

# PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL DE L'EST

**DUISANS**

**DOSSIER LOI BARNIER INSTITUÉ DANS LE CADRE  
DE LA RÉVISION ALLÉGÉE N°1**

PRESCRIPTION **10.03.22** PLUI APOUVÉ LE **01.12.22**

Dossier réalisé avec  
le bureau d'études :



VU POUR ÊTRE ANNEXÉ À LA DÉLIBÉRATION D'APPROBATION  
DE LA RÉVISION ALLÉGÉE N°1 DU PLUI DE L'EST DE LA  
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DES CAMPAGNES DE L'ARTOIS  
EN DATE DU 1ER DECEMBRE 2022, LE PRÉSIDENT, MICHEL SEROUX



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

## ZONE AEC - RD939-RD60

<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. Conséquences 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. Conséquences 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. Conséquences 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. Conséquences 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 et de la RD60. 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 en complément de la zone d'activités existante de l'autre côté de la RD939.

Duisans est une commune située dans le département du Pas-de-Calais en région Hauts-de-France. Elle est entourée par les communes de : Étrun, Marœuil, Anzin-Saint-Aubin, Agnez-lès-Duisans, Arras, Warlus, Dainville.

La commune dispose d'un territoire d'une superficie de 10,72 km<sup>2</sup>, pour une population totale de 1 266 habitants en 2015. La densité y est de 118 habitants par km<sup>2</sup>.

Elle est rattachée administrativement à l'arrondissement d'Arras et au canton d'Avesnes-le-Comte.

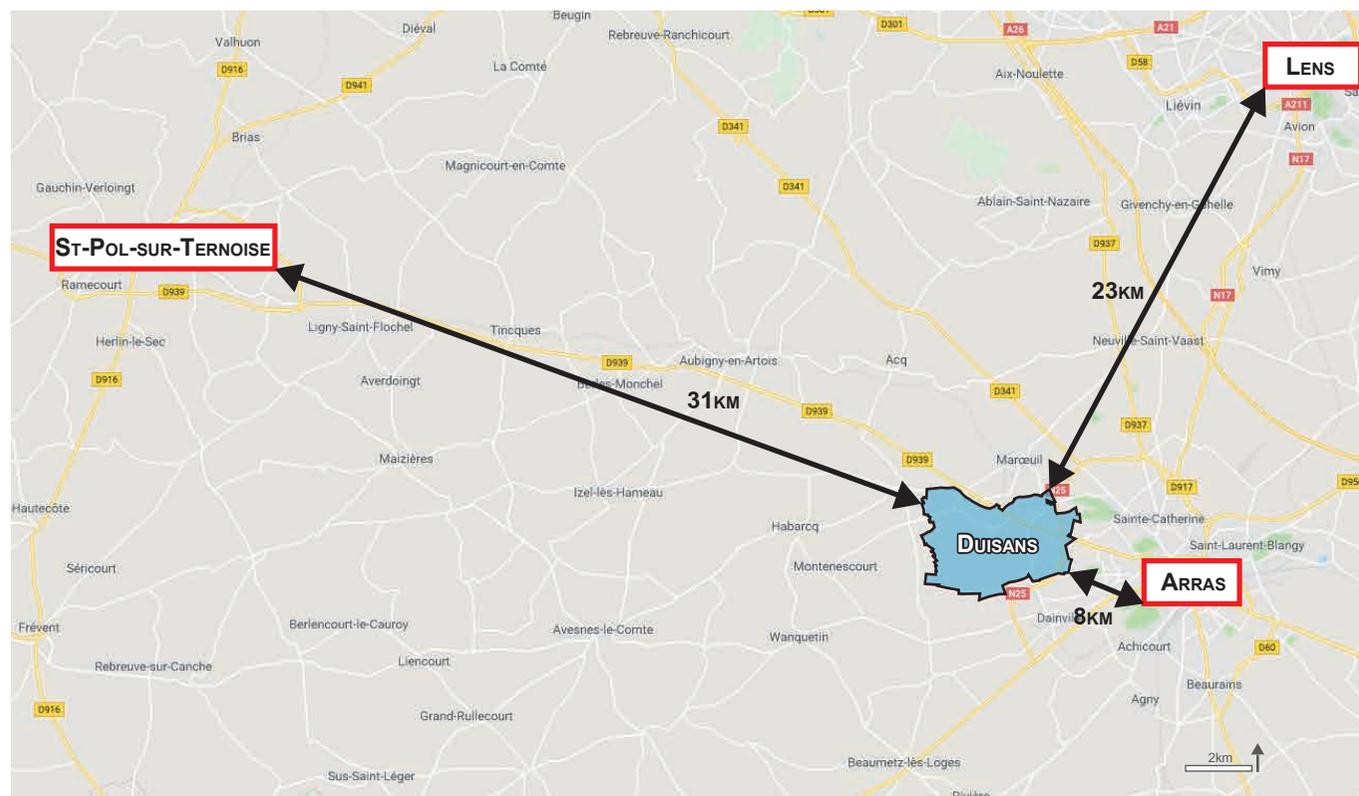
La commune est membre d'un établissement public de coopération intercommunale, la Communauté de Communes des Campagnes de l'Artois, qui regroupe 96 communes pour une population de 33 533 habitants.

La commune se situe à environ 8 km d'Arras, 23 km de Lens et 31 km de St-Pol-sur-Ternoise.

