

**13** DOSSIER LOI  
BARNIER



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

# PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL DU SUD

**SAULTY**

**DOSSIER LOI BARNIER**

PLUI ARRÊTÉ LE **05.12.19**

PLUI APOUVÉ LE **25.03.21**

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**



## SOMMAIRE

# Etude loi Barnier au titre de l'article L111-8 du Code de l'Urbanisme

## ZONE ÉCONOMIQUE - RN25 - EXTENSION D'UNE ZONE D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

<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			

## 1/ PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE

### *Étude au titre de l'article L111-8 du Code de l'Urbanisme*

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

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

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

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

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

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

- 1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- 2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- 3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- 4° Aux réseaux d'intérêt public.

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

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

## 1/ PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE

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 d'activités implantée au sud de Saulty. Cette zone se trouve en bordure de la RN25.

L'analyse du projet sera effectuée au regard de cinq critères de référence énoncés par la loi : les nuisances, la sécurité, la qualité architecturale ainsi que la qualité de l'urbanisme et des paysages.

## 2/ CONTEXTE D'ÉTUDE

### 2.1. Situation géographique et présentation du projet

Le présent dossier a pour but d'étudier le projet d'aménagement d'une zone d'activités destinée à accueillir des bâtiments d'activités économiques en complément d'une zone économique existante située sur la commune de Saulty.

Saulty est une commune située dans le département du Pas-de-Calais en région Hauts-de-France. Elle est entourée par les communes de : Sombrin, Barly, Bavincourt, Coullemont, Couturelle, La Herlière, Lucheux, Warlincourt-lès-Pas, Gaudiempré, Humbercamps.

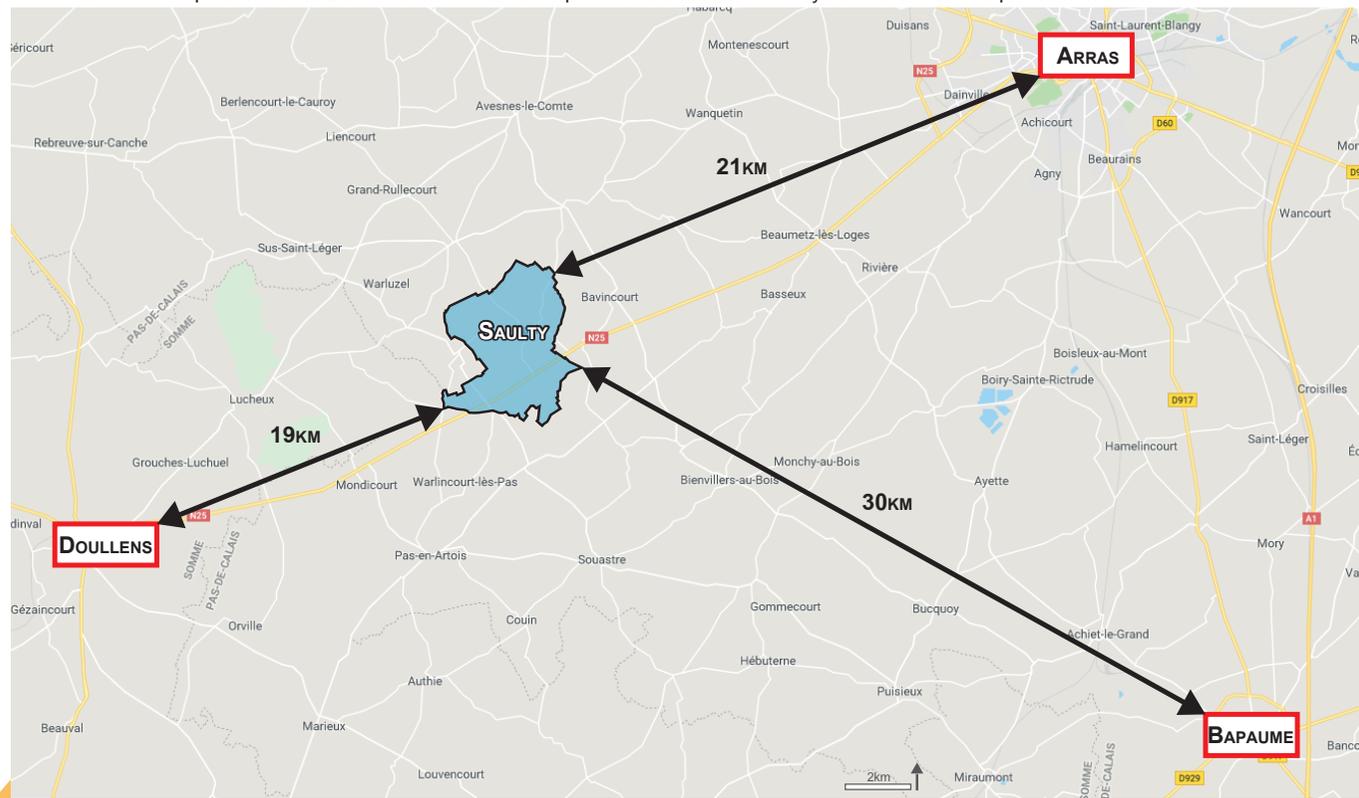
La commune dispose d'un territoire d'une superficie de 12,75 km<sup>2</sup>, pour une population totale de 760 habitants en 2016. La densité y est de 60 habitants par km<sup>2</sup>. Elle est rattachée administrativement à l'arrondissement d'Arras et au canton d'Avesnes-le-Comte.

