bâtiment déjà existant et déjà implanté devra se faire dans le respect de la volumétrie et des trames constructives du bâtiment initial. Toute extension d'un bâtiment déjà implanté doit se faire dans le respect des matériaux de la construction initiale.

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

- Création d'une bande inconstructible de recul de 30m depuis la RD939 (voir schéma ci-contre et chapitre sur les nuisances),

- Soins particuliers apportés aux matériaux des constructions pour maintenir la cohérence urbaine et architecturale et pour tamponner les nuisances.

- Façades qualitatives visibles depuis l'espace public.

- Intégration des éléments techniques.

- Création de parkings perméables (véhicules légers) et paysagers (véhicules légers et poids-lourds) en façade de RD939.

## 8.1. Définition

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

## 8.2. Parti d'aménagement

Le site d'étude est actuellement occupé par des espaces cultivés. Intégrer le projet dans un environnement soumis à certaines nuisances est un enjeu du projet.

Les échanges visuels et sonores seront en partie cadrés par la végétation implantées dans l'espace d'inconstructibilité, sur les limites de zone et au sein de la zone.

La frange nord de la zone devra être traitée au moyen d'une haie dense permettant une forte intégration paysagère de la zone.

La frange est devra recevoir un traitement végétalisé au moyen d'une haie d'agrément et d'intégration lui permettant d'être valorisante et bien insérée dans son environnement. Une partie de la frange sud sera traitée de la même manière. De plus, elle devra également conserver et conforter les linéaires végétalisés existants à proximité du carrefour giratoire.

Les quelques linéaires végétalisés existants le long des axes viaries devront être conservés afin de limiter l'impact du projet et de favoriser son intégration.

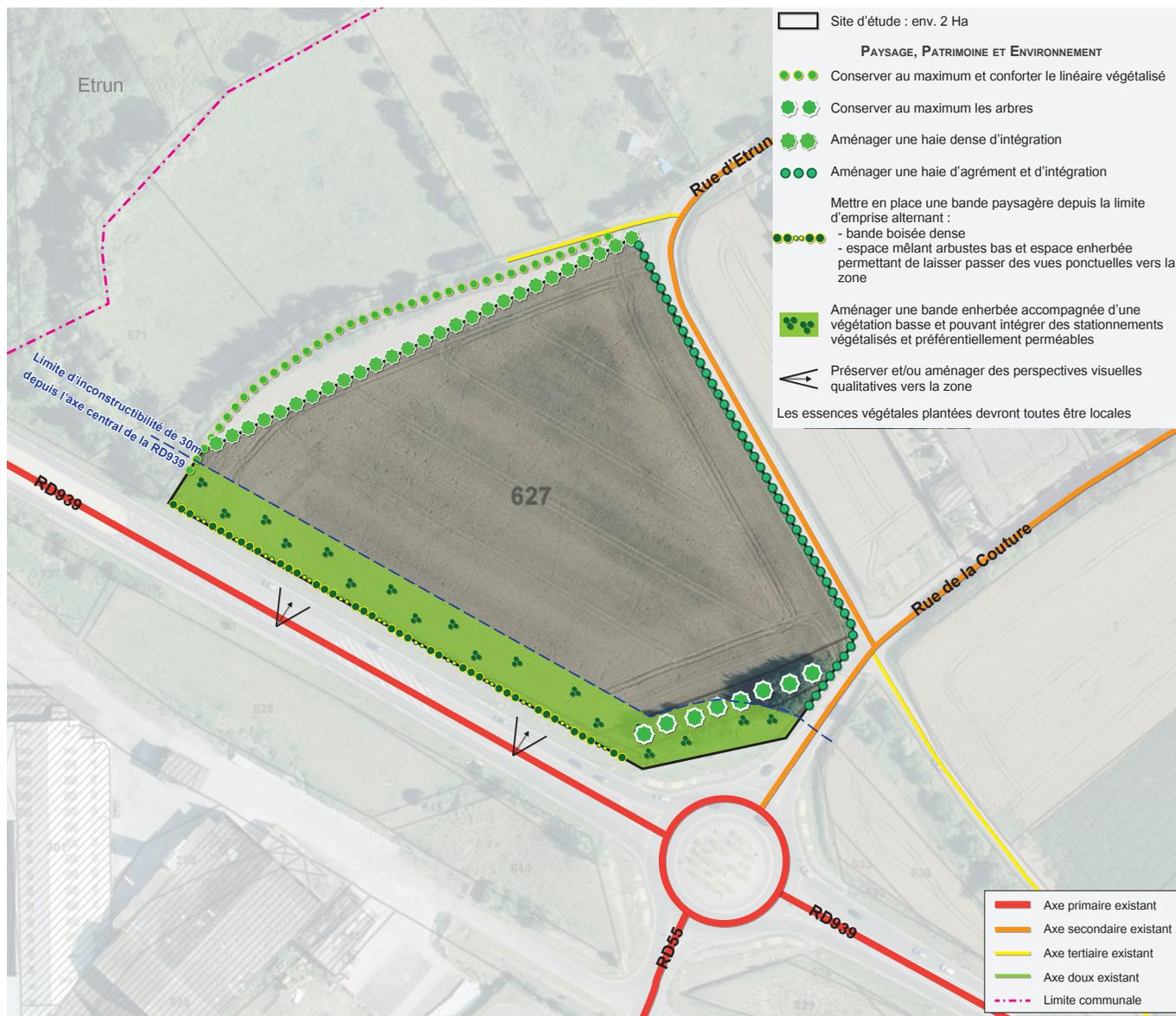
Afin de jouer entre intégration paysagère et effet de vitrine, une bande paysagère composée de bandes boisées denses et d'espaces mêlant arbustes bas et espace enherbée permettant de laisser passer des vues ponctuelles vers la zone devra être aménagée.