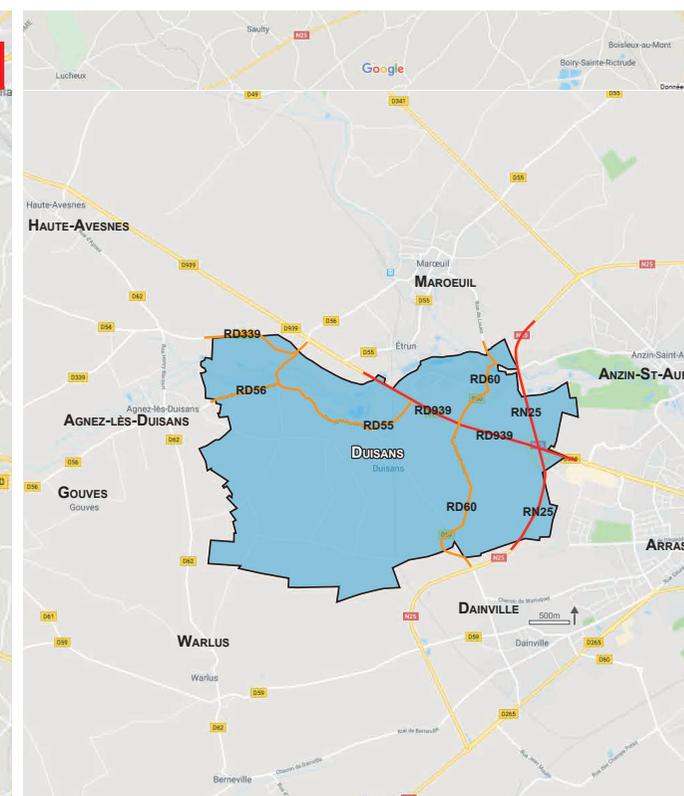
La zone d'étude d'environ 3,8 ha se situe dans le quart nord-est de la commune.

Elle se situe à proximité de la RD939 reliant Cambrai à Montreuil-sur-Mer en passant par Arras et Saint-Pol-sur-Ternoise, de la RD60 et de la RN25. La zone est donc très bien desservie.

Sa vocation en complément de l'activité existante permettra de conforter le dynamisme du territoire.



Localisation de Duisans à l'échelle régionale.



Localisation de Duisans à l'échelle communale.

## 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, RD60, ...), 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 nœud d'infrastructures routières le long de la RD939 et de la RD60. Il vient développer l'offre économique locale existante (Serres Tulipes) voisine, et celle 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 RD60 traverse l'est de la commune dans un axe nord/sud et relie Maroeuil à Saint-Laurent-Blangy.

La zone de projet se situe le long de la RD939 (axe routier à grande circulation) sur des parcelles agricoles et déjà occupées par une entreprise.

La zone est dédiée à l'activité économique, elle pourra se servir de sa situation à proximité de la RD939 et de la RD60 pour être visible et accessible.

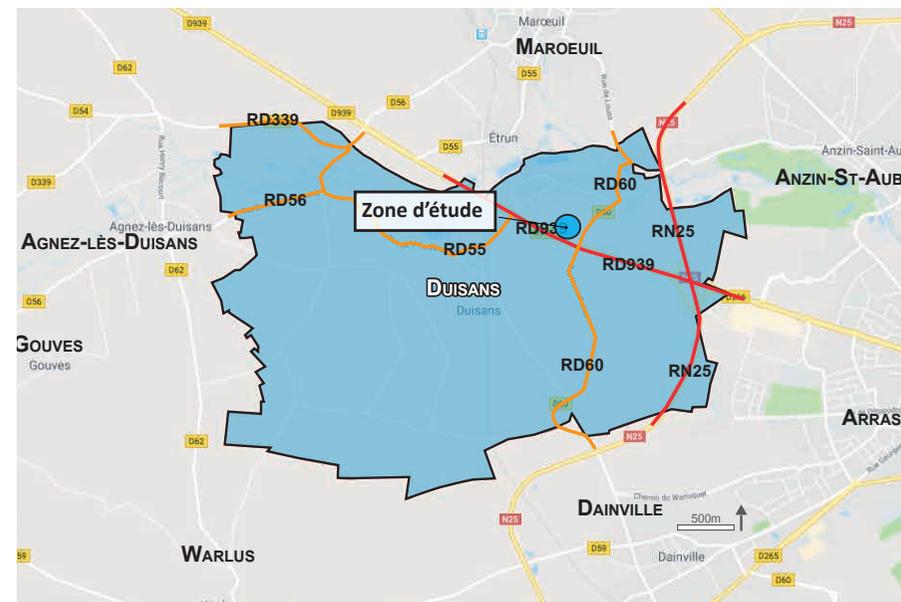
Elle est actuellement bordée par la RD939 au sud, par un espace boisé à l'ouest, par des espaces agricoles au nord et par la RD60 à l'Est.

La surface du site d'étude est d'environ 3,8 ha.

Le site est actuellement accessible par la RD939 bordant le sud de la zone et par la RD60 desservant l'actuelle entreprise implantée sur 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 - route express », 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 Aec du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (Secteur de la zone agricole correspondant à des activités commerciales isolées).

La zone Aec est en partie occupée par une activité économique : Serres Tulipes.