La commune est membre d'un établissement public de coopération intercommunale, la Communauté de Communes de Campagnes de l'Artois, qui regroupe 96 communes pour une population de 33 533 habitants. La commune se situe à environ 21 km d'Arras, 30 km de Bapaume et 19 km de Doullens.

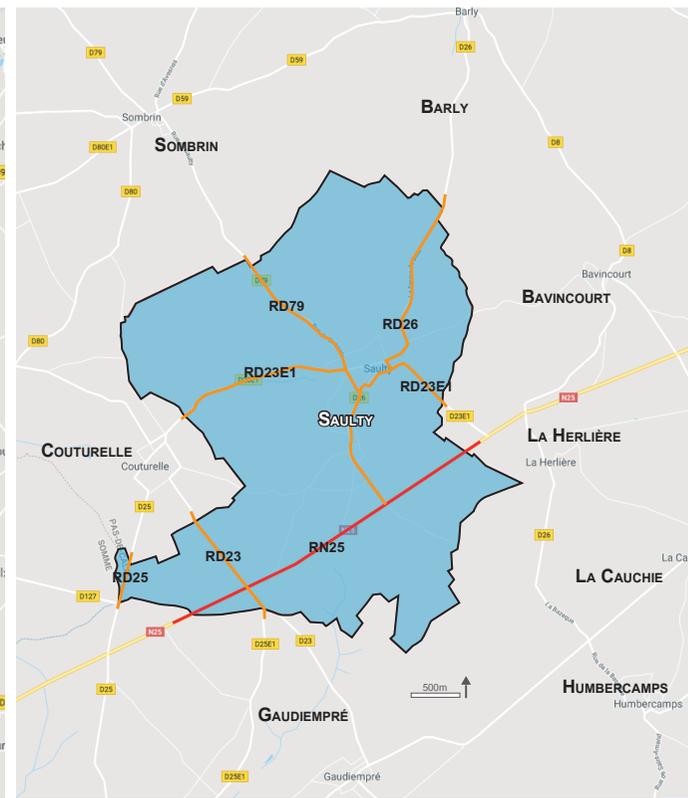
La zone d'étude d'environ 10,3 Ha se situe dans la partie sud de la commune.

Elle se situe à proximité de la RN25 reliant Arras à Amiens en passant par Doullens. La zone est donc desservie par des axes structurants.

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



Localisation de Saulty à l'échelle régionale.



Localisation de Saulty à l'échelle communale.

## 2/ CONTEXTE D'ÉTUDE

De par sa position géographique proche de grandes infrastructures (RN25, RD79, RD26, RD23, ...), ainsi que par sa localisation entre Arras et Doullens, la commune de Saulty représente un point stratégique en matière de développement économique.

La commune rurale présente une occupation du sol majoritairement agricole. Elle mêle également activités économiques grâce à la Z.A. existante et lieux d'habitation avec harmonie.

Le site d'étude dédié aux activités économiques viendra se caler sur les limites d'une zone économique existante et complète, le long de la RN25.

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

- La RN25 scinde le sud de la commune dans un axe nord-est/sud-ouest et relie Arras à Amiens.
- La RD79 part du centre-bourg vers le nord-ouest et relie Saulty à Estrée-Wamin.

La zone de projet se situe le long de la RN25 (axe routier à grande circulation) sur des parcelles agricoles.

La zone est dédiée à l'activité économique, elle pourra se servir de sa situation à proximité de la RN25 pour être visible et accessible.

Elle est actuellement bordée par la RN25 au sud, par des secteurs économiques à l'ouest, par un chemin agricole au nord, et par des espaces agricoles à l'est. Par-delà le chemin agricole, un espace boisé est présent.

La surface du site d'étude est d'environ 10,3 Ha.

Le site n'est actuellement pas directement accessible depuis les voies alentours. Toutefois, la voie de la zone économique existante débouche sur une aire de retournement qui pourrait potentiellement desservir la zone de projet.

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

La RN25 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 Saulty 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).

La frange sud de la zone est concernée par la présence de linéaires végétalisés protégés au PLUi. De même pour les espaces boisés situés au nord de la zone.

