COMMUNE DE SAVY-BERLETTE

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

RENOUVELLEMENT D'UNE ZONE ÉCONOMIQUE LE LONG DE LA RD939

2024

Document de travail - Décembre 2024

SOCOTEC | URBYCOM

URBYCOM
85 Espace Neptune, rue de la Calypso
BP 40042 / 62 251 HENIN-BEAUMONT
Tél. 03.62.07.80.00
Mail. contact@urbycom.fr

Communauté de Communes des Campagnes de l'Artois
1050, Avenue F. Mitterrand
62810 AVESNES-LE-COMTE
Tél. 03.21.220.200

SOMMAIRE

1. Présentation de l'étude p.3

2. Contexte de l'étude p.5

2.1. Situation géographique et présentation du projet

2.2. Document d'urbanisme

2.3. Justifications du projet et enjeux locaux : intérêt général.

3. Perceptions visuelles du site p.10

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

8. Qualité de l'urbanisme et des paysages p.19

8.1. Définition

8.2. Parti d'aménagement

8.3. Conséquences réglementaires

8.4. Conséquence sur les orientations d'aménagement et de programmation

9. Schéma d'organisation - Synthèse p.21

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 du nord.

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, en renouvellement, d'une zone économique implantée le long de la RD939 au sud-est de la commune de Savy-Berlette.
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
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 une activité économique (en renouvellement) sur la commune de Savy-Berlette.

Savy-Berlette est une commune située dans le département du Pas-de-Calais en région Hauts-de-France. Elle est entourée par les communes de : Tincques, Villers-Brûlin, Béthonsart, Mingoval, Aubigny-en-Artois, Hermaville, Tilloy-lès-Hermaville, Berles-Monchel.

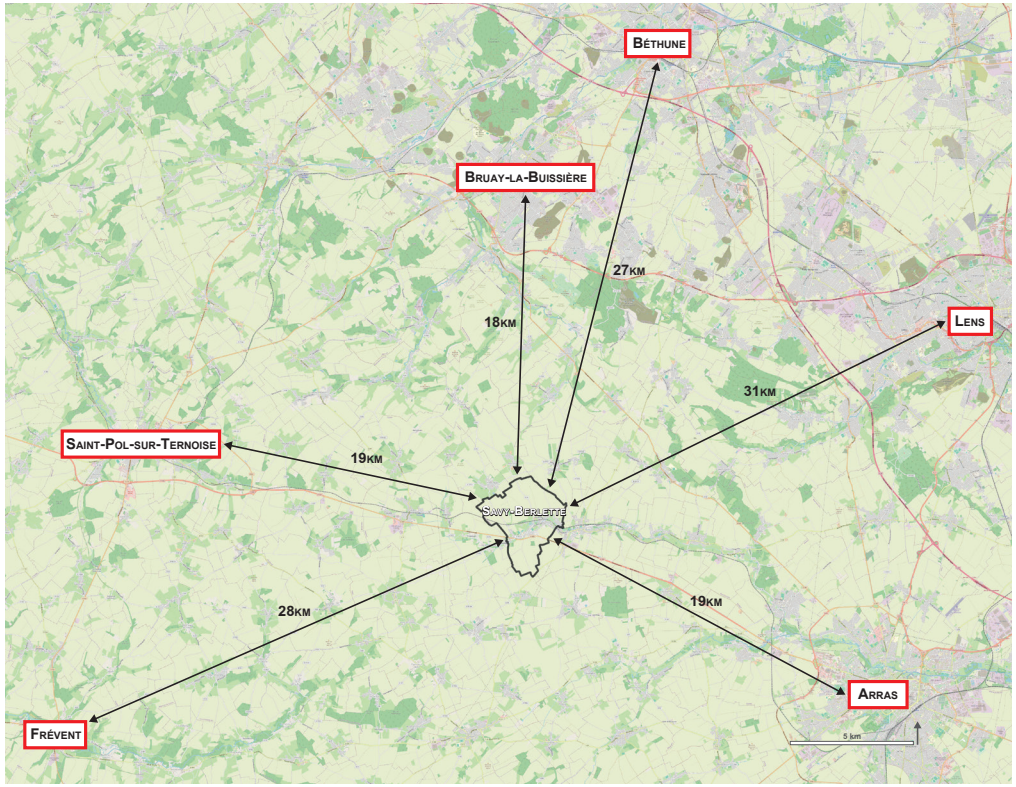
La commune dispose d'un territoire d'une superficie de 7,49 km², pour une population totale de 904 habitants en 2021. La densité y est de 121 habitants par km². Elle est rattachée administrativement à l'arrondissement d'Arras.

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 33 141 habitants en 2021. La commune se situe à environ 28 km de Frévent, 19 km de Saint-Pol-sur-Ternoise, 18 km de Bruay-la-Buissière, 27 km de Béthune, 31 km de Lens et 19 km d'Arras.

La zone d'étude d'environ 0,8 ha se situe au sud du tissu bâti de la commune.

Elle se situe le long de la RD939 qui traverse la commune d'est en ouest et permet de relier Cambrai à Montreuil-sur-Mer en passant par Arras et Saint-Pol-sur-Ternoise. Les RD76, 74, 74E1, 74E2 traversent également le territoire communal. Une voie ferrée traverse également la commune d'est en ouest. La zone est donc accessible et bien desservie.

Sa localisation lui permet d'être accessible sans circuler à l'intérieur du tissu résidentiel.



Localisation de Savy-Berlette à l'échelle régionale.

Localisation de Savy-Berlette à l'échelle communale.

De par sa position géographique proche de grandes infrastructures (voie ferrée, RD939, RD76, RD74 et variantes), ainsi que par sa localisation entre Arras et Saint-Pol-sur-Ternoise, la commune de Savy-Berlette représente un point stratégique en matière d'accessibilité.

La commune présente un tissu urbain articulé autour d'un réseau viaire bien développé et inscrit dans une ambiance urbaine, économique et agricole entourant le territoire communal.

Le site d'étude dédié au renouvellement d'une zone d'activités économiques viendra se positionner au sein d'un secteur économique à renouveler, le long de la RD939.

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

- La voie ferrée reliant Arras à Saint-Pol-sur-Ternoise traverse la commune d'est en ouest et parcourt le nord du tissu bâti communal. Une gare dessert la commune.
- La RD939 traverse la commune d'est en ouest, au sud du tissu bâti, et relie Cambrai à Montreuil-sur-Mer.
- La RD74 traverse le tissu bâti d'est au nord et établit la liaison entre Hermaville et Houvelin. Elle s'accompagne de variantes très locales que sont les RD74E1 et RD74E2.
- La RD76 part de Savy-Berlette et permet de rallier Villers-Brûlin.

Carte des principales infrastructures à proximité du site

La zone pourra se servir de sa situation à proximité de la RD939 et de la RD76 pour être visible et accessible.

Elle est actuellement bordée par la RD939 et par la rue d'Arras (devenant RD76) au sud, par la rue de la Solette à l'ouest, par une habitation et une exploitation agricole au nord et par des espaces cultivés à l'est.

La surface du site d'étude est d'environ 0,8 ha.

Le site est actuellement accessible au sud depuis la RD939 et la rue d'Arras.

