

15 DOSSIER LOI
BARNIER



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

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL DE L'EST

SAULTY - LA HERLIÈRE

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

03. 21. 220. 200



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

ZONE ÉCONOMIQUE DE SAULTY - LA HERLIÈRE - CRÉATION D'UNE ZONE D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

1. Présentation de l'étude	p.3	8. Qualité de l'urbanisme et des paysages	p.19
2. Contexte de l'étude	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	
3. Perceptions visuelles du site	p.10	9. Schéma d'organisation - Synthèse	p.21
4. Enjeux	p.12		
5. Prise en compte des nuisances	p.13		
5.1. Définition			
5.2. Parti d'aménagement			
5.3. Conséquences réglementaires			
5.4. Conséquence sur les orientations d'aménagement et de programmation			
6. Dispositions concernant la sécurité routière	p.15		
6.1. Définition			
6.2. Parti d'aménagement			
6.3. Conséquences réglementaires			
6.4. Conséquence sur les orientations d'aménagement et de programmation			
7. Composition urbaine et architecturale	p.17		
7.1. Définition			
7.2. Parti d'aménagement			
7.3. Conséquences réglementaires			
7.4. Conséquence sur les orientations d'aménagement et de programmation			

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.

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 principalement implantée au nord-ouest de La Herlière, avec une petite partie de la zone située sur Saulty et en limite communale avec Bavincourt. Cette zone, à cheval sur les deux communes, 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. Contexte d'étude
2.1. Situation géographique et présentation du projet
2.2. Document d'urbanisme
2.3. Justifications du projet et enjeux locaux : Intérêt général

2.1. Situation géographique et présentation du projet

Le présent dossier a pour but d'étudier le projet d'aménagement d'une zone destinée à accueillir des bâtiments d'activités économiques à l'emplacement d'une ancienne zone économique située à cheval sur les communes de La Herlière et de Saulty. La plus grande partie de la zone se situe à La Herlière.

La Herlière est une commune située dans le département du Pas-de-Calais en région Hauts-de-France. Elle est entourée par les communes de : Bavincourt, Bailleulmont, Saulty, La Cauchie, Gaudiempré, Saint-Amand, Humbercamps.

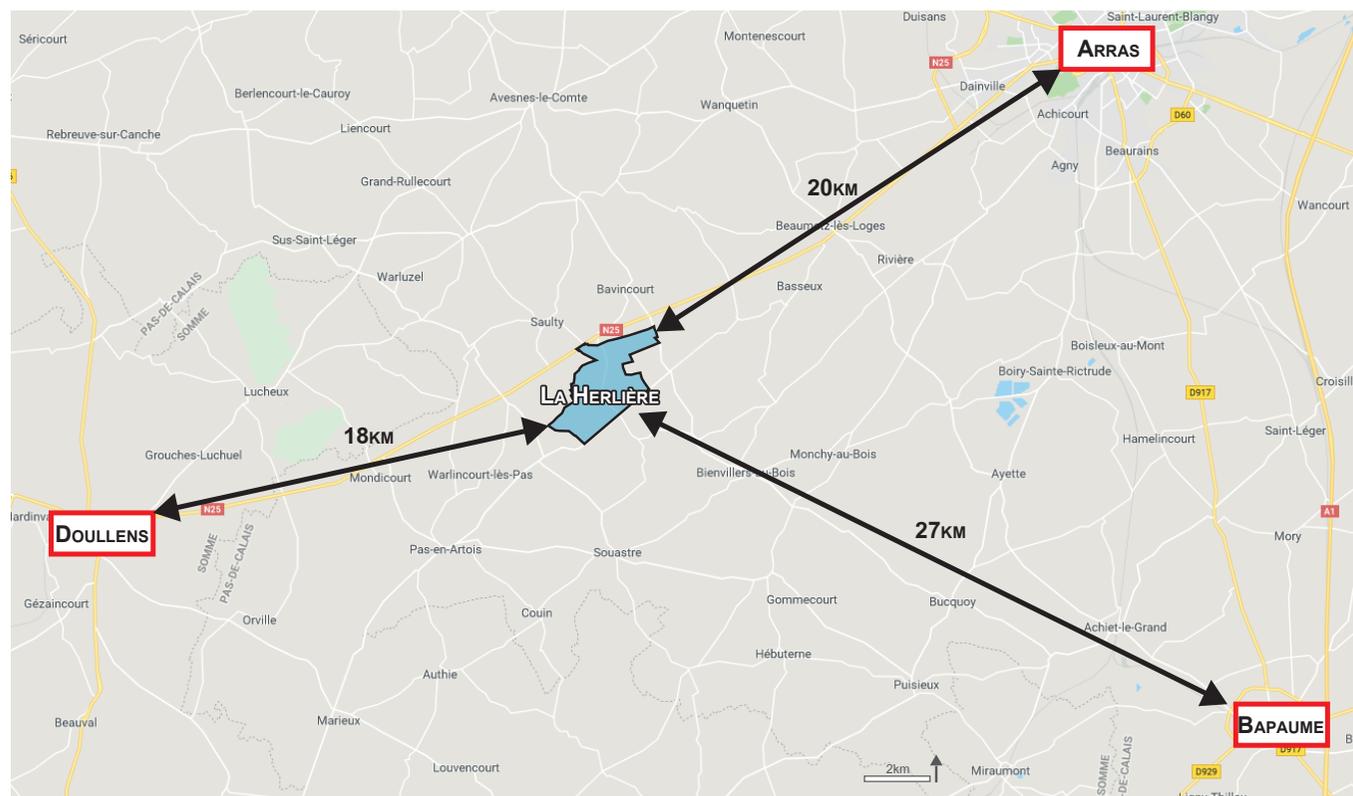
La commune dispose d'un territoire d'une superficie de 5,4 km², pour une population totale de 154 habitants en 2015. La densité y est de 29 habitants par km². Elle est rattachée administrativement à l'arrondissement d'Arras et au canton d'Avesnes-le-Comte.