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 100m de part et d'autre de l'axe central de la RD939 (voie express). 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 :

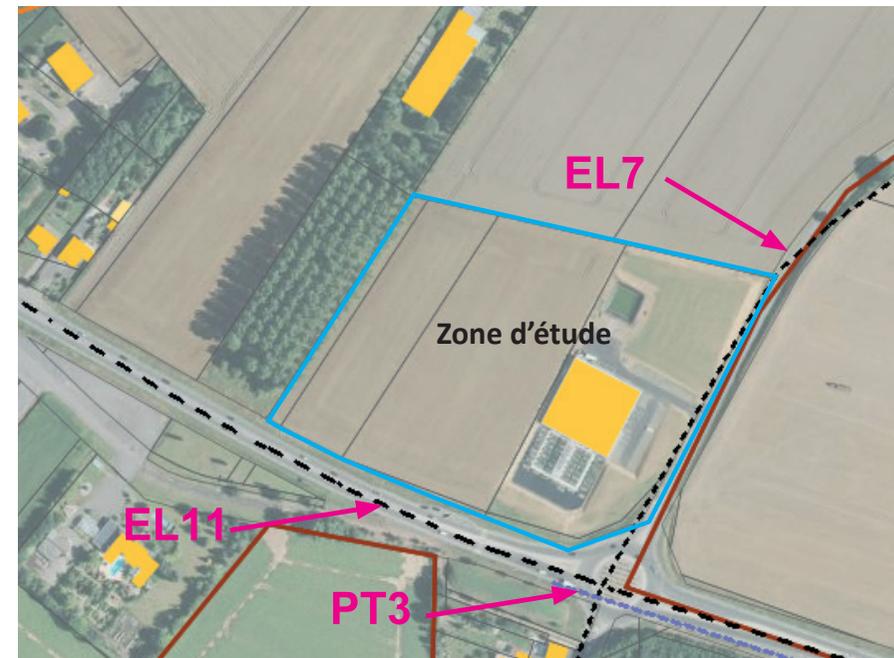
- EL11 (RD939) : Interdiction d'accès grevant les propriétés limitrophes des routes express.
- EL7 (RD60) : Servitudes d'alignement des voies publiques.
- PT3 : Servitudes attachées aux réseaux de télécommunications.

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 activité économique existante.

La zone d'étude, d'une superficie d'environ 3,8 ha vient aménager un espace situé sur le PLUi en Aec.

Cette dernière est bordée :

- au sud : par la RD939,
- à l'ouest : par un boisement,
- au nord : par des espaces agricoles,
- à l'est : par la RD60 puis par des espaces agricoles.

Par-delà la RD939, se trouvent une zone économique et des espaces résidentiels.

La zone d'étude est accessible au sud depuis la RD939 et par la RD60 à l'est et est propice au développement de l'activité économique, notamment sur le plan de l'accessibilité et de la desserte disponible à proximité, ainsi que sur la complémentarité avec les activités existantes aux alentours.

La carte ci-contre montre que l'urbanisation environnante est mixte : vocation économique (dominante) et résidentielle.

La carte révèle que le site d'étude est concerné par la Loi Barnier et présente une bande d'inconstructibilité de 100m 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 au sud 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 boisés et cultivés. Au nord, des espaces cultivés bordent la zone.

L'Est de la zone est bordée par la RD60 puis au-delà par des espaces cultivés. L'ouest présente une importante poche boisée.

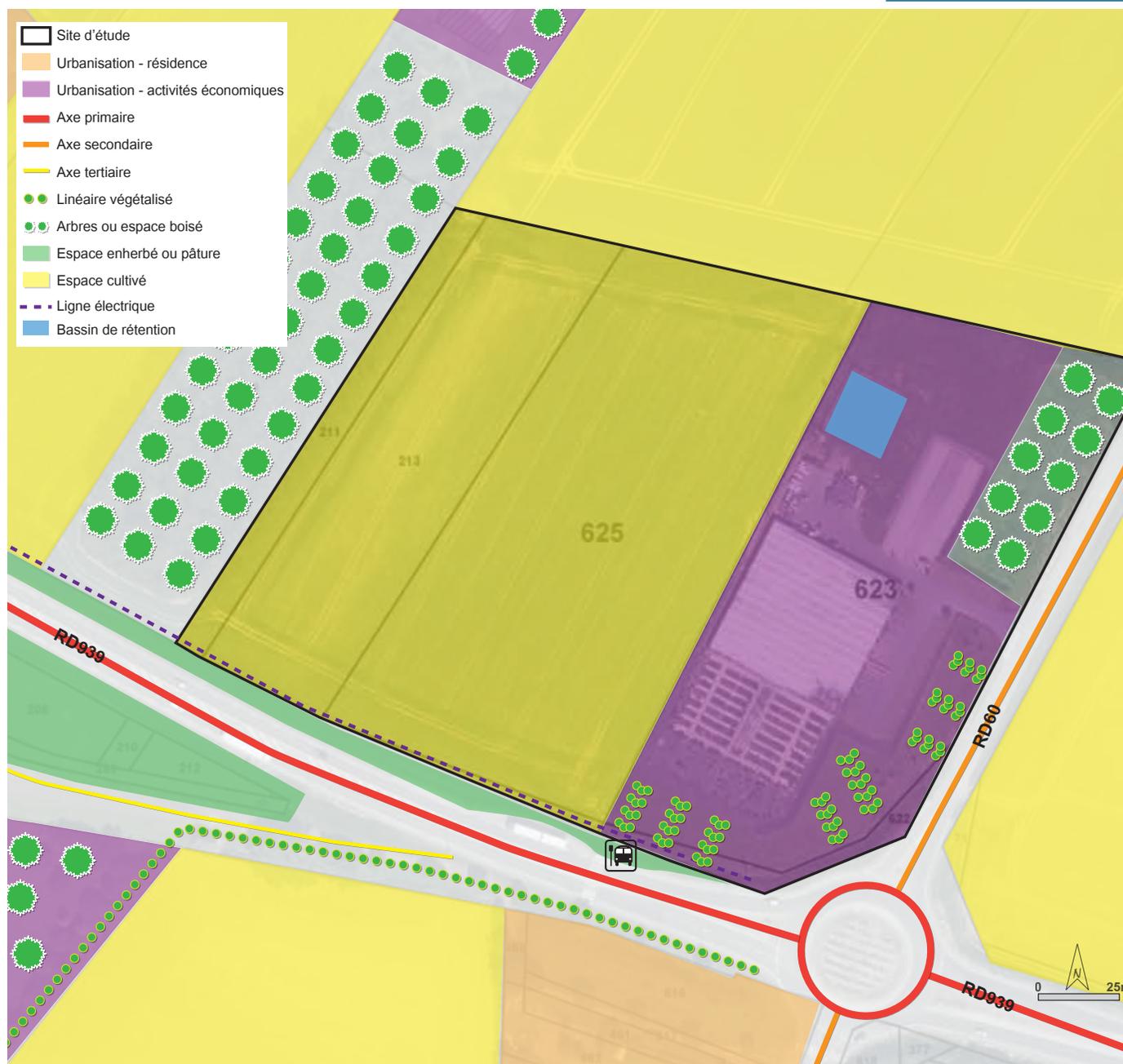
Au sud, par-delà la route (RD939), se trouvent des espaces cultivés, des espaces résidentiels et économiques. Quelques bandes végétalisées (herbes principalement) occupent les délaissés d'aménagement à proximité des voies routières.