La zone de projet présente un enjeu stratégique important tant par sa situation proche de l'entrée de territoire, à proximité d'un axe viaire majeur régional, ainsi que par son positionnement dans une trame déjà à vocation économique.

La RD939 étant classée comme « axe routier à grande circulation », entraîne la réalisation de ce présent dossier (Loi Barnier) qu'il convient de prendre en compte dans l'aménagement de la zone.

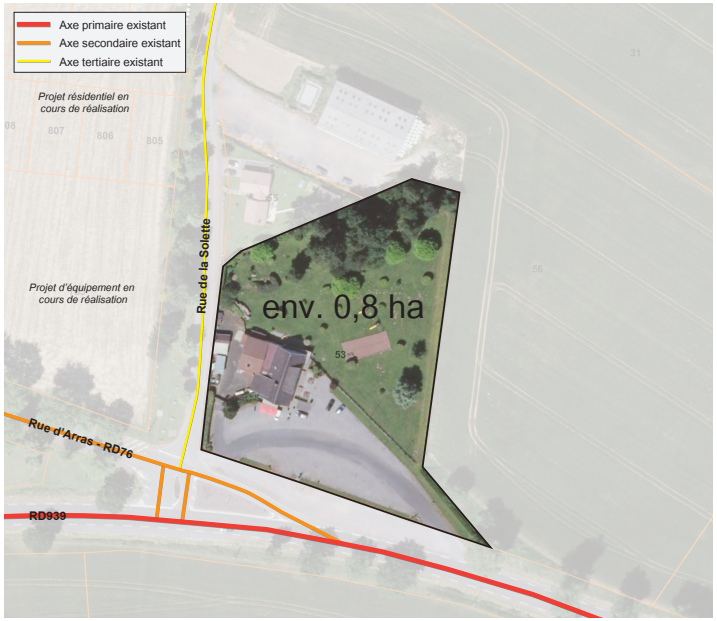


Photo aérienne du site d'étude et des infrastructures à proximité

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

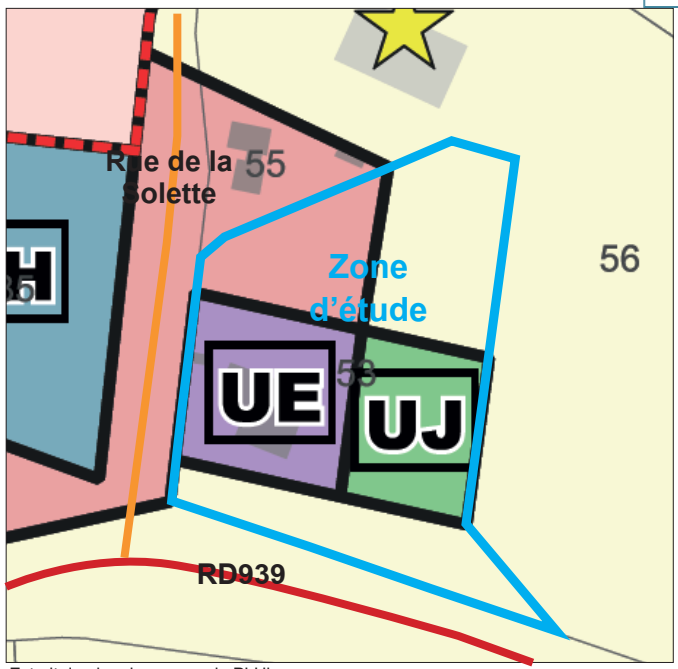
2.2. Document d'urbanisme

La commune de Savy-Berlette est couverte par un Plan Local d'Urbanisme intercommunal.
Le site d'étude se trouve en zones :

- A : Zone agricole
- UE : Zone destinée à l'accueil d'activités économiques secondaires et tertiaires, d'artisanat, de commerces et de services, ainsi que d'activités industrielles.
- UJ : Zone urbaine correspondant aux jardins.
- UB : Zone urbaine périphérique.

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. 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.

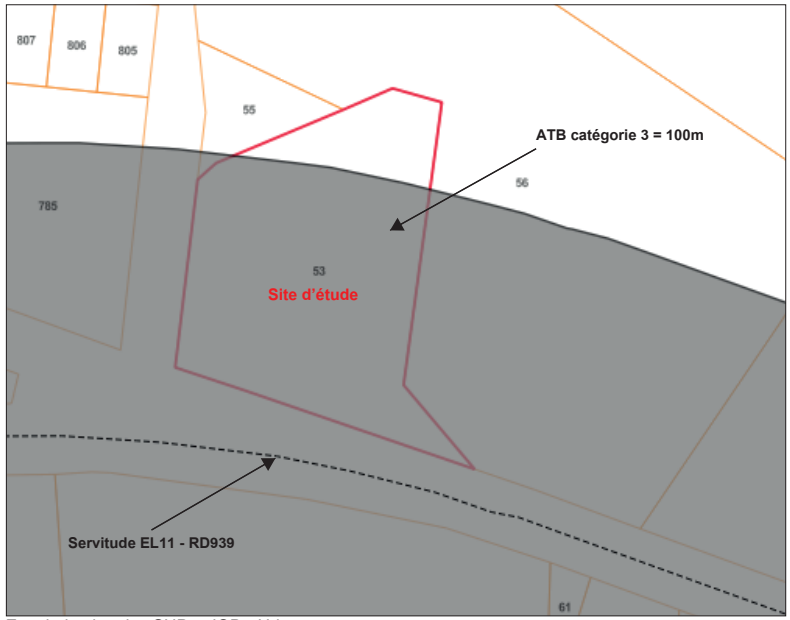


Extrait du plan de zonage du PLUi

Les servitudes d'utilité publique (SUP) et les informations et obligations diverses (IOD)
Il conviendra de prendre en compte ces servitudes et informations et obligations lors de la réalisation du projet.

IOD :
La RD939 est un Axe Terrestre Bruyant de catégorie 3 et induit des nuisances sonores de 100m de part et d'autre de la voie. La majeur partie de la zone est concernée par cette nuisance.

SUP :
La servitude EL11 s'applique à la RD939 au sud de la zone. Il s'agit de servitudes relatives aux interdictions d'accès grevant les propriétés riveraines des autoroutes, des routes express et des déviations d'agglomération.



Extrait du plan des SUP et IOD - Urbycom

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

2.3. Justifications du projet et enjeux locaux : Intérêt général

La zone concernée par la loi Barnier est située au sud du tissu bâti de Savy-Berlette.

