

# COMMUNE D'AUBIGNY-AU-BAC

Etude loi Barnier au titre de l'article  
L111-8 du code de l'urbanisme



RECONVERSION D'UNE FRICHE ÉCONOMIQUE EN ENTRÉE DE VILLE - RD643

2018



**SAS URBYCOM** - Aménagement & Urbanisme  
CS 60 200 Flers-en-Escrebieux  
59 503 Douai Cedex  
Tel. 03.62.07.80.00  
Fax. 03.62.07.80.01  
Mail. [contact@urbycom.fr](mailto:contact@urbycom.fr)



**Mairie d'Aubigny-au-Bac**  
Place de la Mairie  
59 265 AUBIGNY-AU-BAC  
Tél : 03.27.80.91.40  
Mail. [mairie.aubigny.au.bac@wanadoo.fr](mailto:mairie.aubigny.au.bac@wanadoo.fr)

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

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 d'Aubigny-au-Bac, située en entrée de ville au nord le long de la RD643.

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 de création et d'aménagement d'une zone destinée à accueillir des habitations.

Aubigny-au-Bac est une ville française, située dans le département du Nord et dans la région Hauts-de-France. Elle s'étend sur environ 5,16 km<sup>2</sup> et compte 1 195 habitants en 2014.

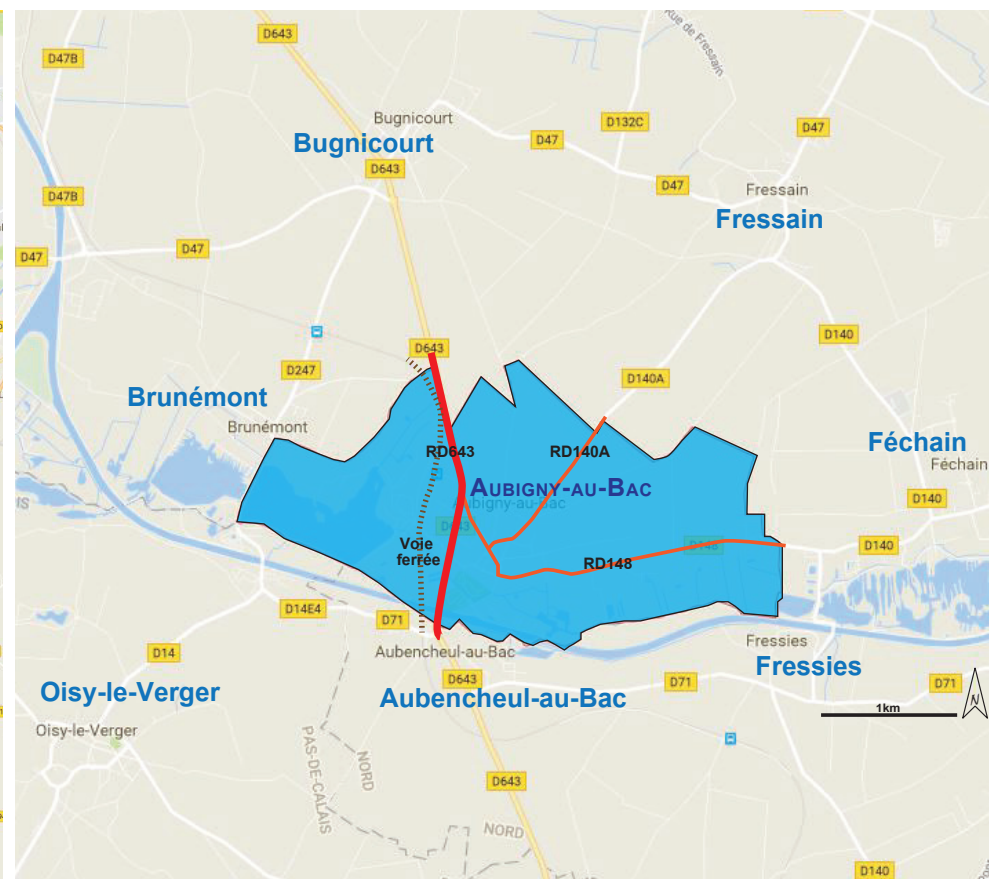
La commune se situe à environ 18 km de Douai et 14 km de Cambrai.

La commune est administrativement rattachée à l'arrondissement de Douai et au canton d'Aniche. Elle fait partie de la Communauté d'agglomération du Douaisis.

La zone d'étude d'environ 1,6 Ha se situe au Nord de la commune, en entrée de ville. Elle se situe à proximité de la RD643 reliant Douai à Cambrai. La zone de projet est bien desservie car à proximité de cet axe majeur. Cette zone d'habitat vient requalifier une friche économique. Il s'agit d'un aménagement en profondeur permettant de renforcer ce secteur situé à proximité de la centralité et de la gare. Cette zone de développement permettra de vitaliser ce secteur communal en développant l'offre de logements et ainsi développer la commune d'un point de vue démographique à proximité des transports en commun.



Localisation d'Aubigny-au-Bac à l'échelle régionale.



Localisation d'Aubigny-au-Bac 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

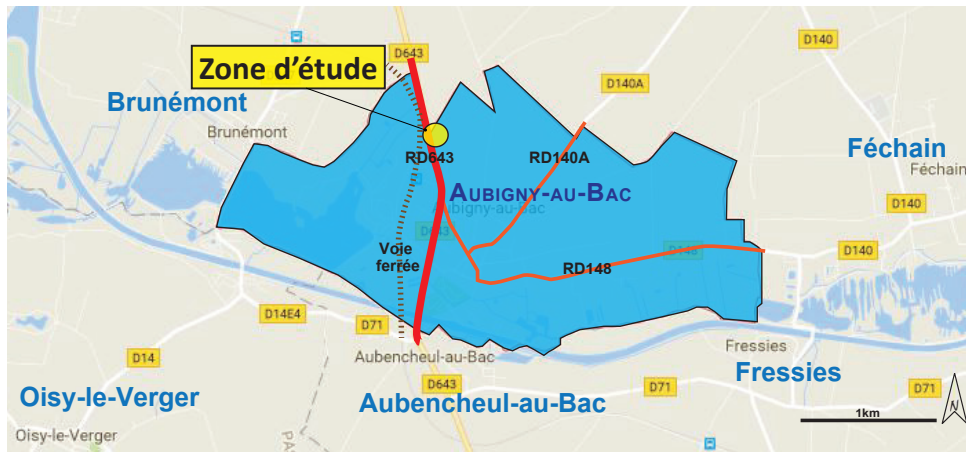
De par sa position géographique proche de grandes infrastructures (RD645, voie ferrée et potentiel Canal Seine Nord,...), ainsi que par sa localisation à proximité Douai et Cambrai, la commune d'Aubigny-au-Bac s'inscrit dans un secteur en partie urbanisé.