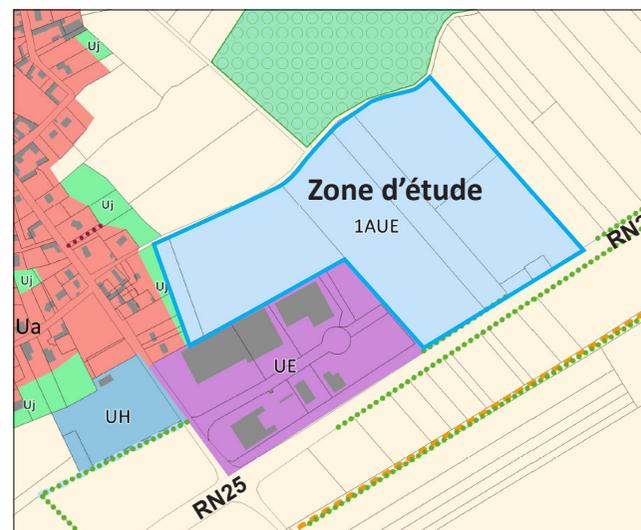
Situé à proximité de la RN25, le site d'étude est soumis au régime de la loi Barnier.

Par conséquent les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 75m de part et d'autre de l'axe central de la RN25. 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.

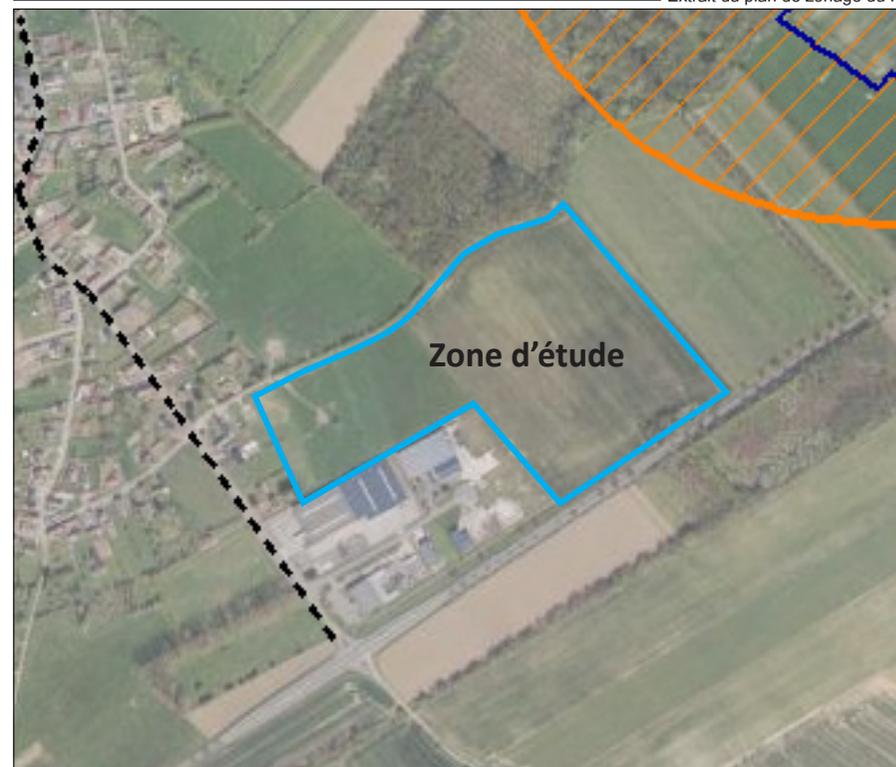
#### **Les servitudes d'utilité publique**

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

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/ CONTEXTE D'ÉTUDE

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

La zone concernée par la loi Barnier est située au sud du tissu bâti de Saulty. Elle vient en complément d'une zone économique existante.

La zone d'étude, d'une superficie d'environ 10,3 Ha vient aménager un espace situé sur le PLUi en 1AUe.

Cette dernière est bordée :

- à l'ouest : par des espaces urbanisés à vocation économiques et à vocation résidentielles,
- au sud : par la RN25,
- au nord : par un chemin agricole, des espaces pâturés et un boisement,
- à l'est : par des espaces agricoles.

Par-delà la RN25, on retrouve principalement des zones agricoles.

La zone d'étude est propice au développement de l'activité économique, notamment sur la cohérence urbaine, sur le plan de l'accessibilité et de la desserte disponible à proximité.

Elle révèle également 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 RN25 qui est à l'origine de la présente étude.



Carte de l'urbanisation alentour

## 2/ CONTEXTE D'ÉTUDE

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

Comme vu précédemment, le secteur d'étude de la commune jouit d'un contexte local en partie développé sur les secteurs économiques et résidentiels.

A proximité du site d'étude on retrouve des constructions à usage économique et résidentiel, notamment à l'ouest et au nord-ouest. Toutefois, un stade de football est implanté à l'ouest de la RD26 et il présente une petite construction.