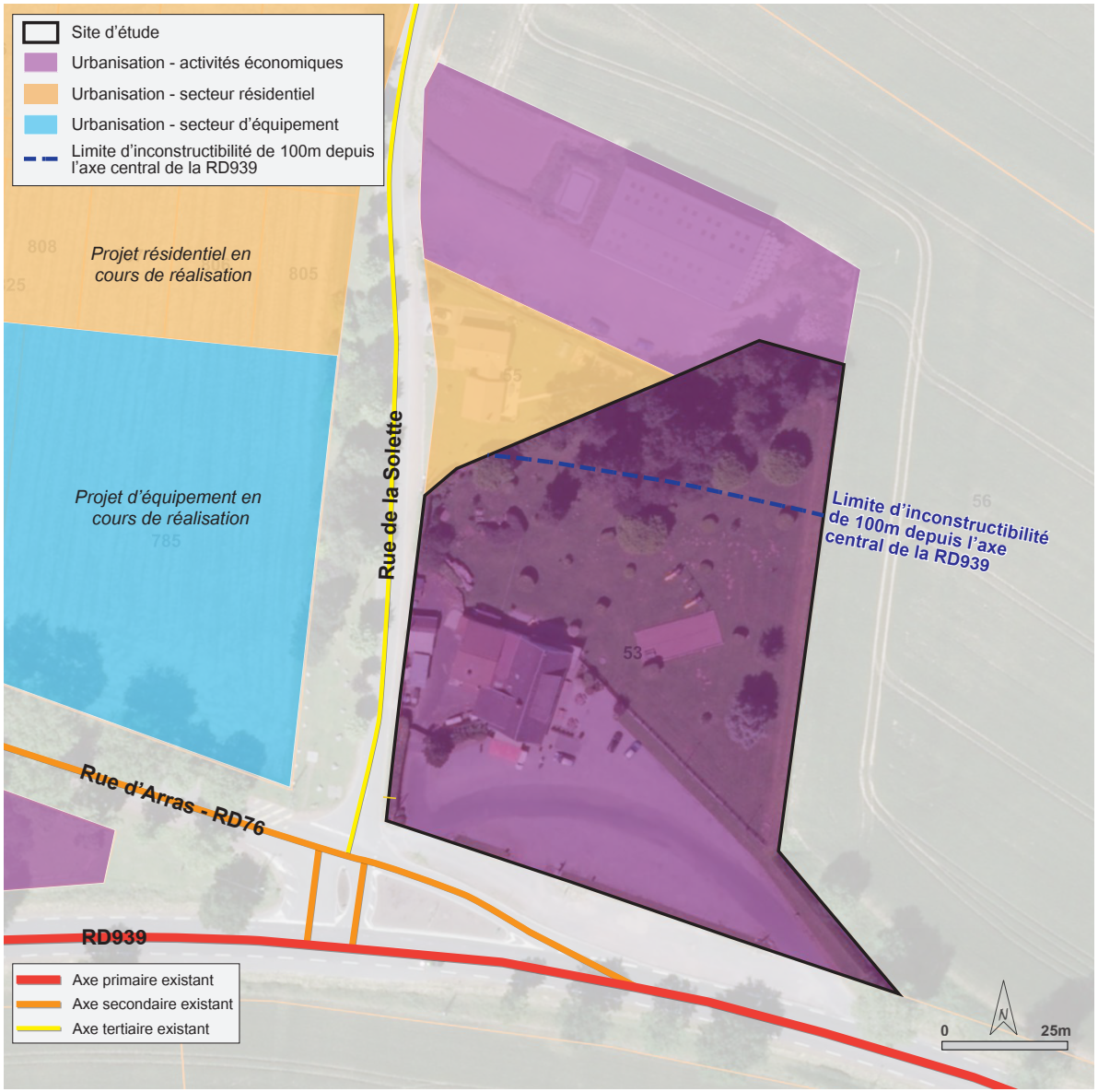
Le site est actuellement accessible au sud depuis la RD939 et au sud-ouest par la rue d'Arras.

La zone est propice à l'implantation d'activités économiques en renouvellement de celle existante par sa proximité au réseau viaire majeur (RD939, RD76, RD74) et donc par sa bonne accessibilité et visiblité.

La carte ci-contre montre que l'urbanisation alentour est mixte et présente :

- deux petits secteurs résidentiels et économiques au nord de la zone,
- un secteur économique au sud-ouest à quelques dizaines de mètres de la zone.
- un secteur d'équipement et un résidentiel en construction à l'ouest, par delà la rue de la Solette.

Elle révèle également 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)

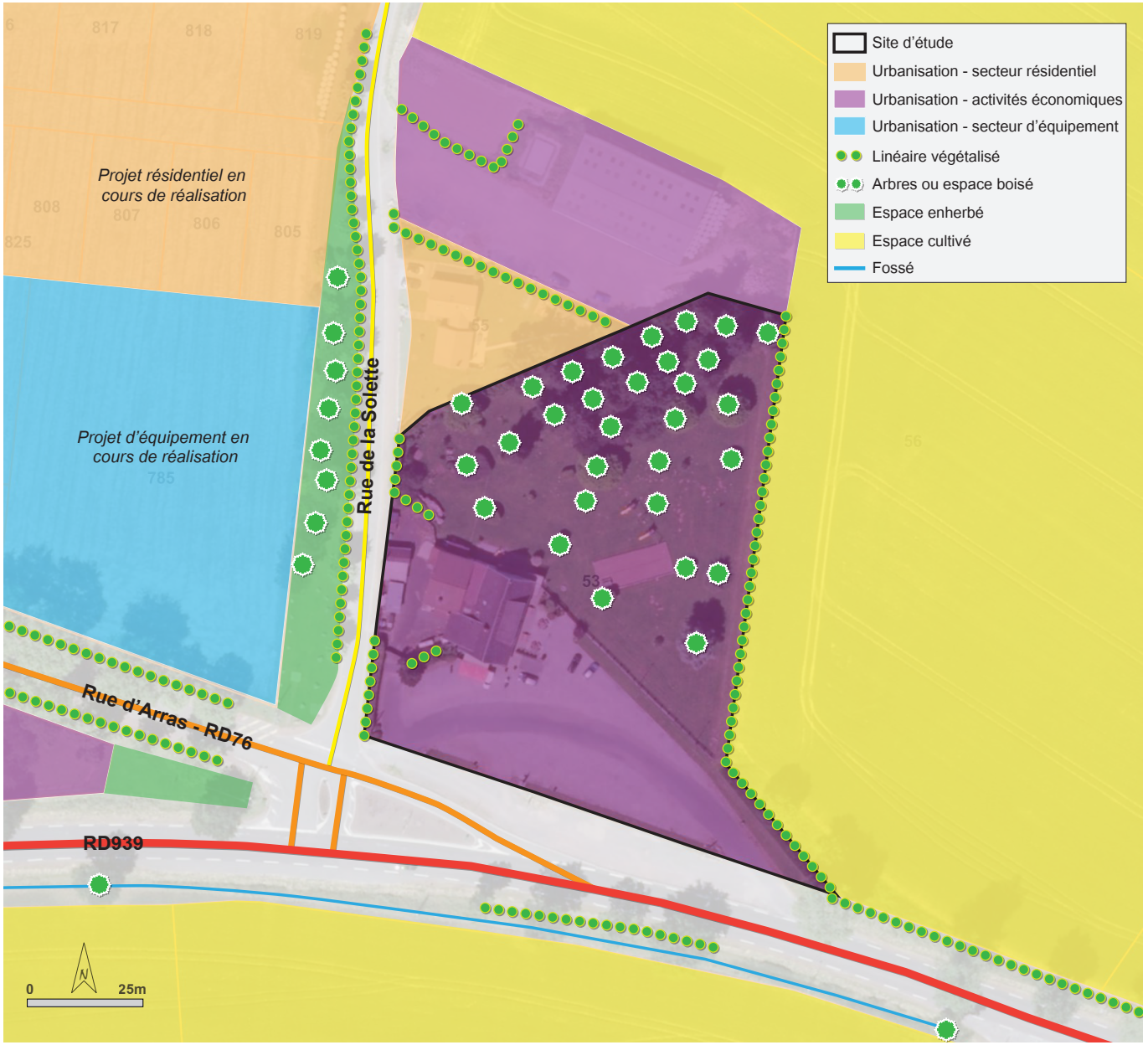
Comme vu précédemment, le secteur d'étude de la commune jouit d'un contexte local développé et en développement autour de l'activité économique, l'activité agricole, l'équipement et l'habitat.