Elle sera aménagée depuis la limite d'emprise. Elle intégrera la zone et la valorisera. De ce fait, des perspectives visuelles vers la zone seront possibles depuis la RD939.

En plus, une bande enherbée accompagnée d'une végétation basse devra être aménagée en façade (RD939) de zone.

Elle pourra intégrer des espaces de stationnements végétalisés et préférentiellement perméables.

Les essences d'arbres utilisées seront locales.



Une gestion hydraulique poussée de la zone pourra être développée si nécessaire. Des noues pourront suivre les voiries créées, des ouvrages de gestion hydraulique pourront être aménagés.

Les espaces des stationnement devront être perméables (uniquement pour les véhicules légers) et paysagers (pour les véhicules légers et lourds) afin de garantir l'infiltration des eaux et afin de valoriser ces espaces peu qualitatifs.

Les voiries créées devront être accompagnées par un traitement paysager et par un cheminement doux. Les zones d'étude seront donc agréables à traverser.

### 8.3. Conséquences réglementaires

Article 11 : La marge de recul de 30m depuis l'axe central de la RD939 devra être plantée au moyen d'une bande paysagère composée d'arbustes, de bosquets, d'espaces enherbés et d'arbres.

Le reste de la zone de recul pourra être investie par des espaces de stationnement perméables et paysagers.

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

- Création d'une bande de recul paysagère de 30m depuis la limite d'emprise de la RD939 (voir schéma ci-contre).
- Soins particuliers apportés aux matériaux des constructions pour maintenir la cohérence urbaine et architecturale (voir partie urbanisme et architecture).
- Création de perspectives visuelles qualitatives vers la zone.
- Traitement paysager des axes de déplacement et des interfaces avec les espaces agricoles et routiers.
- Cheminement doux accompagnant les voies de desserte.
- Utilisation d'essences locales pour les traitements végétalisés.
- Création préférentielle d'espaces de stationnement mutualisés, végétalisés et perméables pour les véhicules légers.
- Obligation de créer une bande végétalisée sur les franges ouest, nord et est de la zone.

Site d'étude : env. 2 Ha

### ARCHITECTURE, URBANISME ET RISQUES

- Créer une bande d'inconstructibilité de 30m depuis l'axe central de la voie - RD939
- Prendre en compte la ligne électrique lors de l'aménagement

Utiliser des matériaux qualitatifs pour les façades des constructions visibles depuis l'espace public

Prendre en compte le risque de remontée de nappe : Aléa fort à très fort sur l'ensemble de la zone

### PAYSAGE, PATRIMOINE ET ENVIRONNEMENT

- Conservier au maximum et conforter le linéaire végétalisé
- Conservier au maximum les arbres
- Aménager une haie dense d'intégration
- Aménager une haie d'agrément et d'intégration
- Mettre en place une bande paysagère depuis la limite d'emprise alternant :
  - bande boisée dense
  - espace mêlant arbustes bas et espace enherbée permettant de laisser passer des vues ponctuelles vers la zone
- Aménager une bande enherbée accompagnée d'une végétation basse et pouvant intégrer des stationnements végétalisés et préférentiellement perméables
- Préserver et/ou aménager des perspectives visuelles qualitatives vers la zone

Les essences végétales plantées devront toutes être locales

### TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS

- Aménager un accès sécurisé primaire (routier et doux) à la zone depuis le carrefour giratoire
- Créer une voie primaire de desserte sécurisée et accompagnée d'un cheminement doux et d'un traitement paysager
- Sécuriser le carrefour
- Restructurer la voie de façon à lui permettre d'accueillir des flux de poids-lourds et l'accompagner d'un cheminement doux et d'un traitement paysager

### PROGRAMMATION

La zone est dédiée à l'activité économique