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 20 km d'Arras, 27 km de Bapaume et 18 km de Doullens.

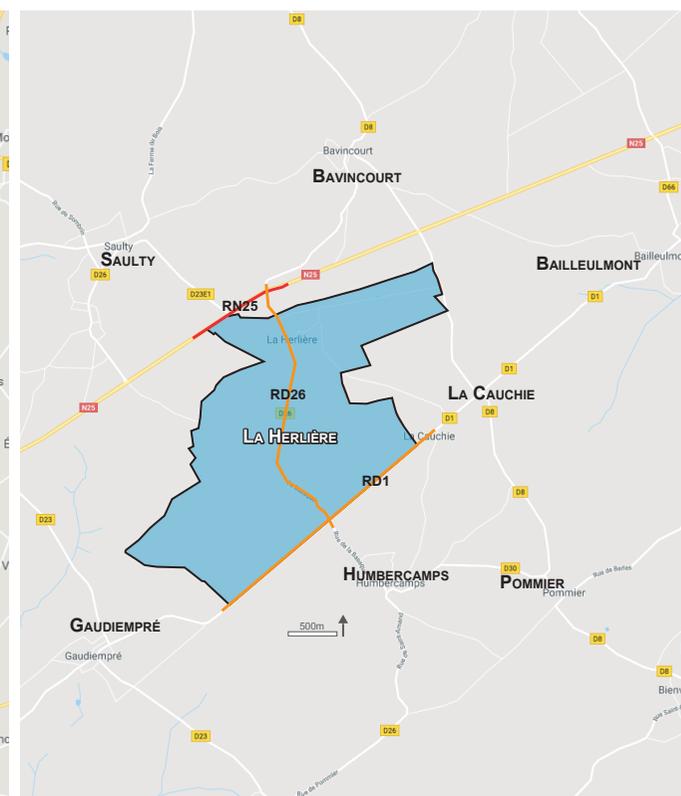
La zone d'étude d'environ 2,5 Ha se situe dans la partie nord-ouest de la commune. Pour plus de cohérence, les plans d'étude prendront en compte le projet dans son intégralité.

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

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



Localisation de La Herlière à l'échelle régionale.



Localisation de La Herlière à l'échelle communale.

2/ CONTEXTE D'ÉTUDE

De par sa position géographique proche de grandes infrastructures (RN25, RD26, RD1, ...), ainsi que par sa localisation entre Arras et Doullens, la commune de La Herlière représente un point stratégique en matière de développement économique.