La zone d'étude, d'une superficie de 0,8 ha est bordée :
- au nord : par des espaces habités, économiques et cultivés.
- à l'ouest : par quelques linéaires végétalisés, puis par la rue de la Solette, puis par des espaces enherbés et boisés et par un secteur en développement dédié à l'équipement et à l'habitat.
- à l'est : par un linéaire végétalisé, puis par des espaces cultivés.
- au sud : par la rue d'Arras et la RD939, puis par un fossé et enfin par des espaces cultivés.

D'autres linéaires végétalisés accompagnent les RD76 et RD939 sous la forme d'arbres d'alignement et d'autres occupent les abords des espaces résidentiels et économiques implantés au nord de la zone.

La zone est investie par des espaces de stationnement minéralisés, quelques bâtis, quelques linéaires végétalisés, ainsi que par des espaces enherbés où sont implantés de nombreux arbres de plus ou moins hautes tailles.

Il conviendra de développer un projet respectueux des composantes urbaines, paysagères et environnementales existantes en son sein et sur ses abords.



Occupation du sol de la zone et des alentours

Vues éloignées

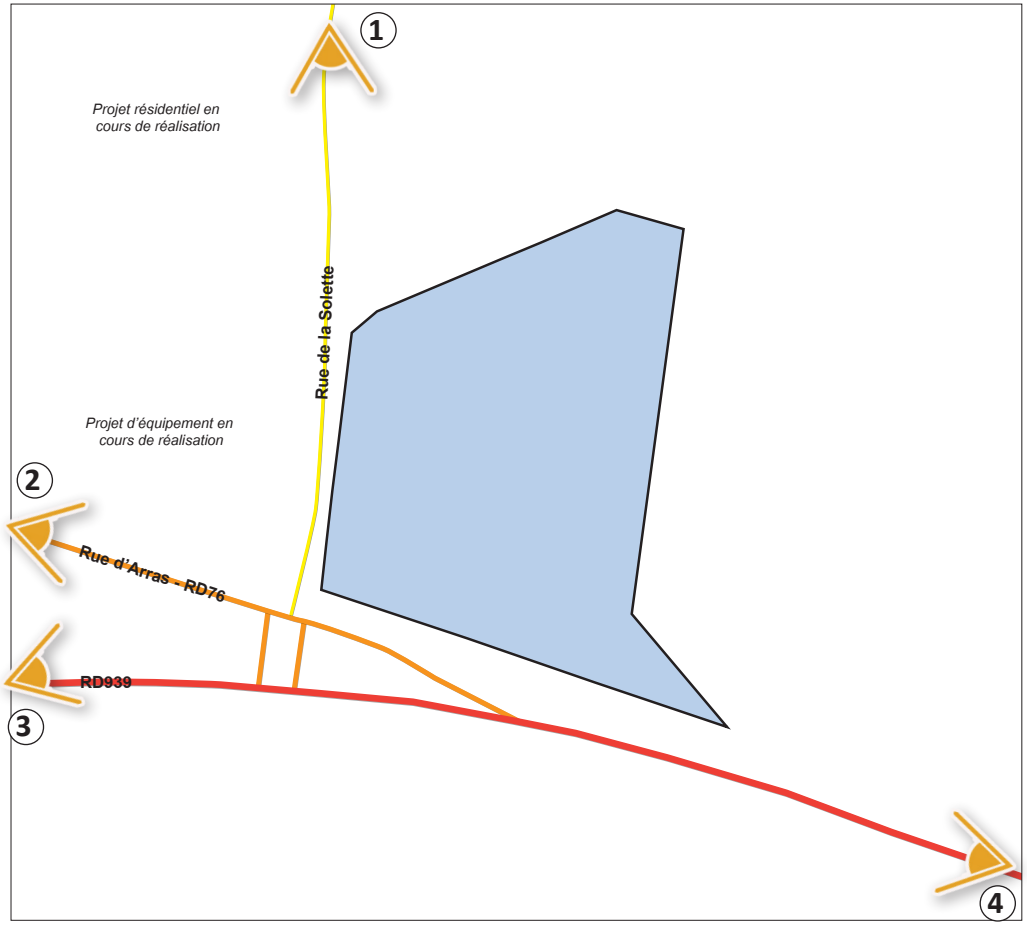
A moyenne et longue distance, les vues ne sont jamais totalement ouvertes car cadrées par la végétation, l'urbanisation et la topographie. Les vues sont possibles sur les bâtis ou la végétation implantés sur le site uniquement sur de courtes sections.

Vue vers le site depuis la rue de la Solette au nord. Le site est très peu visible depuis ce secteur. Seules quelques ouvertures sont possibles entre les bâtis voisins et existants et la végétation en place.

Vue vers le site depuis la RD76 au sud-ouest. Les bâtis en cours de réalisation obstruent toutes les vues vers le site d'étude.

Vue vers le site depuis la RD939 au sud-ouest. La végétation en place mêlée à la topographie limitent en partie les vues vers la zone. Seule la façade de zone est visible.

Vue vers le site depuis la RD939 au sud-est. La végétation en place mêlée cadre et limite partiellement les vues vers la zone. Les bâtis et la végétation haute existante sur la zone sont en partie visibles depuis ce secteur.