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 une petite bande d'espaces enherbés. Au nord, par-delà le chemin agricole s'étendent des espaces boisés et pâturés accompagnés de linéaires végétalisés.

L'Est de la zone est occupé par des espaces enherbés ou pâturés.

Au sud, par-delà la RN25, se trouvent des espaces cultivés et boisés.

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 routières (voie agricole, RN25, voie verte) et douces ou au sein des espaces pâturés.

La zone d'étude est occupée par des espaces végétalisés, par des espaces cultivés et par une petite poche boisée le long de la RN25.

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



Occupation du sol de la zone et des alentours

### 3/ PERCEPTIONS VISUELLES DU SITE

#### Vues éloignées

Depuis de longues distances, la zone d'étude est majoritairement invisible depuis les principaux axes publics. La végétation, l'urbanisation et la topographie empêche la plupart des perspectives visuelles vers la zone. Ponctuellement à travers ces éléments les vues s'ouvrent.



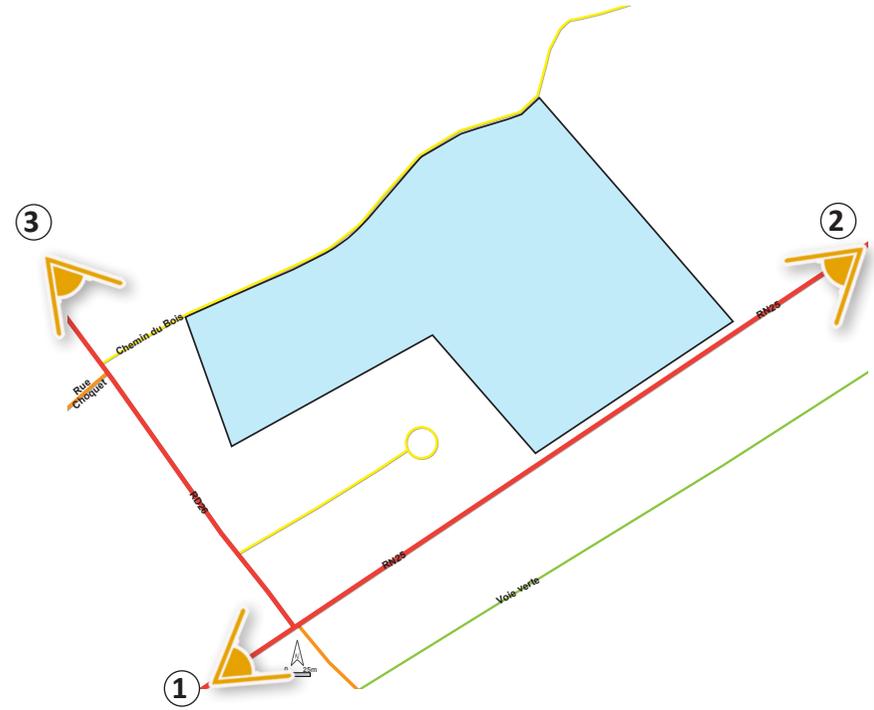
Vue vers le site depuis la RN25 à l'ouest. Le site est peu visible car principalement masqué par la végétation, les constructions économiques existantes et la topographie.



Vue vers le site depuis la RN25 à l'est. Si l'on se trouve plus à l'est que les boisements existants, les vues sont impossibles car obstruées par des derniers. Si l'on se trouve à l'ouest des boisements existants, des vues sont possibles mais filtrées par la végétation en place le long de la RN25 (arbres d'alignement).



Vue vers le site depuis la RD26 au nord-ouest. Les constructions résidentielles et la végétation associée empêchent toutes vues vers la zone de projet.



### 3/ PERCEPTIONS VISUELLES DU SITE

#### Vues rapprochées

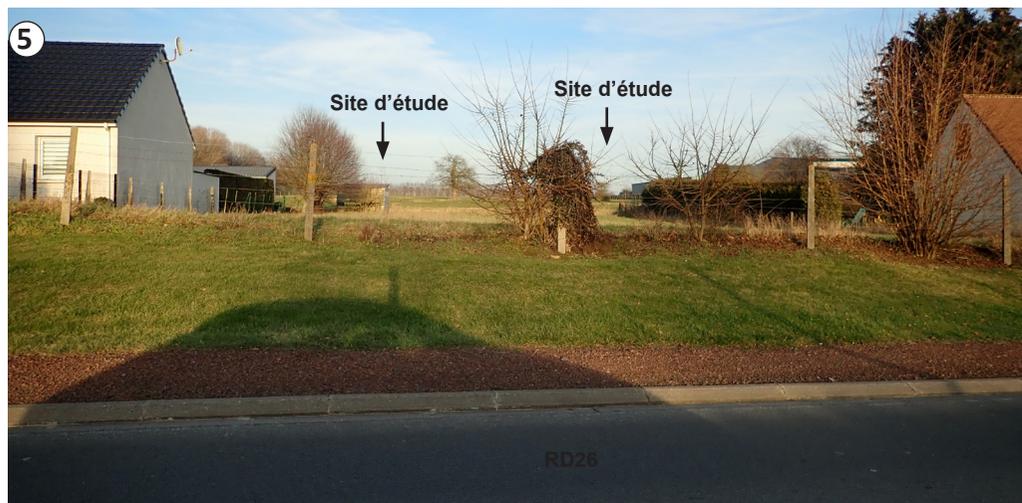
Une bonne partie du secteur proche de la zone d'étude est libre de constructions. Les perspectives visuelles proches sont possibles vers le site d'étude depuis la RN25 et la RD26. Cependant, quelques linéaires végétalisés et quelques bâtiments peuvent filtrer et cadrer les vues.