La commune possède des caractéristiques urbaines, économiques et naturelles affirmées. Le secteur concerné présente un entremêlement de ces caractéristiques.

L'intégration du projet sera favorisée par le bon réseau de communication existant au sein de la commune :

- La RD643 traverse Aubigny-au-Bac du nord au sud. Elle permet la liaison entre Cambrai et Douai.
- La RD148 dessert l'est de la commune et permet de rejoindre Bouchain.
- La RD140A dessert le nord-est de la commune et permet la liaison avec Fressain.
- La voie ferrée et la gare se trouvent à proximité de la zone à environ 200m à l'ouest. Cette voie liaisonne Lille et Cambrai.

Ces axes de déplacements sont complétés par un maillage routier de desserte correctement développé sur la commune, ce qui lui permet de présenter une accessibilité très aisée de son territoire.



Carte des principales infrastructures à proximité du site



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

### 2.2. Document d'urbanisme

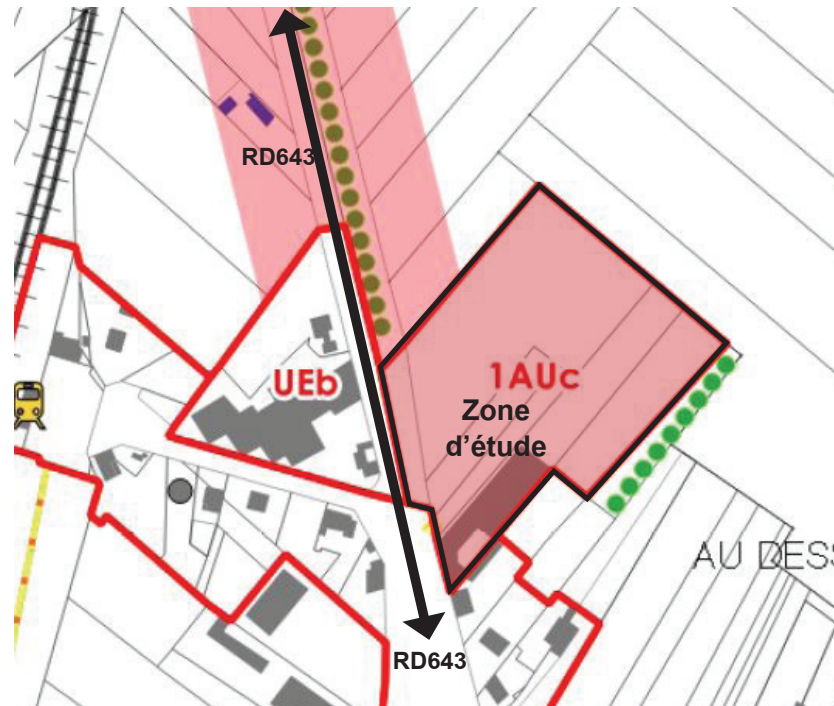
Le site d'étude se trouve sur une zone 1AUc de la commune d'Aubigny-au-Bac (Il s'agit d'une zone à caractère naturel destinée à une urbanisation à moyen terme. Sa vocation est essentiellement affectée à l'habitat.)

Situé à proximité de la RD643 (axe terrestre classé à grande circulation), le site d'étude est soumis au régime de la loi Barnier.

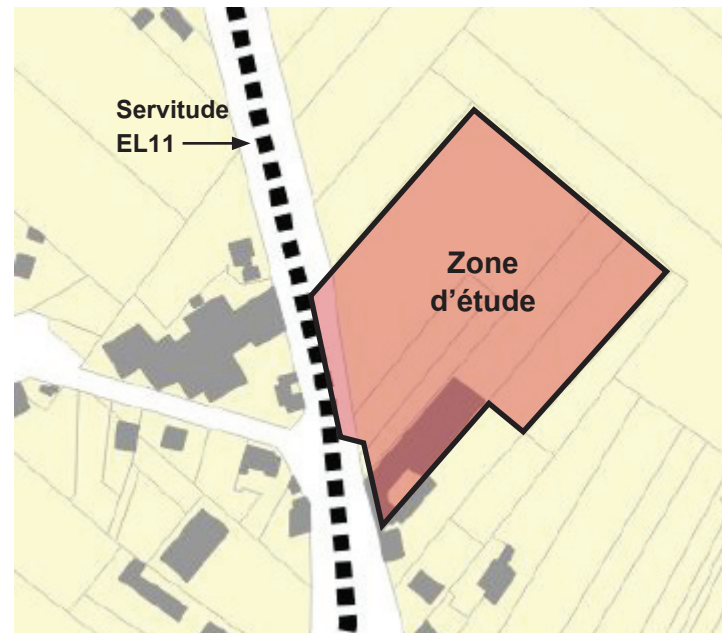
Par conséquent, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 75m de part et d'autre de l'axe central de la RD643. Ces dispositions ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le PLU, sont justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, 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*

La zone d'étude est concernée par la servitude EL11 - Servitude d'alignement des voies publiques - RD643.



Extrait du plan de zonage



Extrait du plan de servitudes

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

La zone concernée par la loi Barnier est située au nord de la commune d'Aubigny-au-Bac.

Le projet présente une superficie de 1,6 Ha et bénéficie d'une bonne desserte routière avec la proximité immédiate de la RD643 qui la borde à l'ouest.

Il permettra de requalifier un ancien secteur économique afin d'accueillir des habitations permettant de répondre aux besoins démographiques de la commune.