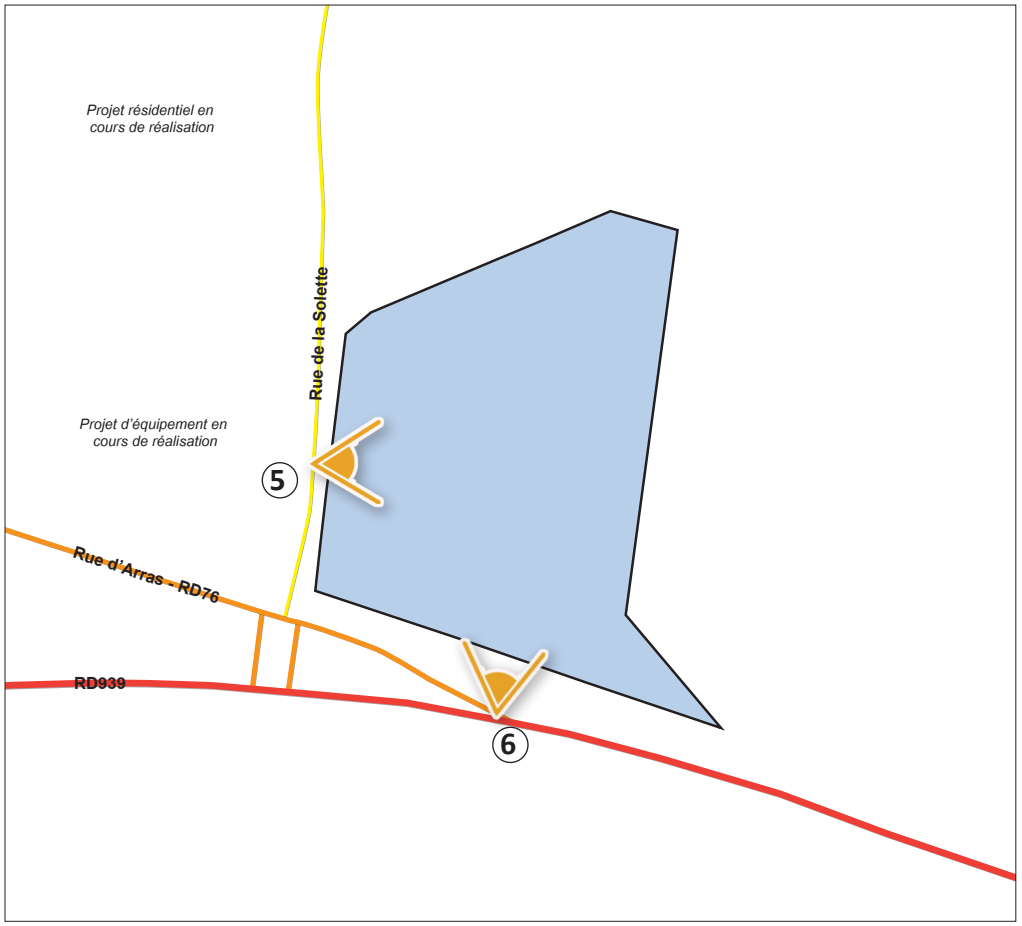
3. Perceptions visuelles du site
Vues éloignées
Vues rapprochées

Vues rapprochées

A courtes distances, la zone d'étude est majoritairement ouverte aux vues. Quelques linéaires végétalisés et les bâtis obstruent ou cadrent certaines vues.

Vue vers le site depuis la rue de la Solette à l'ouest. La zone s'ouvre aux vues lorsque aucune végétation n'est en place sur ses limites. Deux portions végétalisées obstruent les vues et une portion laisse la zone (espace enherbé et boisé et bâtis) ouverte au vue.

Vue vers le site depuis la bretelle (RD76) de sortie de la RD939 au sud. La zone est entièrement ouverte aux vues. Aucune construction, ni végétation ne vient perturber la perspective visuelle vers ce dernier.



Connecter le projet au réseau viaire existant

Sécuriser le carrefour

Gérer les interfaces de façon paysagère

Diminuer la marge d'inconstructibilité liée à la RD939 - 30m depuis l'axe central de la RD939

Valoriser la perspective visuelle en entrée de ville

Intégrer une gestion hydraulique adaptée au sein de la zone en prenant en compte le fonctionnement existant en son sein et sur ses abords

5. Prise en compte des nuisances
5.1. Définition
5.2. Parti d'aménagement
5.3. Conséquences réglementaires
5.4. Conséquences sur les OAP

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 concerné par les nuisances sonores générées par l'infrastructure voisine (RD939). Cette pollution sonore peut être gênante si des mesures de réduction de ces bruits ne sont pas appliquées.

La présence de cet axe induit la préconisation de recommandations afin d'amoindrir ces nuisances sonores.

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 au sud pour les constructions. De plus, les constructions devront bénéficier de matériaux à bonne capacité d'isolation phonique.**

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. Les espaces de stationnement devront être perméables, a minima pour les véhicules légers. Des noues, des bassins et des dépressions pourront venir compléter le dispositif de gestion des eaux si nécessaire.

5. Prise en compte des nuisances
5.1. Définition
5.2. Parti d'aménagement
5.3. Conséquences réglementaires
5.4. Conséquences sur les OAP

5.3. Conséquences réglementaires

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

- Recul minimum des constructions de 30m depuis l'axe central de la RD939.
- Prise en compte des nuisances sonores et utilisation de matériaux à bonne capacité d'isolation phonique pour les constructions.
- Prise en compte de la gestion hydraulique, gestion obligatoire des eaux pluviales à la parcelle.
- Aménagement d'espaces de stationnement perméables a minima pour les véhicules légers.

6/ DISPOSITION CONCERNANT LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

6. Disposition concernant la sécurité routière
6.1. Définition
6.2. Parti d'aménagement
6.3. Conséquences réglementaires
6.4. Conséquences sur les OAP

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.