4

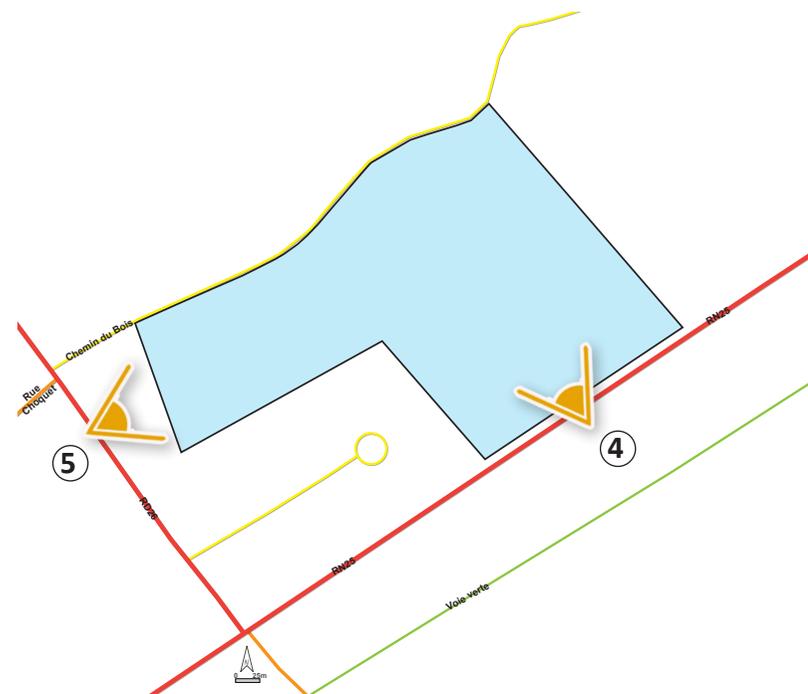


Vue vers le site depuis la RN25 au sud. La végétation présente sous forme d'alignement d'arbres agrémentes les vues mais ne les obstrue d'aucune manière. La petite poche boisée existante bloque les perspectives visuelles vers la zone.

5



Vue vers le site depuis la RD26 à l'ouest. Les constructions résidentielles et leur végétation empêchent les vues vers la zone. Toutefois, un court secteur libre d'urbanisation et de végétation ouvre les perspectives vers la zone.