La commune rurale présente une occupation du sol majoritairement agricole. Elle mêle également activités économiques et lieux d'habitation avec harmonie.

Le site d'étude dédié aux activités économiques est à cheval sur les communes de Saulty et La Herlière et se cale sur la limite communale avec Bavincourt, le long de la RN25. Il vient renouveler une ancienne zone économique.

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

- La RN25 borde le nord-ouest de la commune dans un axe nord-est/sud-ouest et relie Arras à Amiens.
- La RD1 accessible via la RD26 borde le sud de la commune dans le même axe que la RN25. Elle relie Bailleulmont à Marieux.

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

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 nord, par des secteurs urbanisés à l'est, par des espaces agricoles à l'ouest et par une voie verte au sud.

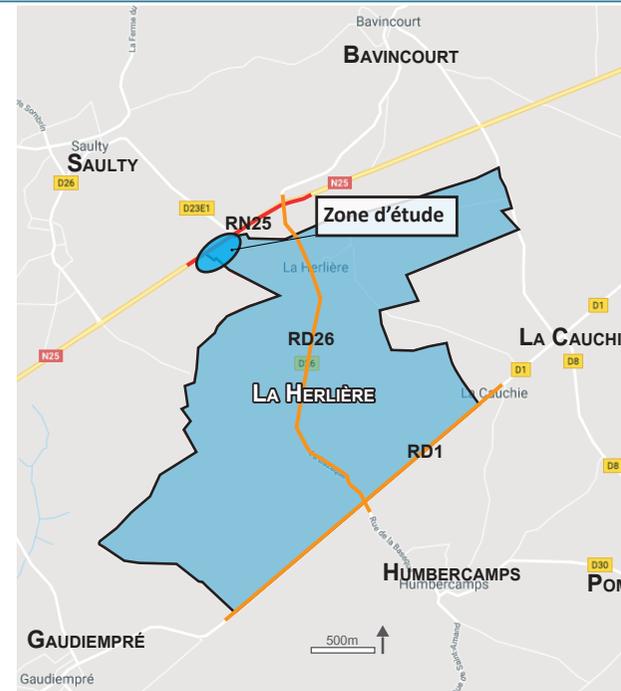
La surface du site d'étude est d'environ 2,5 Ha.

Le site est actuellement accessible depuis la RN25 bordant le nord de la zone.

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.

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



Carte des principales infrastructures à proximité du site



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

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

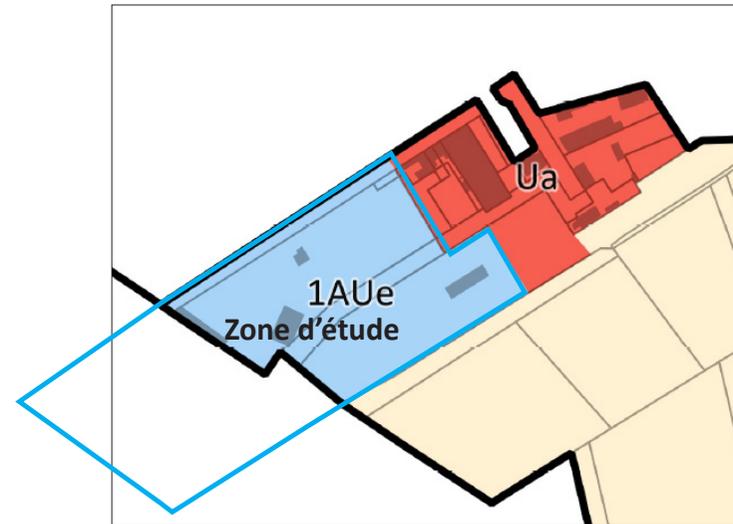
2.2. Document d'urbanisme

La commune de La Herlière 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).

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.