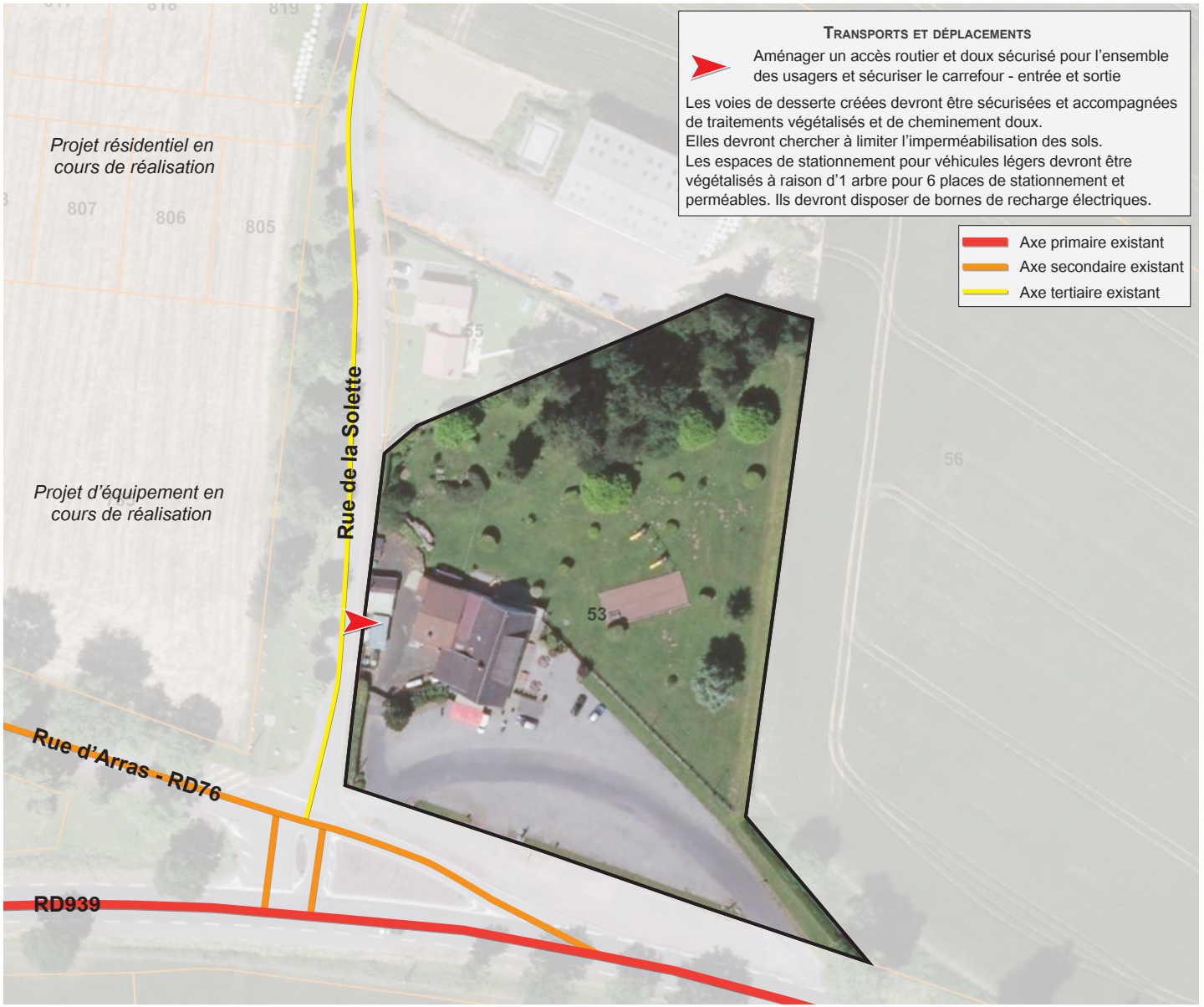
6.2. Parti d'aménagement

Un accès routier et doux devra être aménagé pour accéder à la zone. Il se fera depuis la rue de la Solette à l'ouest.
Cet accès devra être sécurisé pour l'ensemble des usagers et devra privilégier une circulation en double-sens.
Les accès routiers directs à la zone seront interdits depuis la RD939.

Les voies de desserte créées devront être sécurisées et accompagnées de traitements végétalisés et de cheminements doux. Elles devront chercher à limiter l'imperméabilisation des sols.
Les espaces de stationnement pour les véhicules légers devront être perméables et végétalisés à raison d'un arbre pour six places de stationnement. Ils devront également disposer de bornes de recharge électriques.

De manière générale, il conviendra d'assurer une sécurité maximale de la desserte de la zone, que ce soit en son sein ou sur ses abords.

Le projet sera donc connecté au réseau existant aux alentours.



6. Disposition concernant la sécurité routière
6.1. Définition
6.2. Parti d'aménagement
6.3. Conséquences réglementaires
6.4. Conséquences sur les OAP

6.3. Conséquences réglementaires

Aucun accès direct à la zone ne pourra se faire depuis la RD939.

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

- Raccordement à la voie tertiaire à l'ouest pour la desserte de la zone.
- Création de voies de desserte perméables sécurisées, accompagnées d'un traitement paysager végétalisé et de cheminements doux.
- Sécurisation des déplacements au sein et aux abords de la zone.
- Sécurisation de l'accès à la zone depuis de la rue de la Solette.
- Création d'espaces de stationnement pour les véhicules légers perméables et végétalisés à raison d'un arbre pour six places de stationnement.
- Implantation de bornes de recharge électriques.

7. Composition urbaine et architecturale
7.1. Définition
7.2. Parti d'aménagement
7.3. Conséquences réglementaires
7.4. Conséquences sur les OAP

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

La zone de projet est dédiée à l'activité économique.
Le secteur Est, au centre de la zone, sera privilégiée pour l'implantation des constructions.

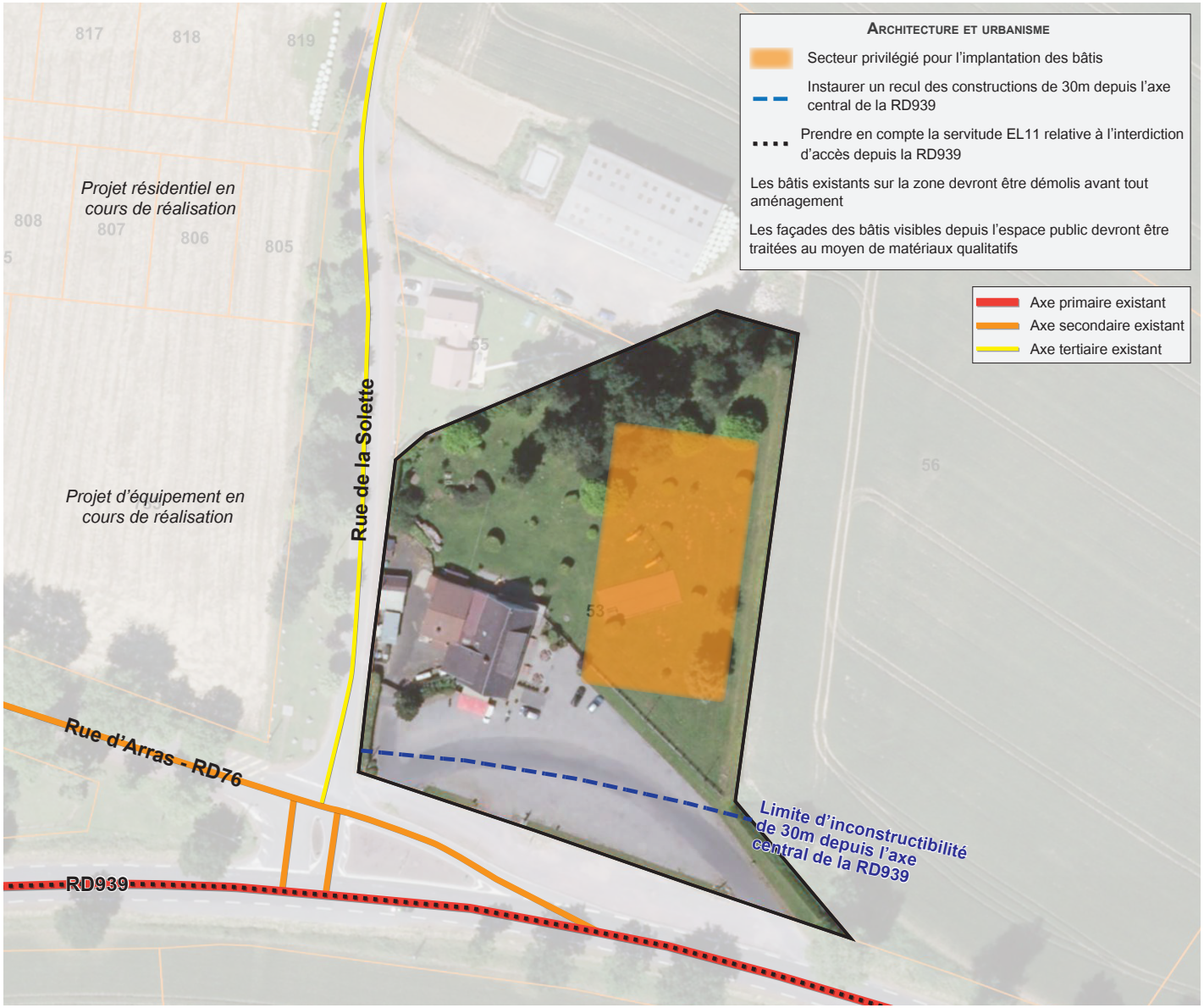
Les constructions ne pourront s'implanter à moins de 30m de l'axe central de la RD939 afin de limiter les nuisances.

Il conviendra de prendre en compte la servitude d'utilité publique EL11 au sud, le long de la RD939 et ainsi d'interdire les accès à la zone depuis cette voie.

Les façades visibles depuis l'espace public devront être traitées de façon qualitative (matériaux qualitatifs).

Les constructions seront desservies par les voiries de desserte interne.

Les bâtis existants au sein de la zone devront être démolis avant tout aménagement.



