



URBYCOM



PLAN LOCAL D'URBANISME

COMMUNE DU CATEAU-CAMBRÉSIS

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

Création d'une zone d'activités économiques au Lieudit du Pont des Quatre Vaux

ARRÊTÉ LE :	16 OCTOBRE 2025
APPROUVÉ LE :	1ER JUILLET 2026

SOMMAIRE

Sommaire

1. Présentation de l'étude	p.3
2. Contexte de l'étude	p.4
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.9
4. Enjeux	p.11
5. Prise en compte des nuisances	p.12
5.1. Définition	
5.2. Parti d'aménagement	
5.3. Conséquences réglementaires	
5.4. Conséquences sur les orientations d'aménagement et de programmation	
6. Dispositions concernant la sécurité routière	p.13
6.1. Définition	
6.2. Parti d'aménagement	
6.3. Conséquences réglementaires	
6.4. Conséquences sur les orientations d'aménagement et de programmation	
7. Composition urbaine et architecturale	p.15
7.1. Définition	
7.2. Parti d'aménagement	
7.3. Conséquences réglementaires	
7.4. Conséquences sur les orientations d'aménagement et de programmation	
8. Qualité de l'urbanisme et des paysages	p.17
8.1. Définition	
8.2. Parti d'aménagement	
8.3. Conséquences réglementaires	
8.4. Conséquences sur les orientations d'aménagement et de programmation	
9. Schéma d'organisation - Synthèse	p.19

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 économique au lieu-dit des Quatre Vaux, le long de la RD643 à proximité d'une zone économique existante à l'ouest de la commune du Cateau-Cambrésis.

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. 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

Le présent dossier a pour but d'étudier le projet d'aménagement d'une zone destinée à accueillir une zone d'activités économiques à proximité d'activités économiques existantes sur la commune du Cateau-Cambrésis.

Le Cateau-Cambrésis est une commune située dans le département du Nord en région Hauts-de-France. Elle est entourée par les communes de : Neuville, Montay, Forest-en-Cambrésis, Le Pommereuil, Troisvilles, Bazuel, Reumont, Honnechy, Saint-Benin, Saint-Souplet, Mazinghien. La commune dispose d'un territoire d'une superficie de 27,24 km², pour une population totale de 6 846 habitants en 2022. La densité y est de 251 habitants par km². Elle est rattachée administrativement à l'arrondissement de Cambrai.

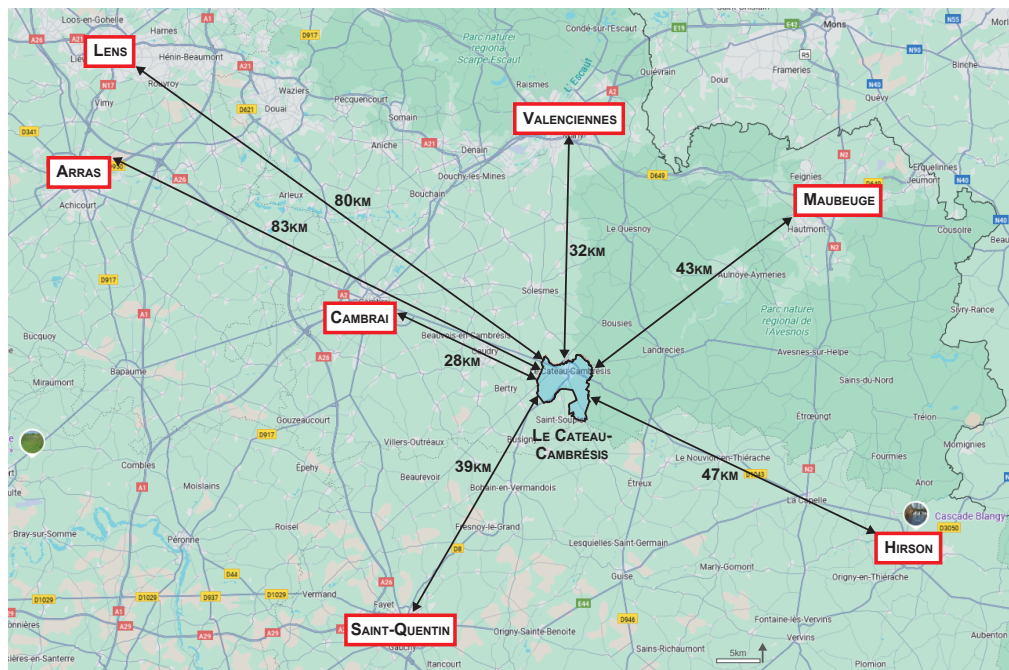
La commune est membre d'un établissement public de coopération intercommunale, la Communauté d'agglomération du Caudrésis - Catésis, qui regroupe 46 communes pour une population de 63 602 habitants en 2021.