## 4/ ENJEUX

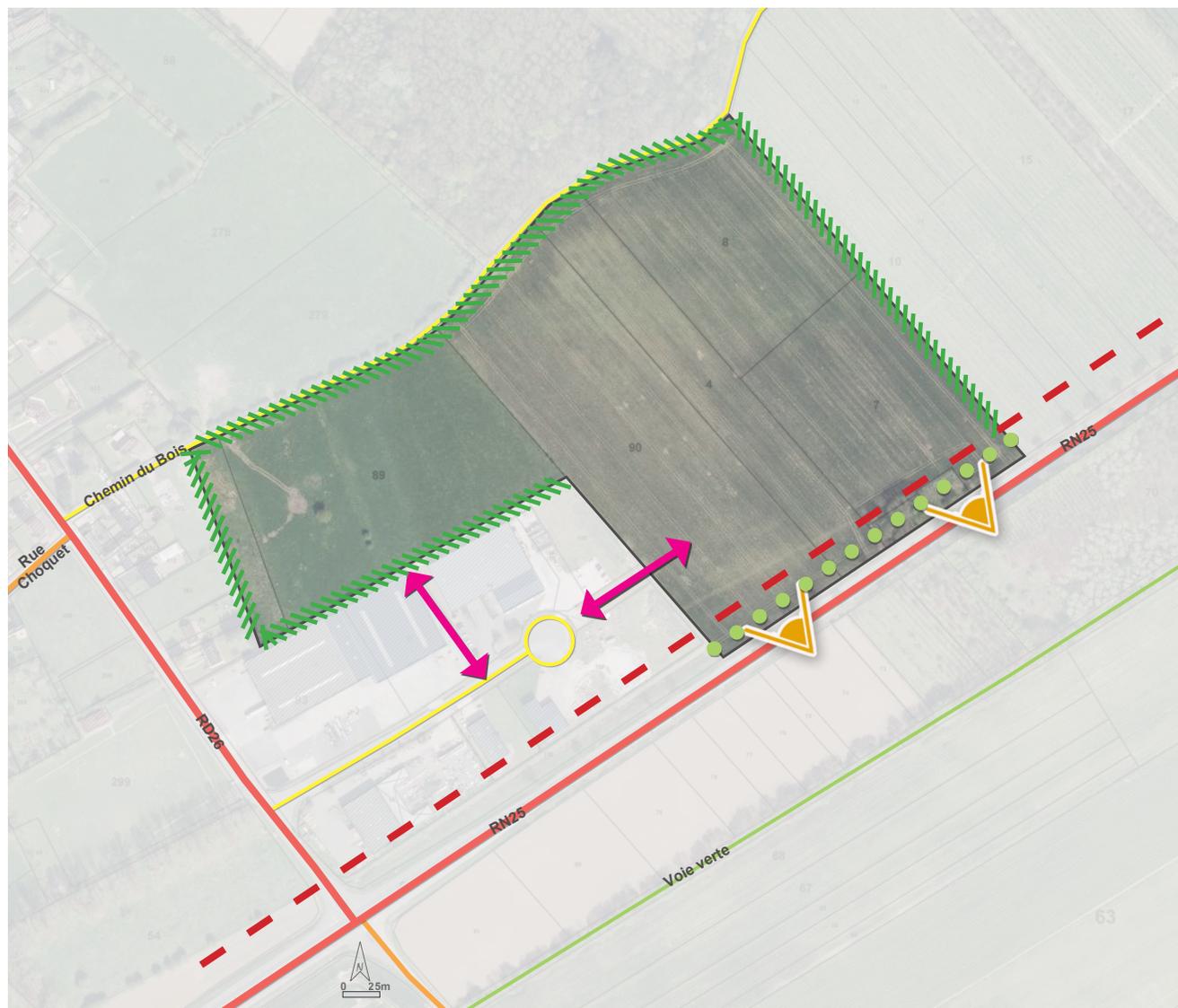
Connecter le projet au réseau viaire existant 

Gérer les interfaces de façon paysagère 

Diminuer la marge d'inconstructibilité liée à la RN25 - 30m 

Créer une bande paysagère de recul des constructions 

Créer des perspectives visuelles qualitatives vers la zone et en entrée de ville 



## 5/ PRISE EN COMPTE DES NUISANCES

### 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 (RN25) 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'amoinrir ces nuisances sonores.

Tout d'abord, la gestion des nuisances sonores doit donc être envisagée par la mise en place de marges de **reculs raisonnables : 30m minimum depuis l'axe central de la RN25 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/ PRISE EN COMPTE DES NUISANCES**

### **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 RN25.

### **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 RN25,
- 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/ DISPOSITION CONCERNANT LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

### 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 le carrefour giratoire au sud-ouest de la zone implantée sur la voie existante de desserte de la zone économique. Un autre pourra être aménagé depuis la voie de desserte de la zone économique.

La desserte des parcelles devra se faire depuis des voies accompagnées de cheminements doux et de traitements végétalisés pouvant prendre appui sur les accès précités. Une voirie primaire structurera la zone depuis l'accès précité.

Les accès directs aux parcelles seront interdits depuis la RN25.