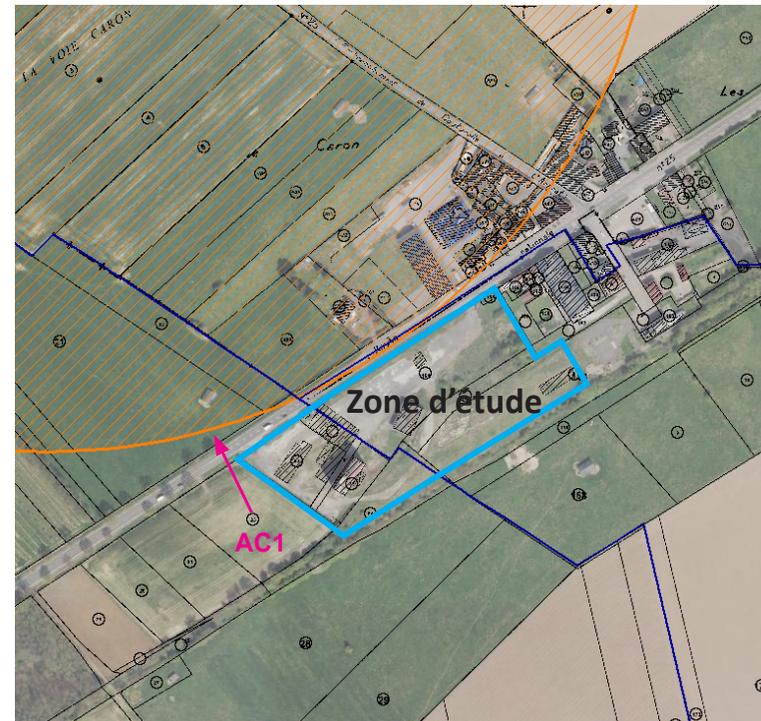
Extrait du plan de zonage du PLUi

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 :

- AC1 - Périmètre de protection autour de la Chapelle Notre-Dame de Bavincourt - Monument Historique.

Cette servitude n'a aucun impact sur le projet.



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 au nord-ouest de La Herlière et à l'est de Saulty. Elle vient en renouvellement d'une ancienne zone économique.

La zone d'étude, d'une superficie de 2,5 Ha vient aménager un espace situé sur le PLUi en 1AUe.

Cette dernière est bordée :

- à l'ouest : par des espaces agricoles,
- au sud : par une voie verte,
- au nord : par la RN25,
- à l'est : par une urbanisation mixte.

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

La zone d'étude est accessible au nord via la voie agricole 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 alentour est mixte : économie et résidence..

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

2.3. 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'Est et au nord-Est.

Des habitations seront 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 cultivés. Au nord, par-delà la RN25, s'étendent des espaces agricoles, économiques et résidentiels.

La majorité de l'Est de la zone est, comme vu précédemment, urbanisé. Un parking dédié à la voie verte (véloroute) est implanté à l'est de la zone.

Au sud, par-delà la voie verte bordant la zone, se trouvent des espaces pâturés et cultivés.

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 et douces ou au sein des espaces pâturés.

La zone d'étude est occupée par des espaces végétalisés et par des espaces minéralisés témoins de l'ancienne activité économique. Elle est entourée en partie par un mur, dégradé à l'heure actuelle.

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



Occupation du sol de la zone et des alentours

3/ PERCEPTIONS VISUELLES DU SITE

3. Perceptions visuelles du site
Vues éloignées
Vues rapprochées

Vues éloignées

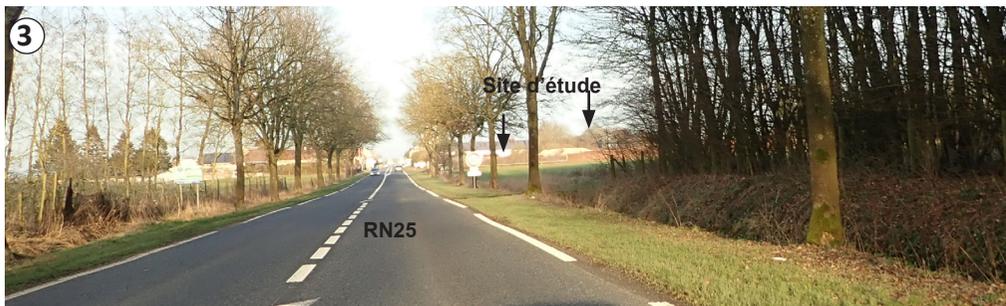
Depuis les axes routiers proches de la zone, des vues lointaines sont possibles lorsque la bande végétalisée bordant la zone s'amoindrit ou disparaît. Ceci vaut également pour l'urbanisation existante qui obstrue ou ouvre par moment les vues vers la zone. Les vues sont ponctuelles vers la zone de projet, Elles ne sont pas continues et sont cadrées et filtrées par la végétation et l'urbanisation en place.