La commune se situe à environ 28 km de Cambrai, 47 km d'Hirson, 39 km Saint-Quentin, 83 km d'Arras, 80 km de Lens, 32 km de Valenciennes et à 43 km de Maubeuge.

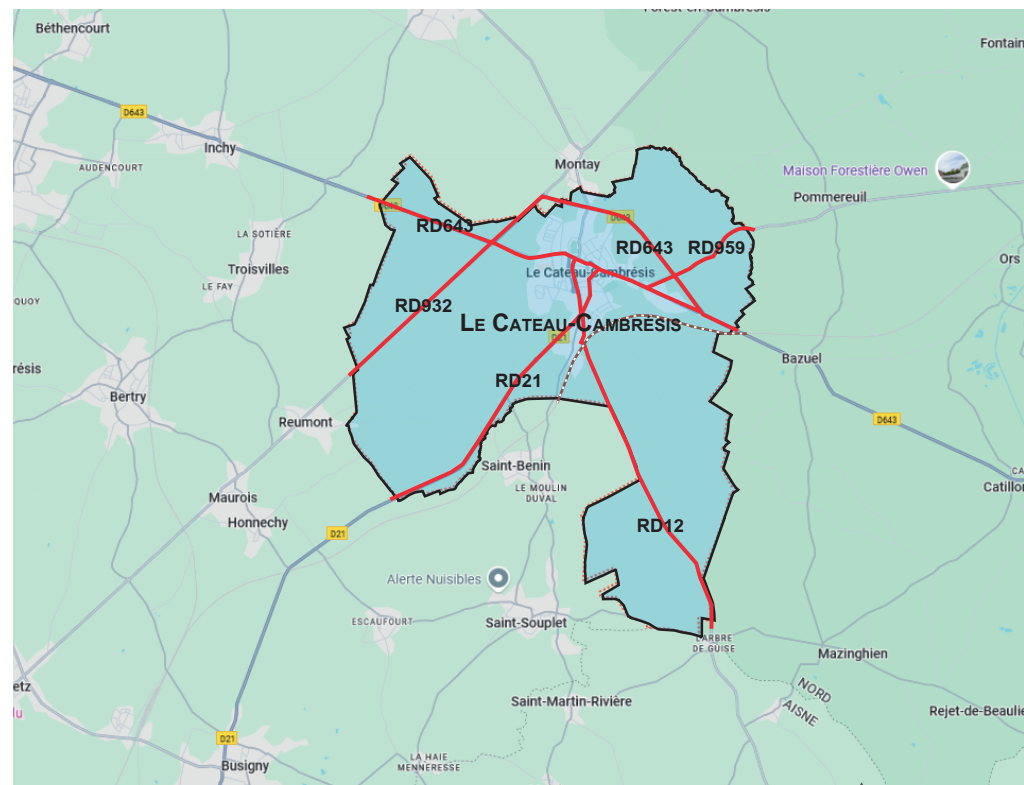
La zone d'étude d'environ 26 ha se situe au nord-ouest de la commune.

Elle se situe le long de la RD643 qui traverse la commune du nord-ouest au nord-est et permet de relier Cambrai à Catillon-sur-Sambre. La RD932 longe également la zone se trouve à proximité de la zone. Elle traverse la commune du nord au sud-ouest et établit la liaison entre la Belgique via Bavay et Saint-Quentin et Bellicourt. La zone est donc très accessible d'un point de vue régional et bien desservie.

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



Localisation du Cateau-Cambrésis à l'échelle régionale.



Localisation du Cateau-Cambrésis à l'échelle communale.

2/ CONTEXTE D'ÉTUDE

De par sa position géographique proche de grandes infrastructures (RD643, RD932, RD12, RD21, RD959, ...), ainsi que par sa localisation entre Cambrai, Valenciennes et Saint-Quentin, la commune du Cateau-Cambrésis représente un point stratégique en matière d'accessibilité.

La commune présente un tissu urbain articulé autour d'un réseau viaire bien développé et présente à la fois des ambiances urbaines, économiques et agricoles, notamment autour du tissu bâti.

Le site d'étude dédié à l'implantation d'une zone d'activités économiques se positionne au sein d'un secteur cultivé à proximité d'activités économiques existantes, le long des RD643 et RD932.