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

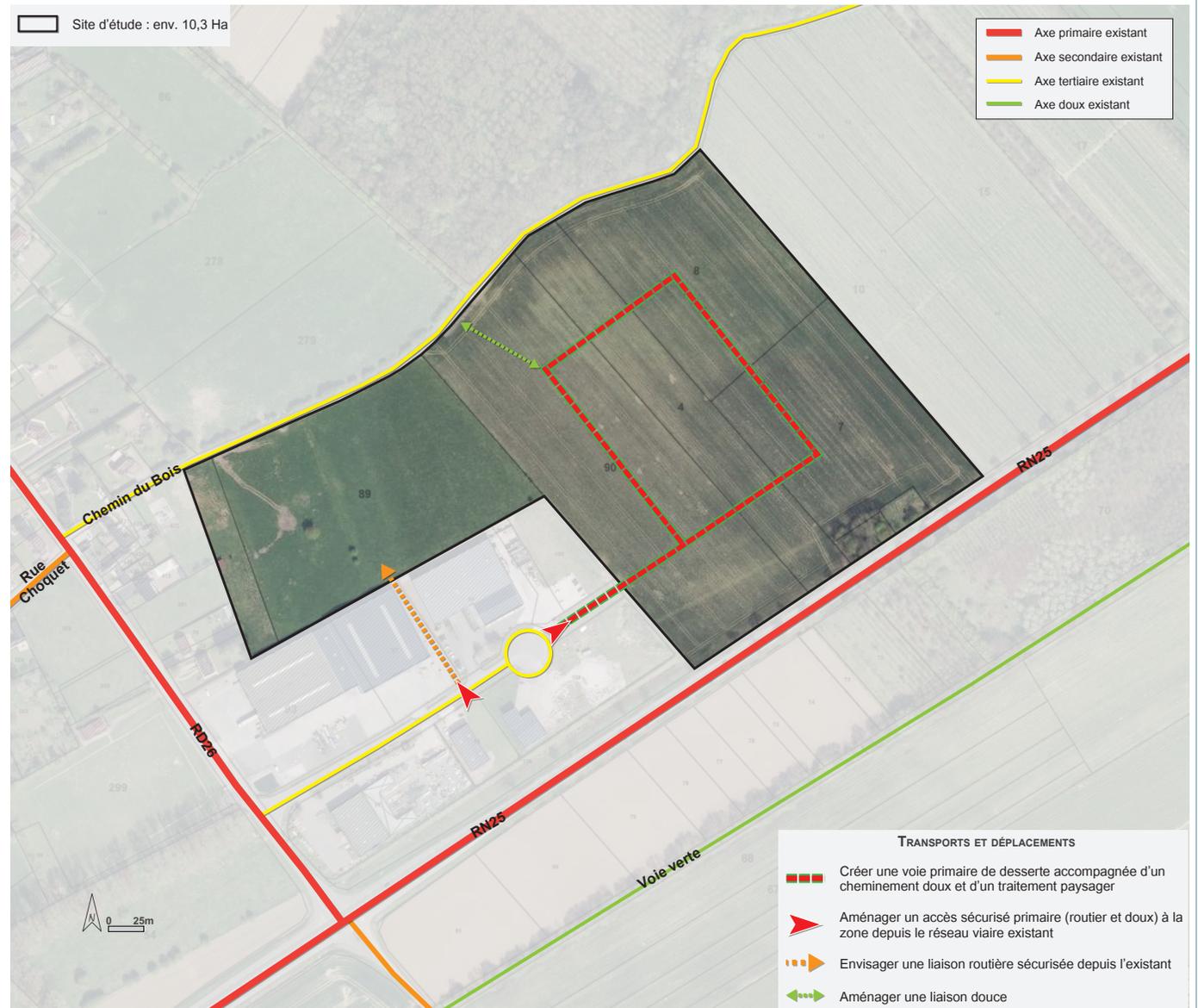
Les espaces de stationnement pourront prendre place au sein de la zone inconstructible. Toutefois, ces derniers devront être paysagers afin d'offrir des vues qualitatives depuis la RN25.

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

Une liaison douce devra être aménagée entre la zone et la voie agricole au nord.

Le projet sera donc connecté au réseau existant aux alentours.

Une bande d'inconstructibilité de 30m depuis l'axe central de la RN25 sera instaurée.



## **6/ DISPOSITION CONCERNANT LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

### **6.3. Conséquences réglementaires**

- Article 13 : Les accès directs aux parcelles ne pourront se faire depuis la RN25.

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

- Raccordement à la voie de desserte existante de la zone économique voisine.
- 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 et/ou existantes.
- Sécurisation des déplacements au sein de la zone.
- Mutualisation et végétalisation des espaces de stationnement privilégiés.

## 7/ COMPOSITION URBAINE ET ARCHITECTURALE

### 7.1. Définition

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

### 7.2. Parti d'aménagement

Le site d'étude a vocation à accueillir des 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).