Une ligne électrique longe le sud de la zone.

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, ainsi qu'en façade de l'activité économique voisine, ...

La zone d'étude est occupée par une entreprise (et ses bâtiments de type «serres»), des espaces cultivés, un bassin de rétention des eaux pluviales et des espaces végétalisés paysagers ou non.

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, une partie des vues est limitée voire impossibles en raison de la présence de végétation voire de constructions en place. L'absence de construction et de végétation ouvre des perspectives visuelles vers la zone, notamment depuis le sud-Est.



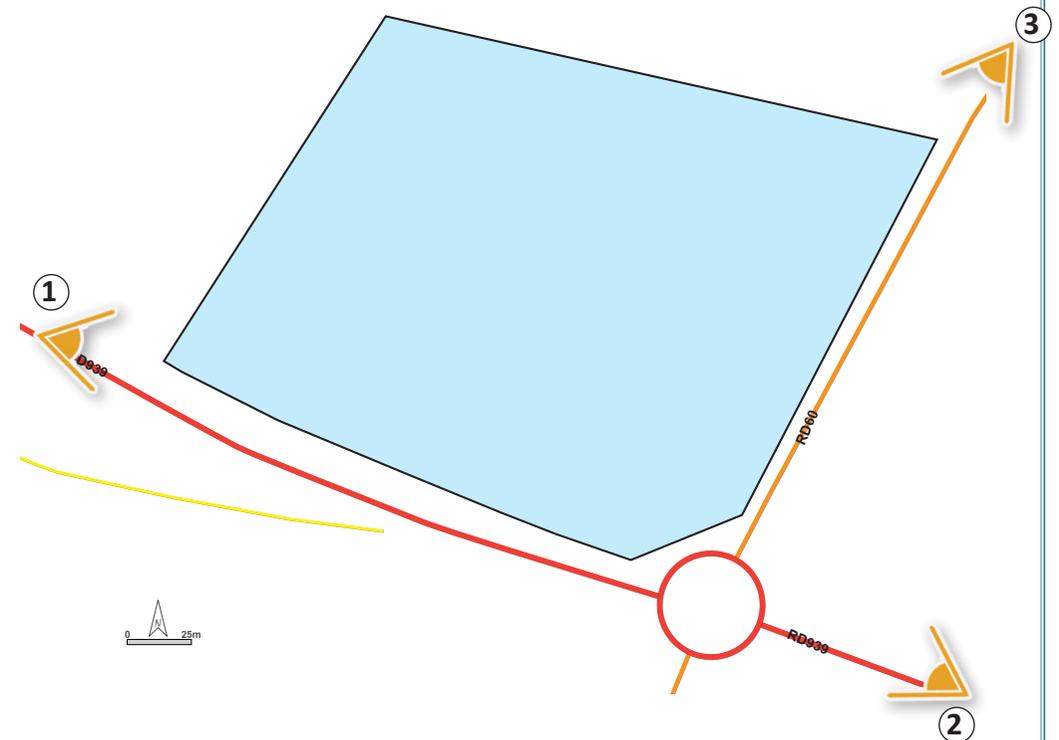
Vue vers le site depuis la RD939 au sud-ouest. Seule la bordure sud du site est visible. Le reste de la zone est masqué par le boisement existant.



Vue vers le site depuis la RD939 au sud-est. L'absence de végétation et d'urbanisation laisse des vues ouvertes vers la zone. Le bâtiment existant de la zone, bien que de faible hauteur est bien observable.



Vue vers le site depuis la RD60 au nord-est. Le site est en partie visible depuis cet axe. Seule une partie du secteur non investi est visible. Le merlon en place en frange nord de l'entreprise existante l'intègre bien et occulte également des vues vers des secteurs de projet non encore investis.