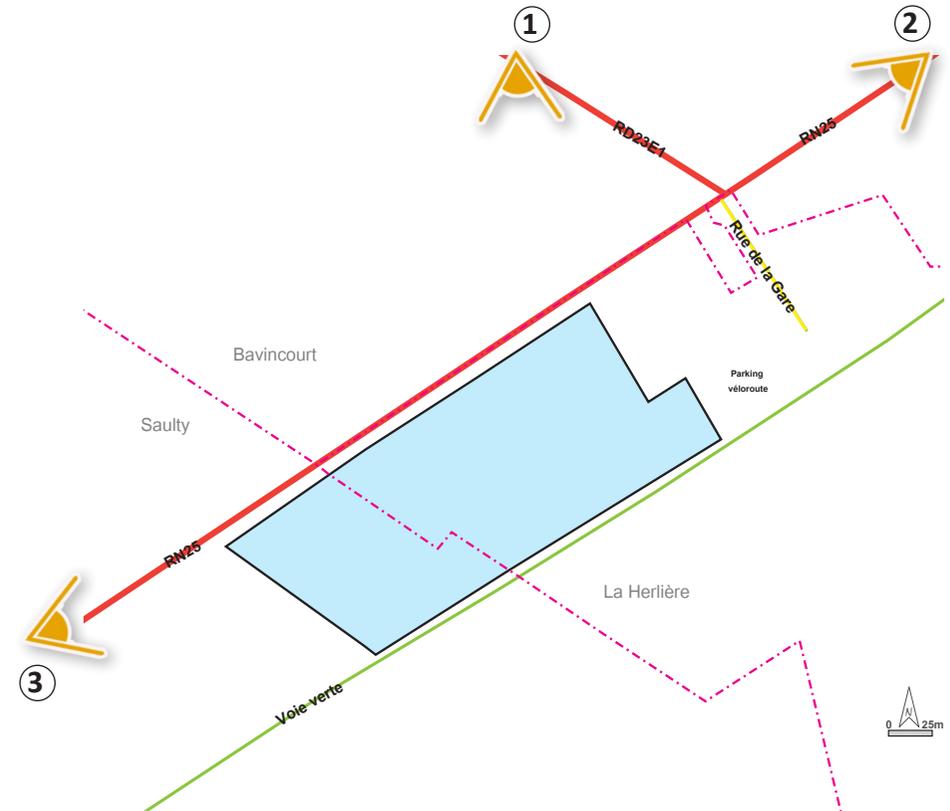
Vue vers le site depuis la RD23E1 au nord. Le site est en partie visible à travers l'urbanisation et la végétation existante en bord de RN25



Vue vers le site depuis la RN25 au nord-est. Seule une partie de la végétation bordant la zone est visible. L'urbanisation obstrue également les vues vers la zone.



Vue vers le site depuis la RN25 au sud-ouest. La végétation accompagnant la RN25 obstrue et filtre en partie les vues. Toutefois, la limite ouest de la zone n'étant pas végétalisée, des vues sont possibles vers cette dernière.