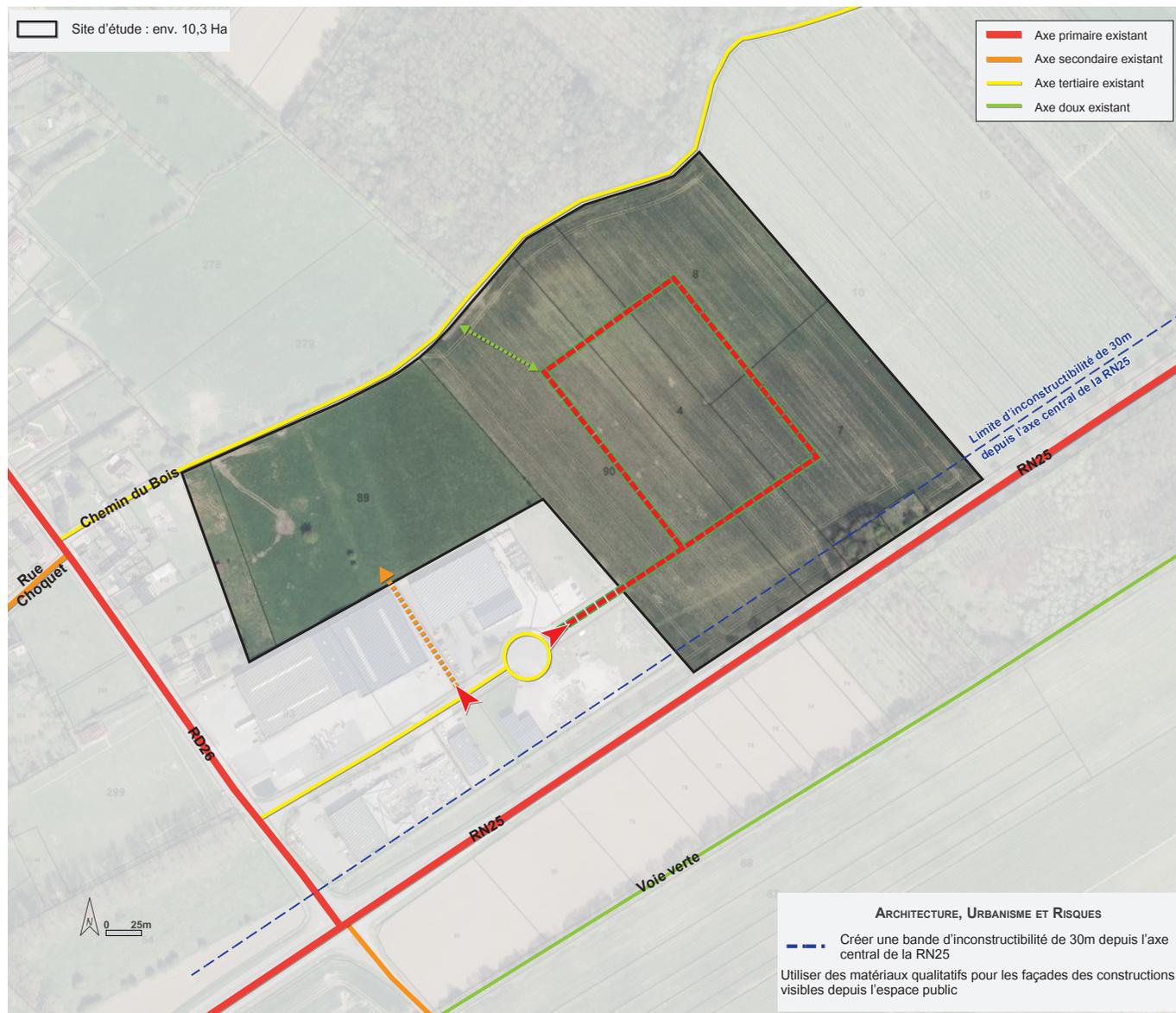
Les constructions ne pourront s'implanter à moins de 30m de l'axe central de la RN25.

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.

Une zone d'inconstructibilité de 30m depuis l'axe central de la RN25 sera instaurée. Ainsi, en façade de la voirie, un espace paysager de recul (bande paysagère) sera aménagé induisant un recul des constructions.



## 7/ COMPOSITION URBAINE ET ARCHITECTURALE

### 7.3. Conséquences réglementaires

- Article 4 : Recul obligatoire des constructions de minimum 30m depuis l'axe central de la RN25.
  - 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 RN25 (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 RN25.

## 8/ QUALITÉ DE L'URBANISME ET DES PAYSAGES

### 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 agricoles. 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 est de la zone devra être traitée au moyen d'une haie dense permettant une forte intégration paysagère de la zone.

Les franges ouest et nord de la zone devront recevoir un traitement végétalisé au moyen d'une haie d'agrément et d'intégration leurs permettant d'être valorisantes et bien insérées dans l'environnement.

Les linéaires végétalisés protégés le long de la RN25 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 le long de la RN25 au sud. 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 RN25.

En plus, une bande enherbée accompagnée d'une végétation basse devra être aménagée en façade (RN25) de zone.

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

Les essences d'arbres utilisées seront locales.



## 8/ QUALITÉ DE L'URBANISME ET DES PAYSAGES

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 RN25 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 RN25 (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, résidentiels 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.
- Conservation des linéaires végétalisés protégés.

## 9/ SCHÉMA D'ORGANISATION - SYNTHÈSE

Site d'étude : env. 10,3 Ha

### ARCHITECTURE, URBANISME ET RISQUES

Créer une bande d'inconstructibilité de 30m depuis l'axe central de la RN25

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

### PAYSAGE, PATRIMOINE ET ENVIRONNEMENT

Aménager une bande enherbée accompagnée d'une végétation basse et pouvant intégrer des stationnements végétalisés et préférentiellement perméables

Conserver la haie protégée

Conserver l'espace boisé

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

Préserver et/ou aménager des perspectives visuelles qualitatives vers la zone

### TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS

Créer une voie primaire de desserte accompagnée d'un cheminement doux et d'un traitement paysager

Aménager un accès sécurisé primaire (routier et doux) à la zone depuis le réseau viaire existant

Envisager une liaison routière sécurisée depuis l'existant

Aménager une liaison douce