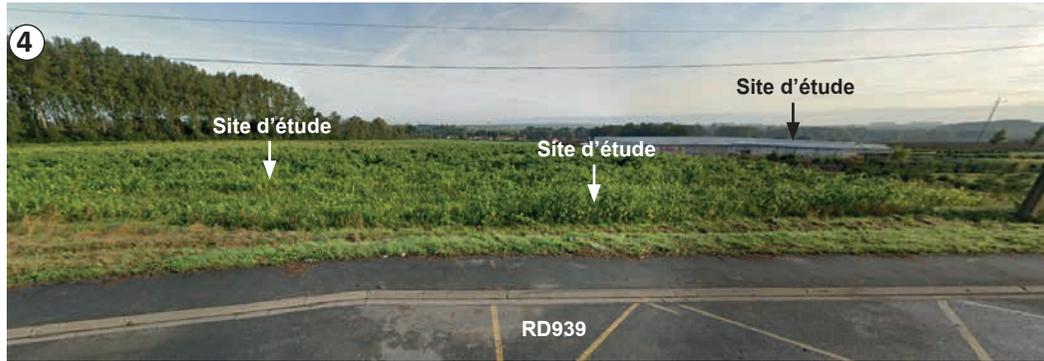


### 3/ PERCEPTIONS VISUELLES DU SITE

3. Perceptions visuelles du site  
Vues éloignées  
Vues rapprochées

#### Vues rapprochées

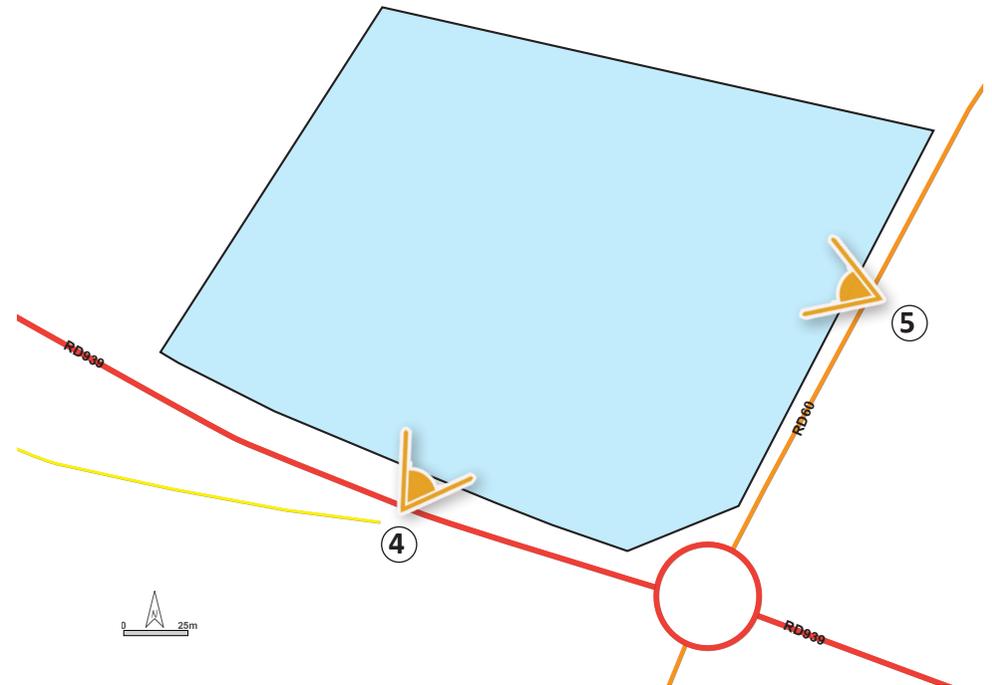
Les secteurs proches de la zone d'étude sont libres de constructions et libres de végétation. Les perspectives visuelles proches sont donc ouvertes.



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



Vue depuis la RD60 à l'Est. La zone d'étude est parfaitement ouverte aux vues par l'absence d'obstacle. Seul le secteur situé derrière le bâti existant est occulté par ce dernier.



Connecter le projet au réseau viaire existant 

Conserver le boisement 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 

Maintenir les traitements végétalisés et paysagers existants 

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 un assainissement individuel.

### 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 viendront compléter le dispositif de gestion des eaux. Les parkings pour les véhicules légers devront être 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 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

L'accès à la zone devra se faire depuis l'accès existant de l'entreprise actuelle. Il prendra donc appui sur la RD60 à l'Est.

Il sera dédié aux déplacements doux et routiers et devra être sécurisé pour l'ensemble des usagers. Le sécurisation du carrefour devra être renforcée si nécessaire.

Une voie de desserte du secteur non urbanisé devra être aménagée dans le prolongement de la voie actuelle. Elle devra être accompagnée de cheminements doux et de traitements végétalisés afin de faciliter les déplacements et de les agrémenter. Si d'autres voies sont créées, elles devront proposer le même type de traitement.

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'usagers au sein et aux abords de la zone.