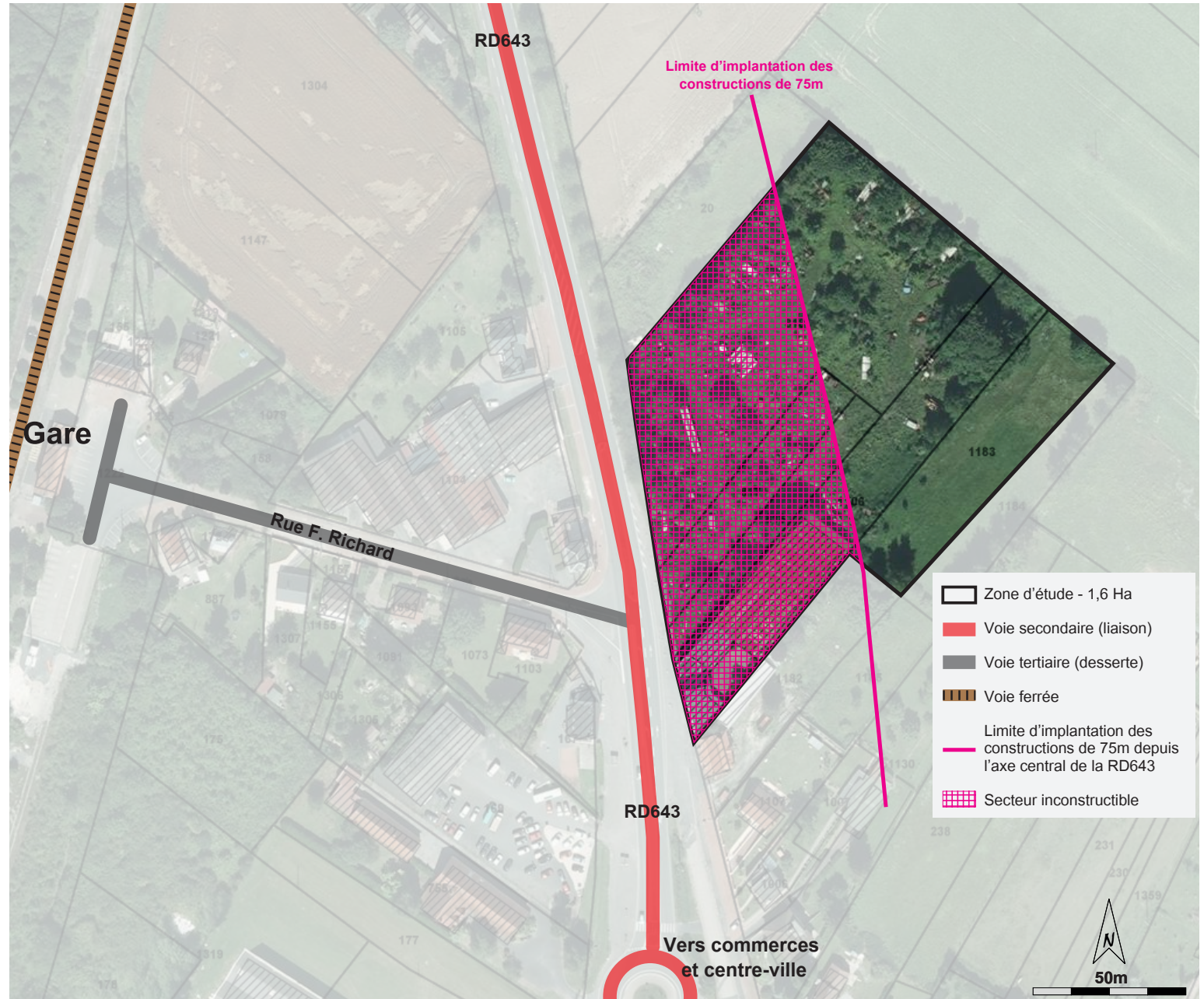
Le secteur présente déjà une vocation résidentielle mêlé à des espaces économiques, agricoles et naturels.

Le site d'étude est bordé au nord, à l'est et au sud par des espaces végétalisés, cultivés et des résidences. L'ouest est délimité par la RD643 et au-delà par des espaces économiques e résidentiels.

Le projet de développement résidentiel de cette zone permettra de conforter et de permettre le développement du territoire, en requalifiant en profondeur des espaces en partie urbanisés. Il est également l'occasion d'investir un secteur relativement proche des commerces et équipements (transport).

En outre, le projet présenté mettra l'accent sur l'intégration paysagère et urbaine de la future zone d'habitat située en entrée de ville. La zone d'étude est actuellement accessible depuis la RD643 à l'ouest.

La carte révèle que notre site d'étude est concerné par la Loi Barnier et présente une bande d'inconstructibilité de 75m depuis l'axe central de la RD643 qui est à l'origine de la présente étude.



Le site d'étude et la zone d'inconstructibilité



## 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

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

Comme vu précédemment, le secteur d'étude de la commune jouit d'un contexte local où se mêlent espaces végétalisés et urbanisation à usage d'habitat.

La carte ci-dessous révèle les tendances principales d'occupation du sol du secteur communal de développement.

On aperçoit sur la carte que ce secteur communal mêle différents composants et différentes vocations.

On retrouve :

- des espaces cultivés bordant la zone d'étude et une partie de la voie ferrée.
- des espaces urbanisés à vocation économique implantés le long de la RD643.
- des espaces urbanisés à vocation d'équipement au bout de la rue Richard à l'ouest de la RD643.
- des espaces résidentiels, le long de la rue Richard et au sud de la zone d'étude.
- des espaces boisés principalement implantés près de la voie ferrée.
- des linéaires végétalisés (bandes enherbées, haie, alignement d'arbre,...) le long des voies et le long de certaines limites parcellaires.

On constate que l'occupation du sol du site d'étude est constituée d'espaces végétalisés anciennement à vocation économique et d'un bâtiment économique vétuste implanté au sud du site. Les limites de la zone sont en partie marquées par des haies.

Ce secteur communal présente l'occasion de développer l'offre d'habitat en cohérence avec l'urbanisation existante située dans ce secteur communal.

Les enjeux liés au développement communal trouvent dans ce secteur une réponse adaptée.

Le but des aménagement sera de proposer une offre de logements adaptée aux besoins de la commune tout en prenant en compte les nuisances liées à la RD643 et les enjeux paysagers en entrée de ville.



### 3/ PERCEPTIONS VISUELLES DU SITE

3. Perceptions visuelles du site  
Vues éloignées  
Vues rapprochées

#### Vues éloignées

Des perspectives visuelles éloignées vers la zone d'étude sont très limitées depuis les axes de circulation tels que les RD643, RD148 et rue Richard. La linéarité des voies, l'urbanisation en place et la végétation existante sur les franges de la zone et sur les abords des routes ne permettent que d'entrevoir certaines parties très limitées de la zone d'étude.



Vue depuis la RD643 au nord : les vues sont impossibles car cadrées par la végétation accompagnant la RD643 et la bordure de la zone d'étude.