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

- La RD643 traverse la commune du nord-ouest au nord-est et permet de relier Cambrai au Catillon-sur-Sambre.
- La RD932 longe le nord-ouest du tissu bâti et établit la liaison avec la Belgique via Bavay.
- La RD12 traverse le tissu bâti central, ainsi que le sud-est de la commune et rallie Mazinghien.
- La RD21 traverse le tissu bâti central, ainsi que le sud-ouest de la commune et rallie Busigny.
- La RD959 traverse le nord-ouest du territoire et le relie à Landrecies.
- La voie ferrée desservant le tissu bâti principal.

La zone pourra se servir de sa situation à proximité en bordure des RD643 et RD932 pour être visible et accessible.

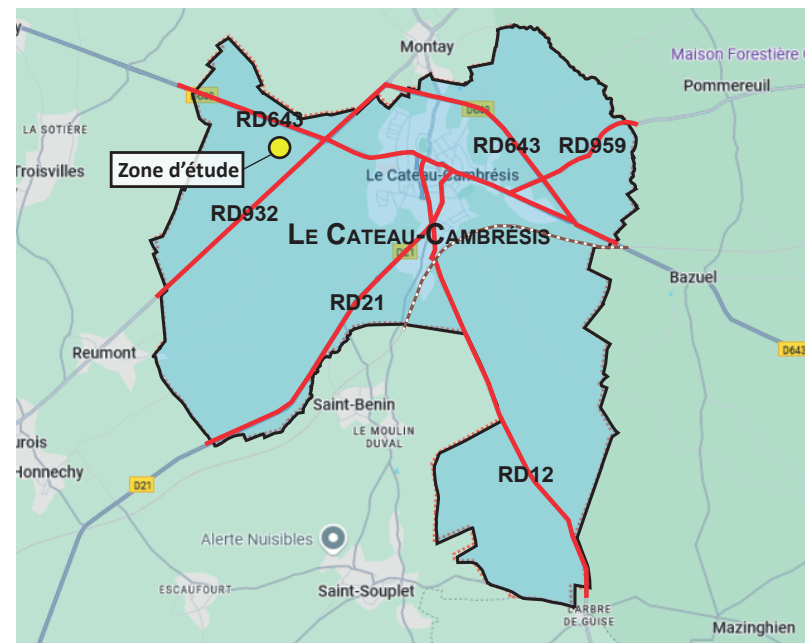
Elle est actuellement accessible depuis ces deux routes départementales au nord et à l'est via des accroches viaires existantes.

La surface du site d'étude est d'environ 26 ha.

La zone de projet présente un enjeu stratégique important tant par sa situation en entrée de territoire que par son positionnement dans une trame en partie à vocation économique.

La RD643, classée comme « axe routier à grande circulation », entraîne la réalisation de ce présent dossier (Loi Barnier). Il conviendra de le prendre en compte dans l'aménagement de la zone.

2. Contexte d'étude
2.1. Situation géographique et présentation du projet
2.2. Document d'urbanisme
2.3. Justifications du projet et enjeux locaux : Intérêt général



Carte des principales infrastructures à proximité du site

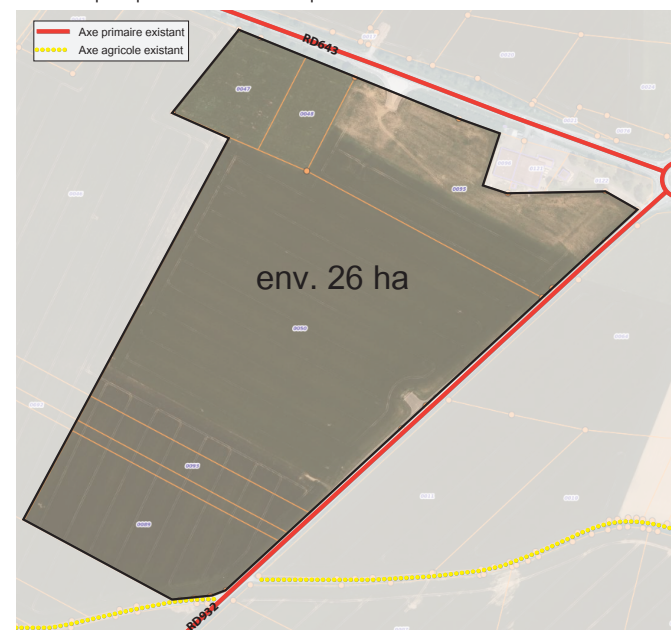


Photo aérienne du site d'étude et des infrastructures à proximité

2/ CONTEXTE D'ÉTUDE

2.2. Document d'urbanisme

Le site d'étude se trouve en zone 1AUec « Zone à urbaniser à vocation économique ».