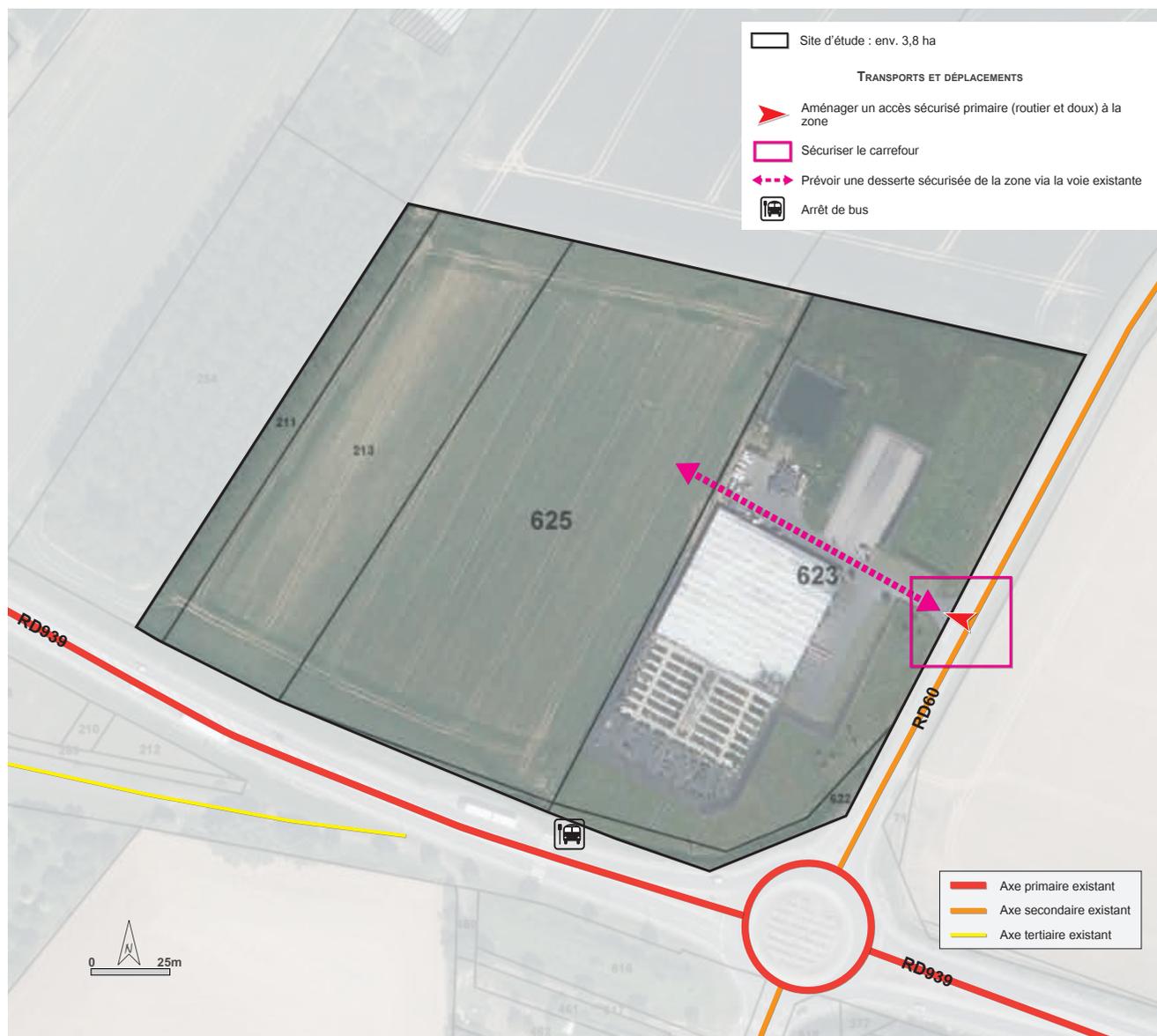
Les espaces de stationnement devront être paysagers afin d'agrémenter la zone de projet.

Les espaces de stationnement pour véhicules légers devront être perméables afin de limiter les nuisances sur l'environnement et mutualisés pour l'ensemble des activités de la zone.

Il conviendra d'aménager des places de stationnement pour les vélos.

Le projet sera donc connecté au réseau existant aux alentours et au réseau de transport en commun via la proximité avec l'arrêt de bus existant le long de la RD939.

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 RD60 via la voie de desserte existante de l'entreprise en place.
- Création d'une voie primaire de desserte sécurisée, accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux dans le prolongement de celle existante.
- 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.
- Aménagement d'espaces de stationnement pour véhicules légers perméables.
- Sécurisation renforcée si nécessaire du carrefour de la RD60.
- Création d'espaces de stationnement pour les vélos.

## 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 constructions existantes (identifiées sur le plan) au sein de la zone devront être conservées.

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

Il conviendra d'implanter une borne de recharge électrique pour 35 places de stationnement. Des places de stationnement pour les vélos doivent être réalisées et l'implantation d'ombrières photovoltaïques pour le rechargement est encouragé.

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. De ce fait, les constructions ne pourront dépasser la hauteur de 12 mètres au faîtage. Les façades visibles depuis l'espace public devront être traitées de façon qualitative (matériaux qualitatifs).