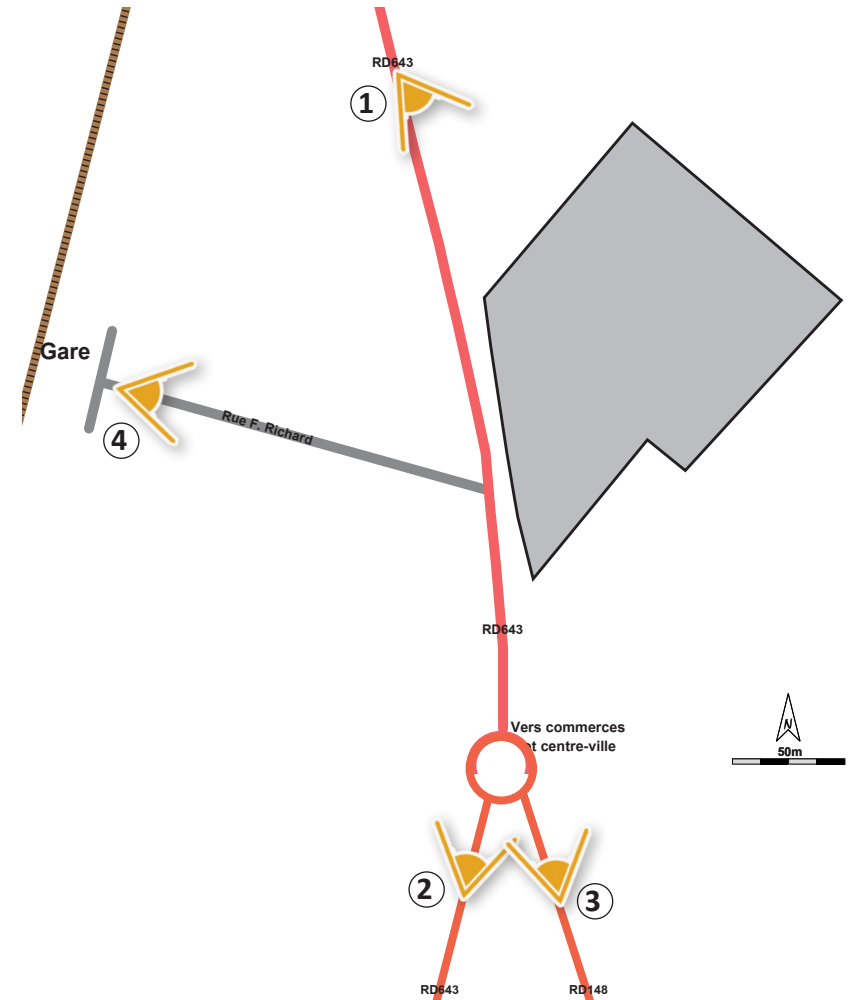
Vue depuis la RD643 au sud : les vues sont possibles dans le prolongement de la RD bien que cadrées par les espaces commerciaux. Une petite partie de la façade de la zone sera visible.



Vue depuis la RD148 au sud : les vues sont possibles dans le prolongement de la RD bien que cadrées par les habitations et leurs clôtures. Seule la frange en relation avec la RD643 de la zone sera visible.



Vue depuis la rue Richard à l'ouest : les vues sont possibles et sont ouvertes vers le bâtiment existant qui sera à démolir.



### 3/ PERCEPTIONS VISUELLES DU SITE

3. Perceptions visuelles du site  
Vues éloignées  
Vues rapprochées

#### Vues rapprochées

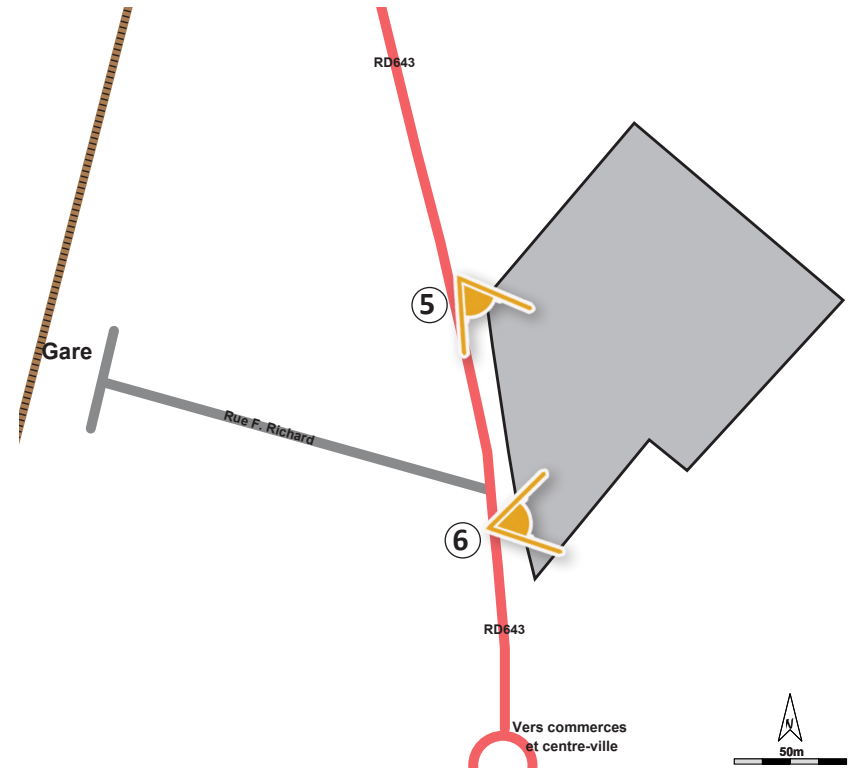
Les perspectives visuelles proches sont difficiles voire impossibles vers le site d'étude depuis la RD643. La végétation bordant la zone et bordant la RD masque les vues vers l'intérieur de la zone.



Vue depuis la RD643 au nord : l'intérieur de la zone est très difficilement visible voire invisible car masqué derrière la végétation existante en frange de zone de projet



Vue depuis la RD643 au sud : le bâti à démolir est bien visible, une clôture l'est également. L'intérieur de la zone est difficilement visible derrière la végétation existante sur les franges de la zone.