7. Composition urbaine et architecturale
7.1. Définition
7.2. Parti d'aménagement
7.3. Conséquences réglementaires
7.4. Conséquences sur les OAP

7.3. Conséquences réglementaires

• Recul obligatoire des constructions de minimum 30m depuis l'axe central de la RD939.
• 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 l'axe central de la RD939. (voir schéma ci-contre et chapitre sur les nuisances).
- Façades qualitatives des constructions visibles depuis l'espace public.
- Prise en compte de la servitude EL11 au sud de la zone.
- Implantation privilégiée des constructions au centre-est de la zone.
- Démolition de tous les bâtis existants sur la zone avant tout aménagement.

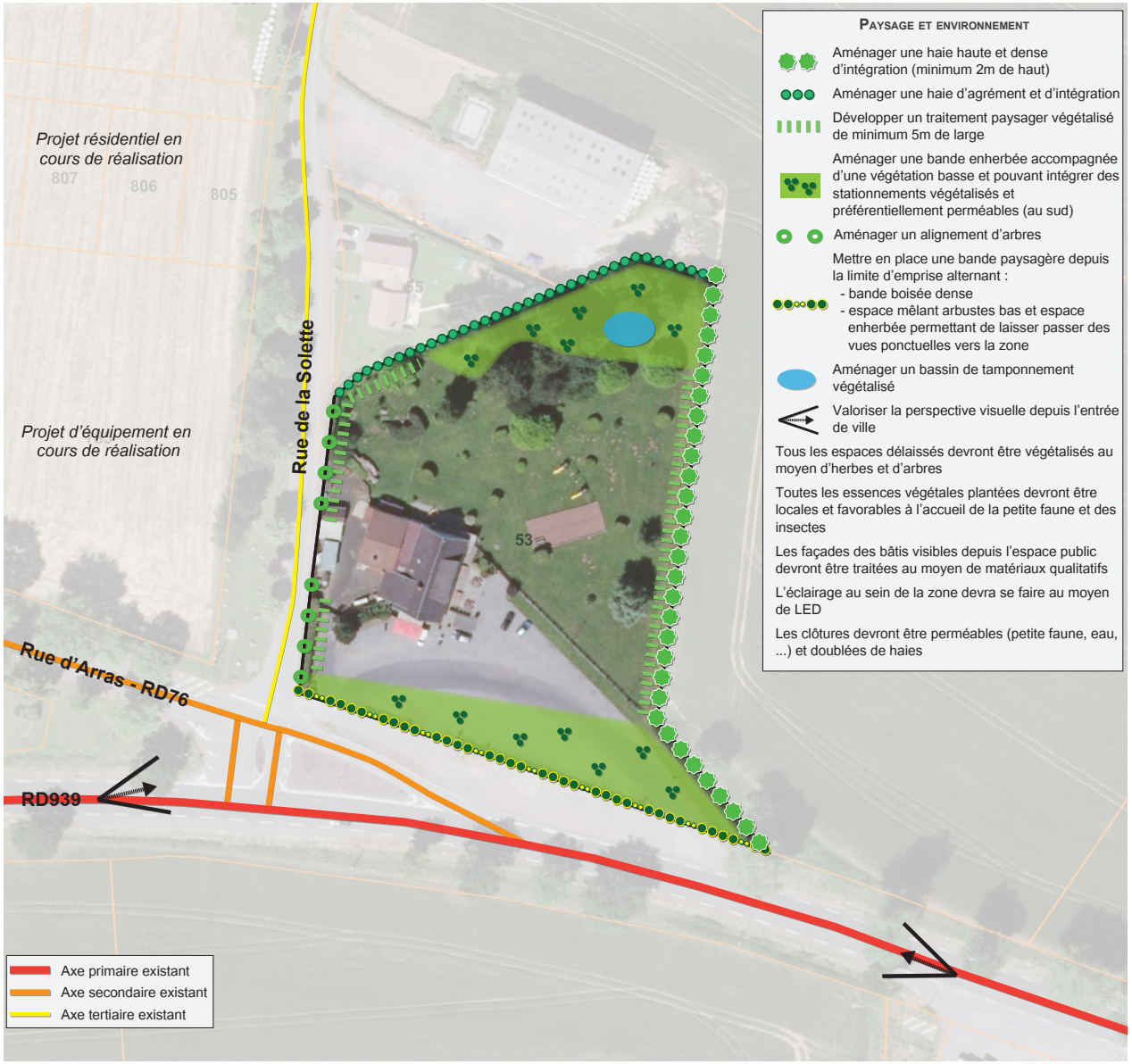
8. Qualité de l'urbanisme et des paysages
8.1. Définition
8.2. Parti d'aménagement
8.3. Conséquences réglementaires
8.4. Conséquences sur les OAP

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 typologies urbaines en relation aux différentes activités qui pourraient s'y implanter.

8.2. Parti d'aménagement

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce dernier, il conviendra d'aménager une haie haute et dense d'intégration de minimum 2m de haut le long de la frange est en lien avec les espaces agricoles. Une haie d'agrément et d'intégration devra être développée le long de la frange en lien avec l'habitation et le hangar existant. Un alignement d'arbres devra être implanté le long de la frange ouest en relation avec la rue de la Solette. Afin de jouer entre intégration paysagère et effet de vitrine, une bande paysagère composée de rangées boisées denses et d'espaces mêlant arbustes bas et espace enherbé permettant de laisser passer des vues ponctuelles vers la zone devra être aménagée le long de la frange 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 et qualitatives depuis la RD939, et donc depuis l'entrée de ville.
Le long des franges ouest, est (en partie), et nord (en partie) devra être réalisé un traitement paysager végétalisé de minimum 5m de large afin d'assurer des reculs qualitatifs des éléments bâtis et/ou minéralisés. Une bande enherbée accompagnée d'une végétation basse devra être mise en place au nord et au sud de la zone. Des espaces de stationnement végétalisés et préférentiellement perméables pourront être aménagés au sein de cette bande au sud de la zone. Tous les espaces de stationnement devront être végétalisés.
Tous les espaces délaissés devront être végétalisés au moyen d'herbes et d'arbres.
Les voiries aménagées devront être accompagnées de traitements végétalisés afin de garantir un cadre de déambulation agréable.
Ceci permettra de gérer les nuisances, notamment visuelles, entre les différents secteurs.
Un bassin de tamponnement des eaux, végétalisé, devra être aménagé au nord de la zone.
Toutes les essences végétales devront être locales et favorables à l'accueil de la petite faune et des insectes.
Les clôtures devront être perméables (petite faune, eau, ...) et doublées de haies. La végétalisation des franges et la mise en place de clôtures perméables permettra de favoriser les continuités écologiques.
Les façades des constructions visibles depuis l'espace public devront bénéficier de matériaux qualitatifs afin de limiter l'impact du projet dans le paysage.
L'éclairage de la zone devra se faire au moyen de LED.
Les éléments techniques devront être intégrés de façon paysagère afin de ne pas dévaloriser le secteur.



8. Qualité de l'urbanisme et des paysages
8.1. Définition
8.2. Parti d'aménagement
8.3. Conséquences réglementaires
8.4. Conséquences sur les OAP

8.3. Conséquences réglementaires

La frange de la zone de projet en lien avec la RD939 devra être végétalisée au moyen d'une bande paysagère composée de rangées boisées denses et d'espaces mêlant arbustes bas et espace enherbé.