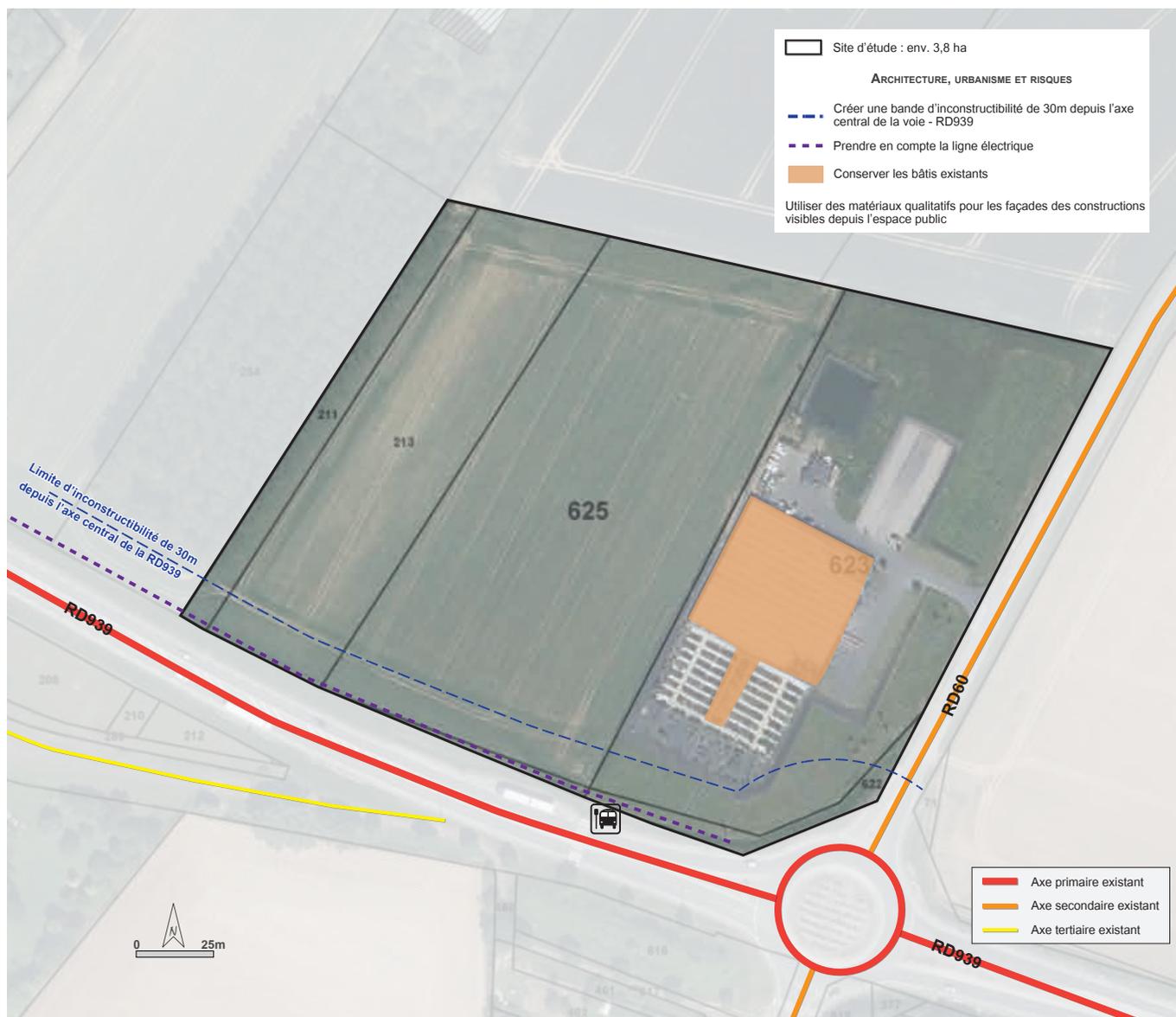
Les constructions ne pourront s'implanter à moins de 30m de l'axe central de la RD939.

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.

Il conviendra de prendre en compte la ligne électrique lors de l'aménagement de la zone.

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. Le stationnement n'est pas autorisé au sein de cette bande d'inconstructibilité.

### 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 en harmonie avec les 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),
- Conservation des bâtis existants.
- Hauteur maximale des bâtis de 12m au faîtage.
- Soin particulier apporté 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.
- Prise en compte de la ligne électrique.
- Création de parkings perméables (véhicules légers) et paysagers (véhicules légers et poids-lourds) mutualisés.
- Implantation d'une borne de recharge électrique pour 35 places de stationnement.
- Implantation de places de stationnement pour les vélos.
- Installation recommandée d'ombrières photovoltaïques pour le rechargement des véhicules.
- Interdiction de stationner au sein de l'espace inconstructible.

## 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, paysagers, plantés et par une entreprise.

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 et d'une bande végétalisée de 5m de large minimum permettant une forte intégration paysagère de la zone et une bonne relation avec les espaces cultivés. Cette bande de 5m intégrera également un dispositif de gestion hydraulique.

Il conviendra de conserver les traitements végétalisés paysagers ou non sur la frange Est ou d'en créer si nécessaire.