Connecter le projet au réseau viaire existant 

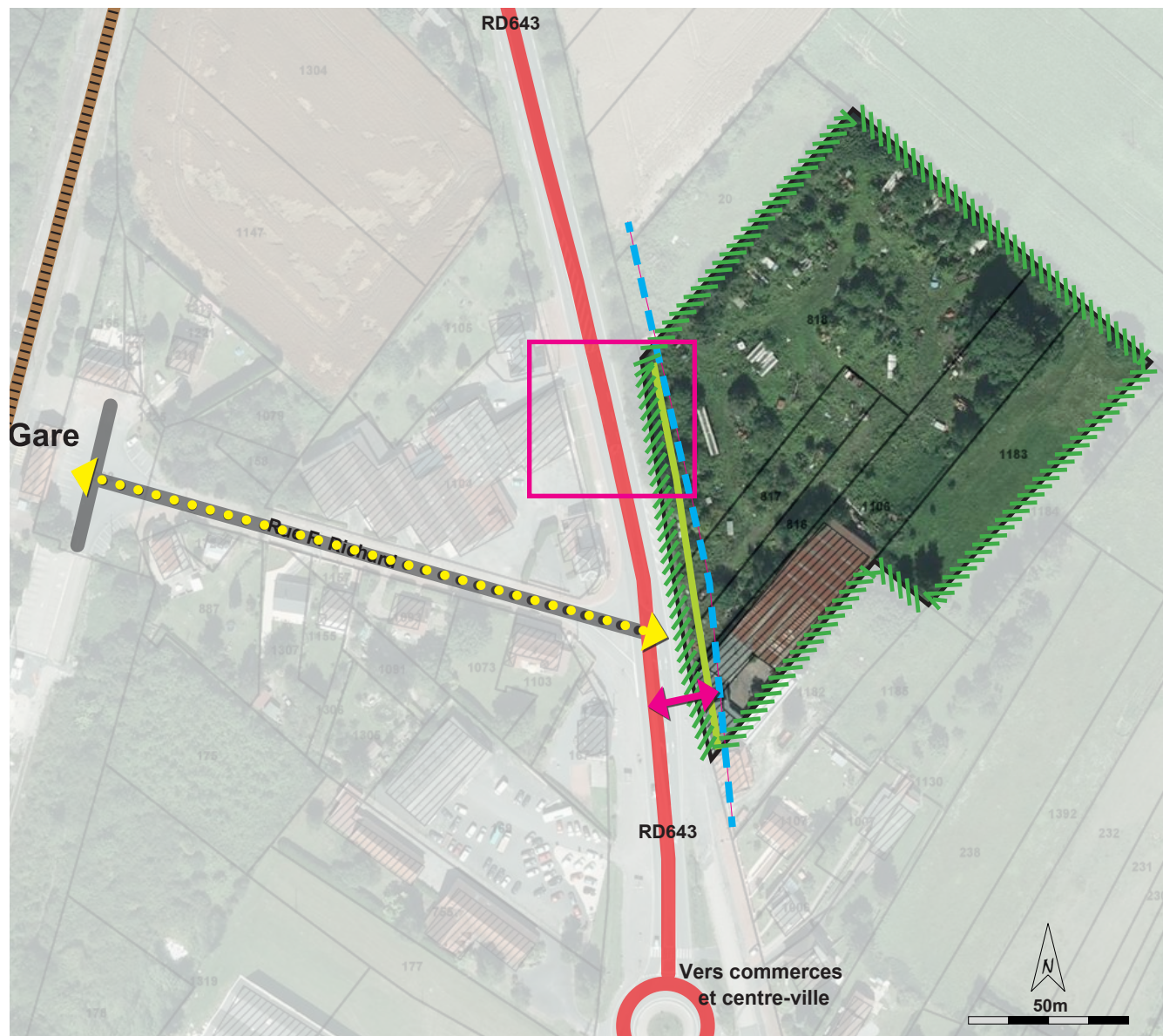
Diminuer la marge d'inconstructibilité liée à la RD643 - 20m 

Gérer les interfaces de façon paysagère 

Favoriser les liaisons avec la gare 

Implanter de préférence les jardins sur la frange en lien avec la RD643 

Sécuriser l'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 concerné par les nuisances sonores générées par l'infrastructure voisine - RD643 - identifiée comme «Voie Bruyante» et induisant un secteur de bruit. 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 RD643 pour les constructions**. Il conviendra également d'utiliser pour et dans les constructions des **matériaux bénéficiant de bonnes capacités d'isolation acoustique**.

#### Nuisances environnementale

Le site de l'étude est concerné par la présence d'une cavité supposée. Il conviendra de prendre en compte ce risque lors de l'aménagement de la zone.



Localisation de la cavité supposée

#### 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 bassins pourront venir compléter le dispositif de gestion des eaux si nécessaire.

### 5.3. Conséquences réglementaires

- Article 3.1 : Pas de conséquences. Le projet prévoit l'infiltration de l'ensemble des eaux pluviales.
- Article 2.1.3 : Recul obligatoire des constructions de minimum 20m depuis l'axe central de la RD643.

### 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 RD643,
- Prise en compte de la gestion hydraulique, gestion obligatoire des eaux pluviales à la parcelle,
- Prise en compte de la cavité supposée.

## 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 bouclage viaire de la zone sera mis en place pour sa desserte. Ce bouclage sera donc permis avec la création de deux points d'accès.

Les flux importants de véhicules transitant sur la RD643 obligent à ne pas créer de nouveaux carrefours sur cette dernière. Aucun accès direct ne sera aménagé depuis la RD643.

De ce fait, un accès permettant uniquement l'accès à la zone sera aménagé au nord de la frange ouest de la zone. Il sera complété par un second accès qui ne permettra que la sortie de la zone.

Ces deux accès (entrée et sortie) devront prendre appui sur une contre-allée sécurisée aménagée le long de la RD643. Ces accès seront les points d'appui d'une voie partagée de desserte de la zone aménagée en sens unique de circulation. Cette voie structurera la zone. Elle pourra également prendre la forme d'une voie primaire et devra être accompagnée d'un cheminement doux et d'un traitement paysager. Elle agrémentera la zone. Elle devra être sécurisée pour l'ensemble des usagers.

Afin de renforcer la sécurité routière et de faciliter les déplacements, notamment doux, entre la zone d'étude et les espaces commerciaux et de transport (gare), une traversée piétonne sécurisée devra être aménagée au droit de l'entrée à la zone. Un cheminement doux sera créé au sein de la bande paysagère de recul.