3/ PERCEPTIONS VISUELLES DU SITE

3. Perceptions visuelles du site
Vues éloignées
Vues rapprochées

Vues rapprochées

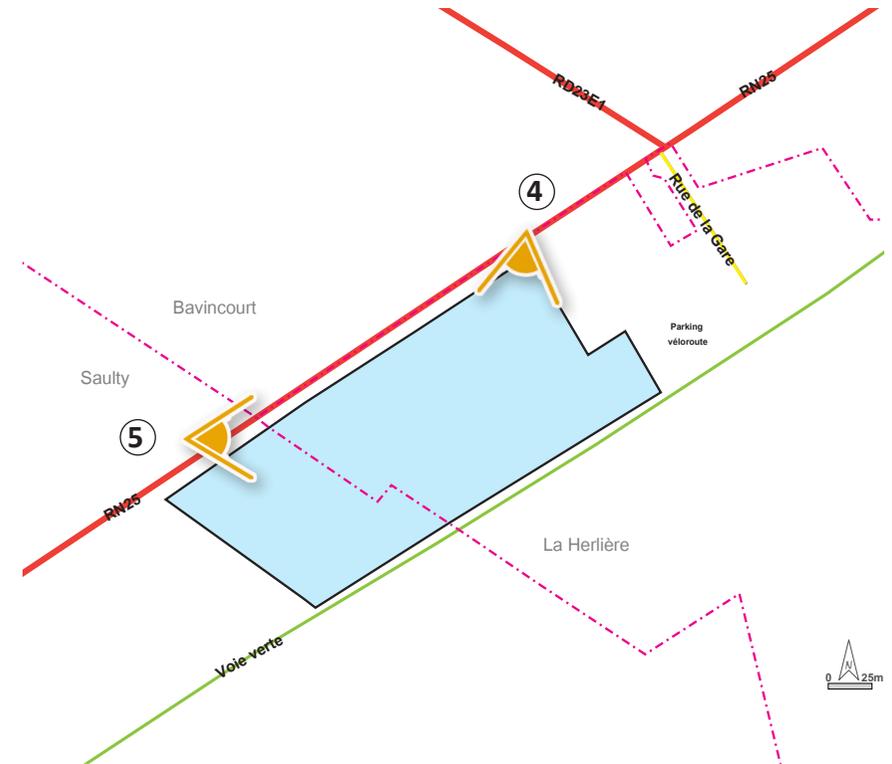
Une bonne partie du secteur proche de la zone d'étude est libre de constructions. Les perspectives visuelles proches sont possibles vers le site d'étude depuis la RN25. Cependant, quelques linéaires végétalisés filtrent et cadrent les vues qui ne sont pas annulées pour autant.



Vue vers le site depuis la RN25 (façade côté est). La végétation dense bordant la zone empêche la plupart des vues. Toutefois, cette dernière est par endroit discontinue voire absente et laisse donc entrevoir l'intérieur de la zone depuis l'axe routier.



Vue vers le site depuis la RN25 (façade côté ouest). La végétation dense et des «bouts» de mur bordant la zone empêchent la plupart des vues. Toutefois, cette dernière est par endroit discontinue, voire absente et laisse donc entre voir l'intérieur de la zone depuis l'axe routier.



Connecter le projet au réseau viaire existant 

Gérer les interfaces de façon paysagère 

Diminuer la marge d'inconstructibilité liée à la RN25 - 20m 

Créer une bande paysagère de recul des constructions 

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



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'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 : 20m 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.

5.3. Conséquences réglementaires

- Article 4 : Les constructions devront s'implanter avec un recul d'au moins 20 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 20m 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.

6.1. 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 principal sécurisé à la zone devra être aménagé depuis la RN25.

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 RN25.

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.

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.

Une liaison douce pourra être aménagée à l'est entre le parking de la véloroute et la zone.

Le projet sera donc connecté au réseau existant aux alentours.

Deux arrêts de bus sont implantés à proximité de la zone. Elle sera donc bien desservie.

Une bande d'inconstructibilité de 20m depuis l'axe central de la RN25 sera instaurée.



6.3. Conséquences réglementaires

- Article 13 : Les accès directs aux parcelles ne pourront se faire depuis la RN25. Ils se feront par la voie de desserte interne.

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

- Raccordement à la RN25.
- 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.
- Création potentielle d'une liaison douce entre le parking de la véloroute et la zone.
- Sécurisation des déplacements au sein de la zone.
- Mutualisation et végétalisation des espaces de stationnement privilégiés.

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 20m 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 20m 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.



7.3. Conséquences réglementaires

- Article 4 : Recul obligatoire des constructions de minimum 20m 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 20m 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.

8.1. 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 minéralisés et végétalisés.

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 ouest 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 le long de la voie verte.

Les quelques linéaires végétalisés existants le long des axes viaires 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 enherbé 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 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.



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 20m 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 20m 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 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. 2,5 Ha

ARCHITECTURE, URBANISME ET RISQUES

 Créer une bande d'inconstructibilité de 20m 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 et conforter le linéaire végétalisé et conserver des coupures pour laisser passer des perspectives visuelles vers la zone

 Aménager une haie dense d'intégration

 Aménager une haie d'agrément et d'intégration

 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 principal sécurisé (routier et doux) à la zone

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

 Aménager une éventuelle liaison douce

 Arrêt de bus

PROGRAMMATION

La zone est dédiée à l'activité économique.