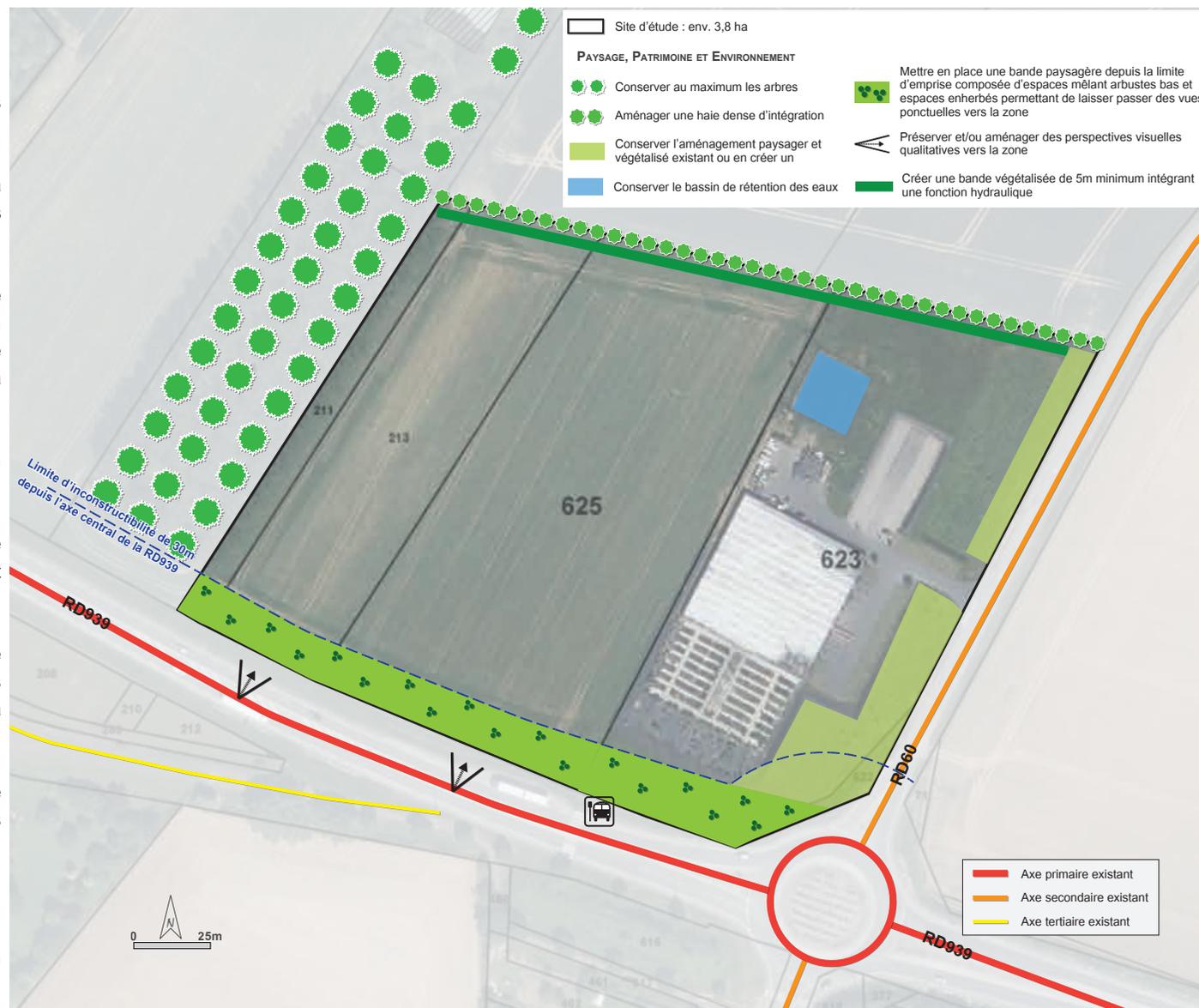
Ces principes permettront à la zone d'être valorisante et bien insérée dans son environnement. Idéalement, le boisement implanté à l'ouest devra être maintenu afin de garantir l'intégration actuelle.

Afin de jouer entre intégration paysagère et effet de vitrine, une bande paysagère composée d'espaces mêlant arbustes bas et espaces enherbés permettant de laisser passer des vues qualitatives 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 qualitatives vers la zone seront possibles depuis la RD939.

Les essences végétales utilisées devront être locales.

Le bassin de rétention des eaux devra être maintenu et une gestion hydraulique poussée de la zone pourra être développée si nécessaire.



Des noues pourront suivre les voiries créées, la bande végétalisée de 5m au nord intégrera un dispositif de gestion hydraulique et 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. La zone d'étude sera donc agréable à traverser.

Afin de limiter l'impact du projet sur l'environnement, l'éclairage devra se faire au moyen de LED et une place disposant d'une borne de recharge électrique des véhicules devra être installée par tranche de 35 places de stationnement aménagées.

### 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.

### 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 d'espaces de stationnement mutualisés, végétalisés et perméables pour les véhicules légers.
- Obligation de créer une bande végétalisée sur les franges ouest et nord de la zone.
- Conservation et/ou création des traitements végétalisés et paysagers autour de l'entreprise existante.
- Création d'une bande végétalisée de 5m minimum le long de la frange nord intégrant un dispositif de gestion hydraulique.
- Implantation d'une place disposant d'une borne de recharge électrique des véhicules par tranche de 35 places de stationnement aménagées.
- Mise en place d'un éclairage au moyen de LED sur la zone.

Site d'étude : env. 3,8 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
- Conserver les bâtis existants

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

### PAYSAGE, PATRIMOINE ET ENVIRONNEMENT

- Conserver au maximum les arbres
- Aménager une haie dense d'intégration
- Conserver l'aménagement paysager et végétalisé existant ou en créer un
- Créer une bande végétalisée de 5m minimum intégrant une fonction hydraulique
- Mettre en place une bande paysagère depuis la limite d'emprise composée d'espaces mêlant arbustes bas et espaces enherbés permettant de laisser passer des vues ponctuelles vers la zone

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

Conserver le bassin de rétention des eaux

### TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS

- Aménager un accès sécurisé primaire (routier et doux) à la zone
- Sécuriser le carrefour
- Prévoir une desserte sécurisée de la zone via la voie existante
- Arrêt de bus

### PROGRAMMATION

La zone est dédiée à l'activité économique