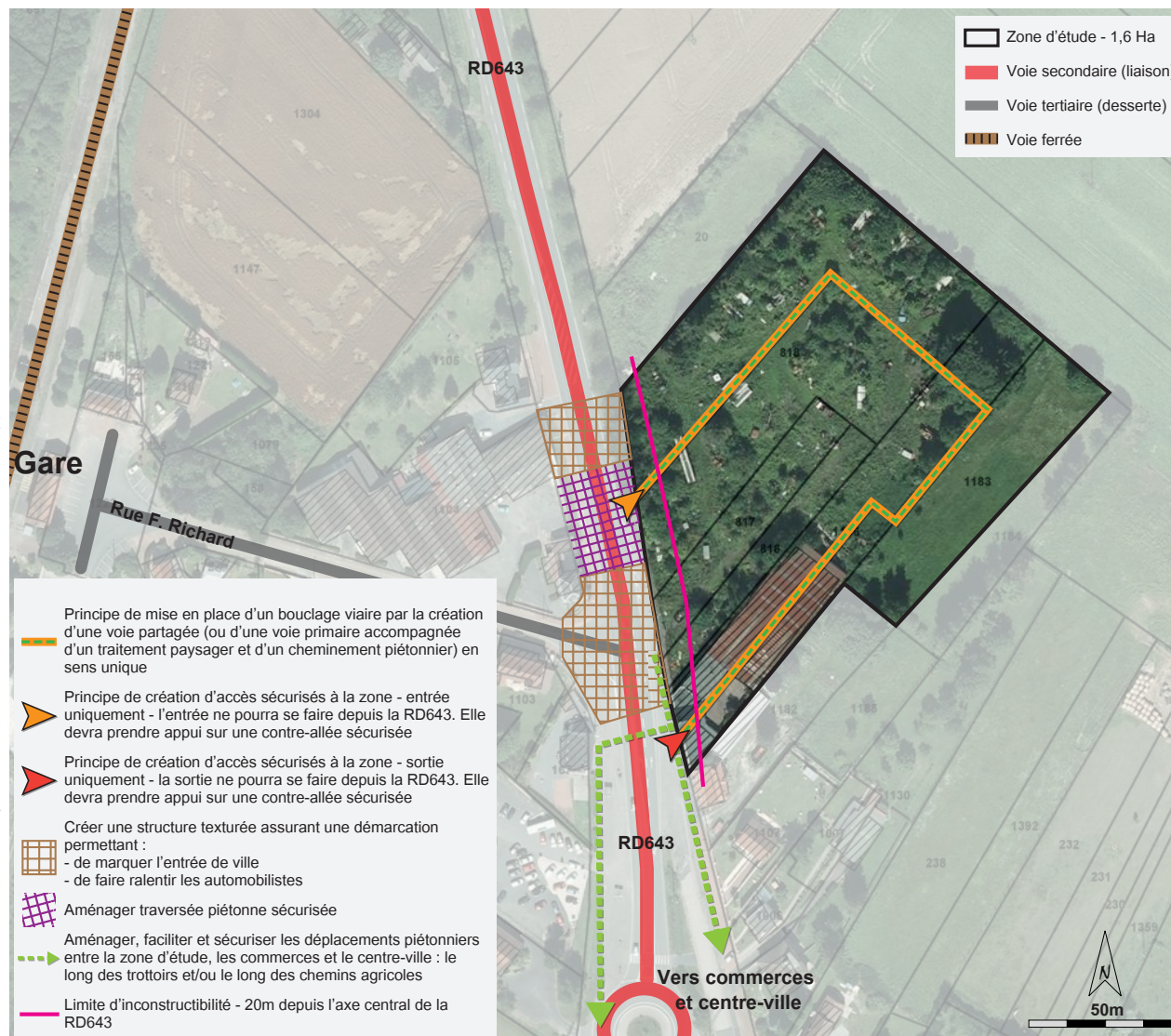
De plus, deux structures texturées assurant une démarcation devront être réalisées dans le prolongement de la rue Richard. Elles serviront également à marquer l'entrée de ville et induiront un ralentissement des usagers de façon à accroître la sécurité routière.

Des voies piétonnes devront liaisonner la zone avec la RD643 le long des deux trottoirs.

Des voiries secondaires pourront venir s'appuyer sur cette dernière afin de desservir l'ensemble des constructions prévues.

Le projet sera donc entièrement connecté au réseau viaire et piétonnier existant aux alentours et la zone sera entièrement bouclée.

Une bande d'inconstructibilité de 20m depuis l'axe central de la RD643 sera instaurée.



### 6.3. Conséquences réglementaires

- Article 3.1.1.1 : Les accès directs aux parcelles seront interdits depuis la RD643.

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

- Création et sécurisation de deux accès aménagés depuis une contre-allée sécurisée.
- Bouclage viaire et desserte des parcelles par une voie partagée (potentiellement voie primaire) de desserte en sens unique et par de potentielles voiries secondaires.
- Accompagnement des voiries par des chemins doux et un traitement paysager.
- Aménagement d'une voie douce en façade de projet, le long de la bande paysagère.
- Aménagement de secteurs texturés en entrée de ville marquant le seuil communal et pacifiant les vitesses.
- Aménagement de traversées piétonnes entre les structures texturées de l'entrée de ville.
- Aménagement de liaisons piétonnes sécurisées le long de la RD643 et le long des chemins agricoles.



## 7.1. Définition

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

## 7.2. Parti d'aménagement

Le site d'étude a vocation à accueillir des constructions à usage d'habitation. Il vient en complément de l'offre résidentielle existante aux alentours.

La zone de projet sera d'un seul tenant avec des voiries de desserte raccordées au réseau viarie existant via une contre-allée sécurisée. Une voirie primaire structurera la zone d'étude.

Les constructions devront recevoir des matériaux à haute 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 constructions seront desservies par la voirie primaire et éventuellement par des voiries secondaires et s'organiseront le long de celles-ci.

Afin de tamponner un maximum de nuisances sonores, il conviendra d'implanter les jardins des constructions dans la bande d'inconstructibilité le long de la RD643.