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

- Valorisation des perspectives visuelles depuis l'entrée de ville.
- Soin particulier apporté aux matériaux des constructions.
- Traitement végétalisé des axes de déplacement.
- Utilisation d'essences locales favorables à la biodiversité pour les traitements végétalisés.
- Intégration paysagère des éléments techniques.
- Aménagement d'une haie haute et dense d'intégration de minimum 2m de haut le long de la frange est en lien avec les espaces agricoles.
- Implantation d'une haie d'agrément et d'intégration le long de la frange en lien avec l'habitation et le hangar existant.
- Implantation d'un alignement d'arbres le long de la frange ouest (en lien avec la rue de la Solette).
- Gestion de l'intégration et de la valorisation de la zone via l'aménagement d'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 le long de la frange sud.
- Réalisation d'un traitement paysager végétalisé de minimum 5m de large le long des franges ouest, nord et est.
- Création d'une bande enherbée accompagnée d'une végétation basse et pouvant intégrer des stationnements végétalisés et préférentiellement perméables (au sud) au nord et au sud de la zone.
- Végétalisation des espaces de stationnement.
- Végétalisation au moyen d'herbes et d'arbres de tous les espaces délaissés.
- Création d'un bassin de tamponnement végétalisé des eaux au nord de la zone.
- Implantation de clôtures perméables (petite faune, eau, ...) doublées de haies.
- Développement d'un éclairage à LED sur la zone.

Loi Barnier

« Renouvellement d'une zone économique »

Site d'étude : env. 0,8 ha

Architecture, urbanisme et paysage

Aménager une haie haute et dense d'intégration (minimum 2m de haut)

Aménager une haie d'agrément et d'intégration

Développer un traitement paysager végétalisé de minimum 5m de large

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

Aménager un alignement d'arbres

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 un bassin de tamponnement végétalisé

Secteur privilégié pour l'implantation des bâtis

Instaurer un recul des constructions de 30m depuis l'axe central de la RD939

Valoriser la perspective visuelle depuis l'entrée de ville

Tous les espaces délaissés devront être végétalisés au moyen d'herbes et d'arbres

Toutes les essences végétales plantées devront être locales et favorables à l'accueil de la petite faune et des insectes

Les façades des bâtis visibles depuis l'espace public devront être traitées au moyen de matériaux qualitatifs

L'éclairage au sein de la zone devra se faire au moyen de LED

Les clôtures devront être perméables (petite faune, eau, ...) et doublées de haies

Les bâtis existants sur la zone devront être démolis avant tout aménagement

Transports et déplacements

Aménager un accès routier et doux sécurisé pour l'ensemble des usagers et sécuriser le carrefour - entrée et sortie

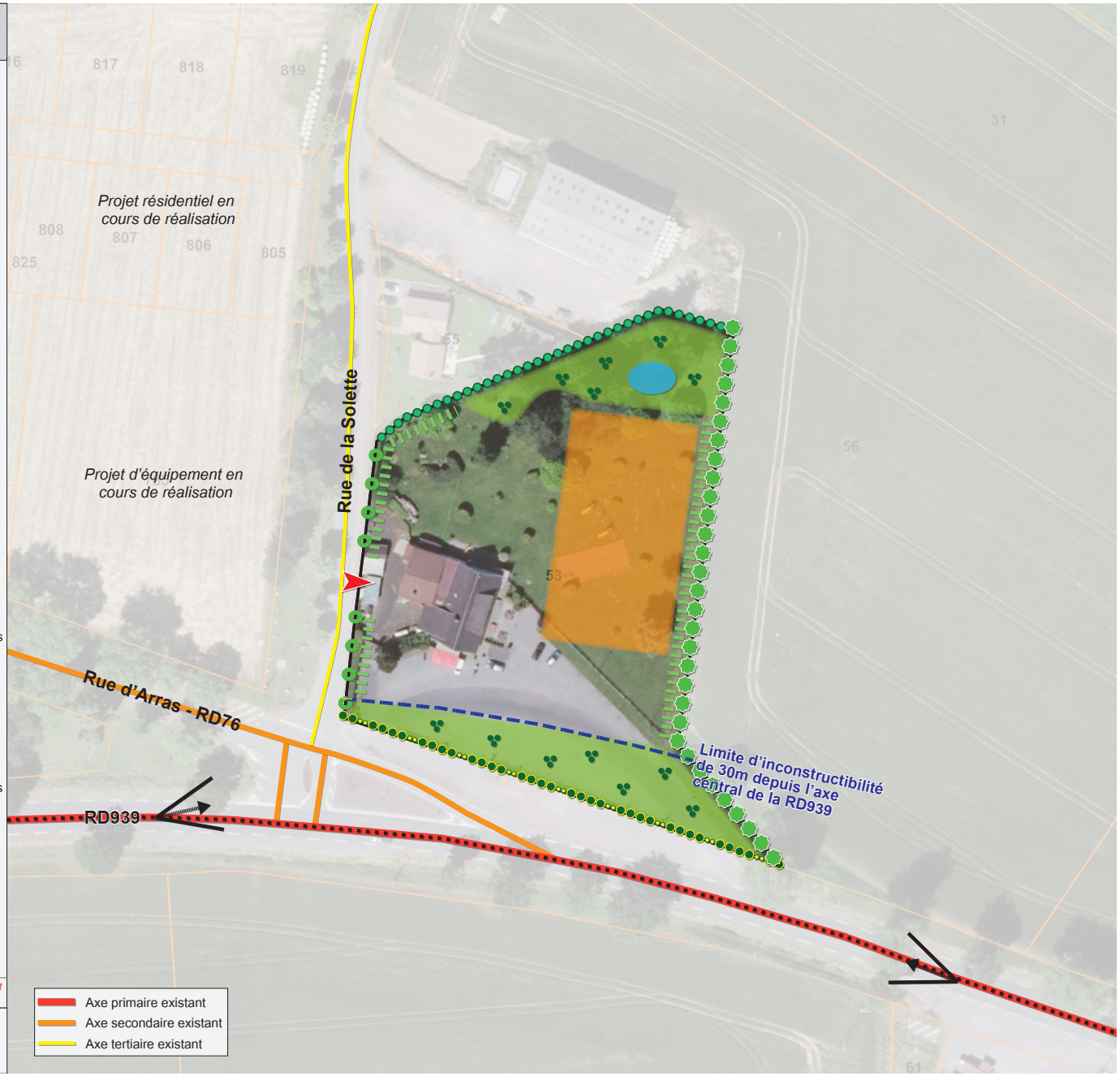
Les voies de desserte créées devront être sécurisées et accompagnées de traitements végétalisés et de cheminement doux.
Elles devront chercher à limiter l'imperméabilisation des sols.
Les espaces de stationnement pour véhicules légers devront être végétalisés à raison d'1 arbre pour 6 places de stationnement et perméables. Ils devront disposer de bornes de recharge électriques.

Programmation et servitudes

La zone est dédiée à l'activité économique

Prendre en compte la servitude EL11 relative à l'interdiction d'accès depuis la RD939

Ces orientations sont schématiques et représentent des grands principes d'aménagement à respecter.

0 25m

Savy-Berlette