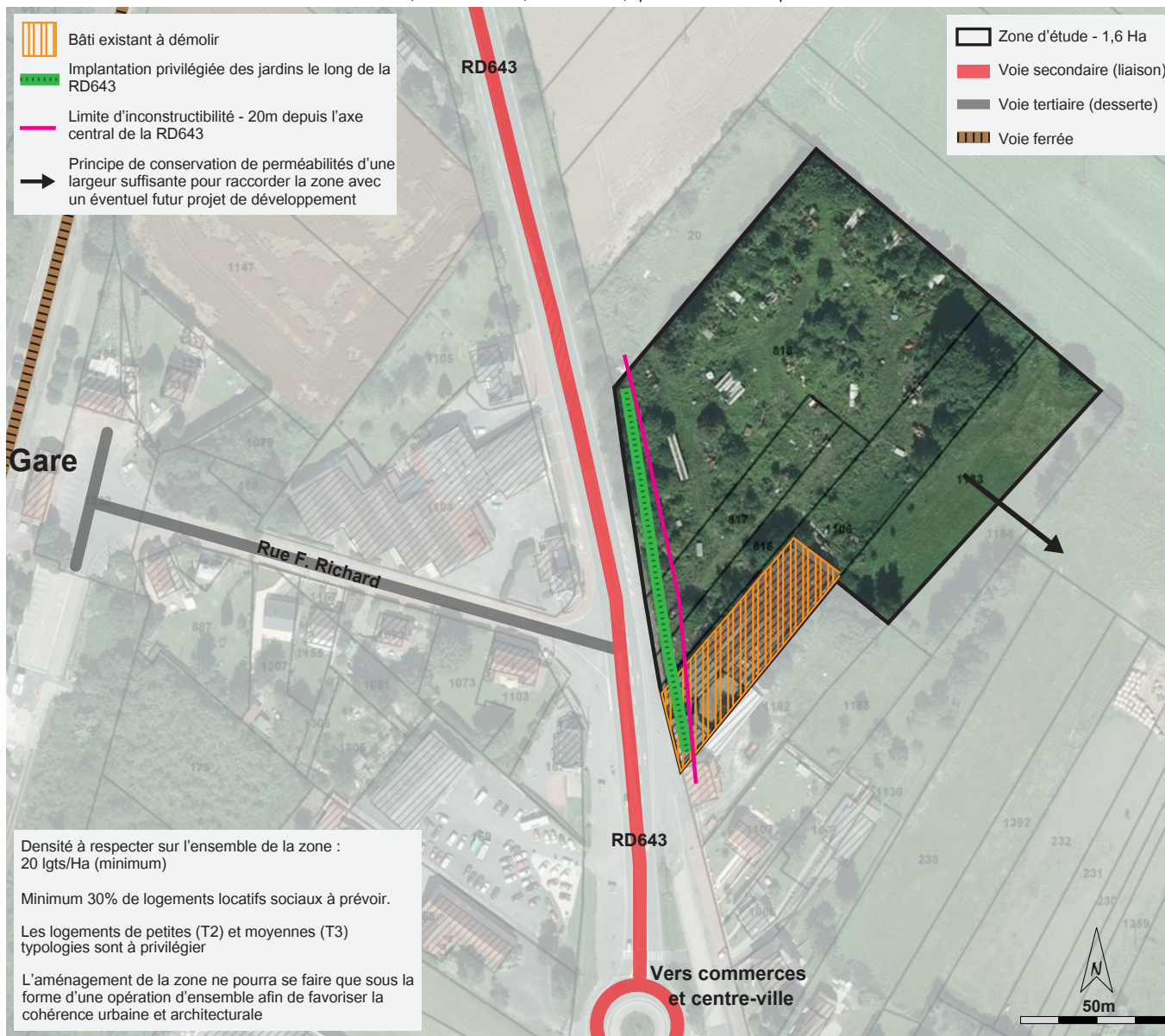
Le bâtiment existant au sein de la zone devra être démolé avant tout aménagement.

Il conviendra de respecter a minima une densité de 20 logements par hectare sur la zone. De plus, un minimum de 30% de logements locatifs sociaux devra être construit au sein de la zone.

Les petites typologies de logements seront à privilégier : T2 et T3.

Afin de s'assurer d'une cohérence urbaine et architecturale, il conviendra d'aménager la zone sous la forme d'une opération d'ensemble.

Afin d'envisager le développement futur de la zone, il conviendra de conserver une perméabilité viarie d'une largeur suffisante pour supporter des flux routiers. Ceci limitera l'enclavement des zones.



Plan de la composition urbaine et architecturale

### 7.3. Conséquences réglementaires

- Article 2.1.3 : Reculs : voir paragraphe sur la gestion des nuisances
- Article 2.1.2 : Les hauteurs des constructions sont limitées à R+1+C ou R+2.
- Article 2.2.1 : La situation, l'architecture, les dimensions et l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

En sus, les prescriptions de l'article 2.2.1 peuvent ne pas trouver d'application en cas de mise en œuvre de certains dispositifs :

- matériaux d'isolation thermique des parois opaques des constructions, et notamment le bois et les végétaux en façade ou en toiture,
- certains éléments suivants : les portes, porte-fenêtre et volets isolants,
- certains systèmes de production d'énergie à partir de sources renouvelables, lorsqu'ils correspondent aux besoins de la consommation domestique des occupants,
- les équipements de récupération des eaux de pluie, lorsqu'ils correspondent aux besoins de la consommation domestique des occupants,
- les pompes à chaleur, les brise-soleils.

La bonne intégration de dispositifs techniques ou non est réglementée.

Sont interdits :

- L'emploi à nu, en parement extérieur de matériaux fabriqués en vue d'être recouverts d'un revêtement ou d'un enduit, comme par exemple carreaux de plâtre, parpaings, briques creuses...
- Les bâtiments annexes sommaires, abris réalisés avec des moyens de fortune.

L'ensemble des éléments bâtis ou non doivent s'intégrer dans leur environnement.

- Article 1.2.2 : il sera fait application de l'article L.151-10 du code de l'urbanisme : la délivrance du permis de construire est subordonnée à la démolition du bâtiment existant sur la zone.

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

- Création de bandes de recul de 20m depuis la RD643 (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.
- Implantation des jardins en façade de RD643.
- Démolition de la construction existante sur la zone.
- Réalisation d'une opération d'ensemble afin de s'assurer d'une cohérence urbaine et architecturale.
- Densité minimale de 20 lgts/Ha et 30% minimum de logements locatifs sociaux.
- Typologies privilégiées : T2 et T3.

## 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 principalement occupé par des espaces végétalisés. Des espaces végétalisés accompagnent en partie les abords de la RD643.

Les échanges visuels et sonores seront à gérer principalement le long de la RD643.

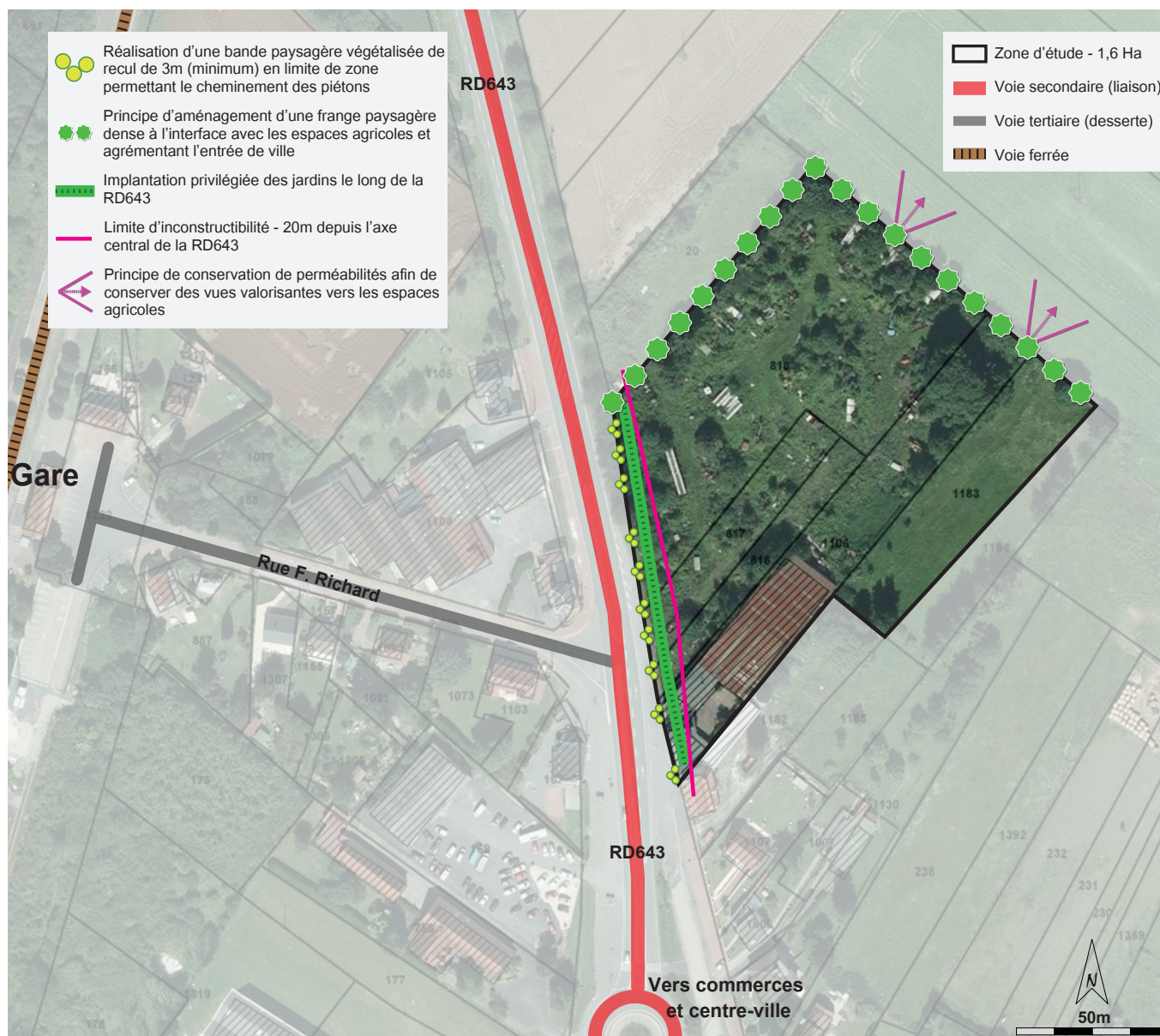
Les voiries créées devront être accompagnée par un traitement paysager et une voie douce permettant de lier la zone aux voies piétonnes existantes. La zone d'étude sera donc entièrement praticable par les piétons et agréable à traverser.

Les franges en relation avec les espaces végétalisés et agricoles les habitations recevront un traitement paysager végétal dense limitant les échanges visuels et agrémentant l'entrée de ville.

Au sein de la bande d'inconstructibilité, il conviendra d'aménager une bande paysagère végétalisée de recul de 3m de large minimum. Elle agrémentera la zone et devra intégrer un cheminement doux.

Des perméabilités devront être conservées au nord-est de la zone de façon à permettre l'ouverture de perspectives visuelles valorisantes vers les espaces agricoles.

L'ensemble de ces traitements favorisera la cohérence urbaine et paysagère et agrémentera l'entrée et la traversée de commune.



Plan de la qualité urbaine et paysagère













### 8.3. Conséquences réglementaires

• Article 2.3 :

- Obligation de créer une bande paysagère végétalisée de 3m minimum le long de la RD643.

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

- Création d'une bande de recul paysagère de 20m depuis la RD643 (voir schéma ci-contre et chapitre sur les nuisances),
- Soins particuliers apportés aux matériaux des constructions pour maintenir la cohérence urbaine et architecturale (voir partie urbanisme et architecture).
- Création de cheminement doux accompagnant les voiries et la bande paysagère de recul,
- Traitement paysager des axes de déplacement et des interfaces avec les espaces agricoles.
- Création de perspectives visuelles vers la plaine agricole.

-  Principe de mise en place d'un bouclage viarie par la création d'une voie partagée (ou d'une voie primaire accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement piétonnier) en sens unique
-  Principe de création d'accès sécurisés à la zone - entrée uniquement - l'entrée ne pourra se faire depuis la RD643. Elle devra prendre appui sur une contre-allée sécurisée
-  Principe de création d'accès sécurisés à la zone - sortie uniquement - la sortie ne pourra se faire depuis la RD643. Elle devra prendre appui sur une contre-allée sécurisée
-  Réalisation d'une bande paysagère de recul de 3m (minimum) en limite de zone permettant le cheminement des piétons
-  Principe d'aménagement d'une frange paysagère dense à l'interface avec les espaces agricoles et agrémentant l'entrée de ville
-  Créer une structure texturée assurant une démarcation permettant :
  - de marquer l'entrée de ville
  - de faire ralentir les automobilistes
-  Aménager une traversée piétonne sécurisée
-  Aménager, faciliter et sécuriser les déplacements piétonniers entre la zone d'étude, les commerces et le centre-ville : le long des trottoirs et/ou le long des chemins agricoles
-  Principe de conservation de perméabilités afin de conserver des vues valorisantes vers les espaces agricoles
-  Bâti existant à démolir
-  Implantation privilégiée des jardins le long de la RD643
-  Principe de conservation de perméabilités d'une largeur suffisante pour raccorder la zone avec un éventuel futur projet de développement.

**Densité à respecter sur l'ensemble de la zone :**  
20 lgts/Ha (minimum)

**Minimum 30% de logements locatifs sociaux à prévoir.**  
Les logements de petites (T2) et moyennes (T3) typologies sont à privilégier

L'aménagement de la zone ne pourra se faire que sous la forme d'une opération d'ensemble afin de favoriser la cohérence urbaine et architecturale