Situé à proximité de la RD643, 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 (SUP), les informations et obligations diverses (IOD) et les risques

La RD643 engendre une servitude EL11 relative aux interdictions d'accès aux autoroutes, routes express et déviations d'agglomération, le long de son tracé.

La servitude PT1 (Servitude de protection des centres radioélectriques d'émission et de réception contre les obstacles ou les perturbations électromagnétiques) occupe le nord-est de la zone.

La servitude T7 (Servitude établie à l'extérieur des zones de dégagement aéronautique) couvre l'ensemble de la zone.

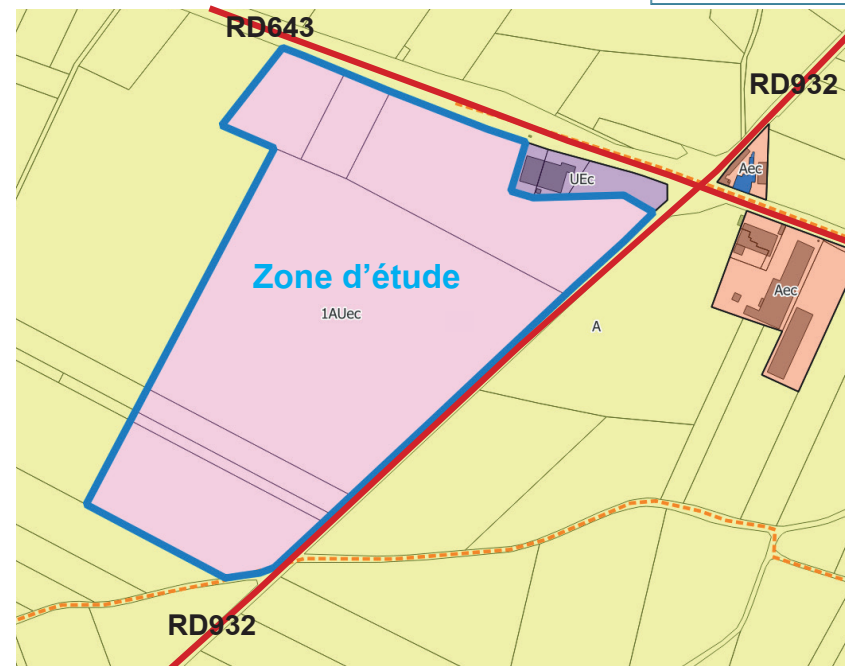
La zone de bruit liée à l'axe terrestre bruyant (RD643) occupe le nord de la zone.

Un risque de débordement de nappe concerne le nord-est de la zone.

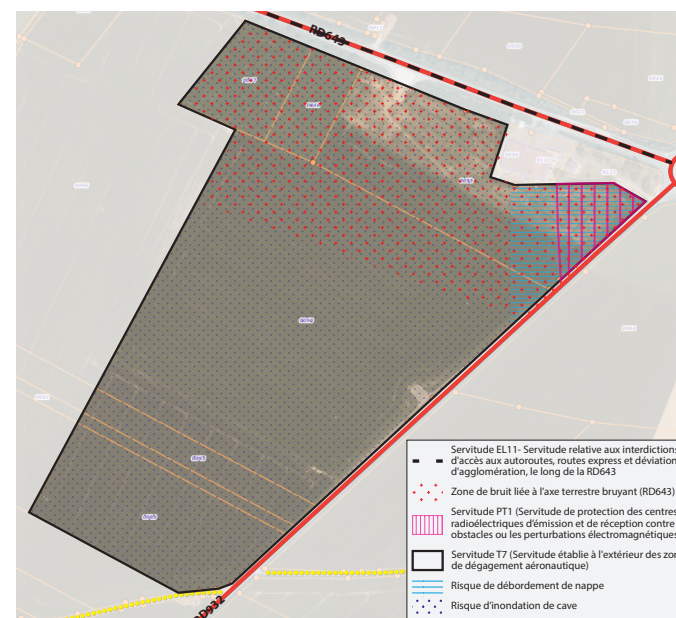
Un risque d'inondation de cave concerne la quasi totalité de la zone.

Il conviendra de prendre en compte ces servitudes, informations et risques lors de la réalisation du projet en prévoyant des matériaux à bonne capacité d'isolation phonique et en envisageant l'interdiction de caves et sous-sols et la création de rehausse.

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 PLU



Plan des SUP, IOD et risques

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

La zone concernée par la loi Barnier est située au nord-ouest du territoire du Cateau-Cambrésis.

La zone d'étude, d'une superficie de 26 ha est bordée :

- au nord : par la RD643 et des espaces urbanisés, puis par des espaces cultivés,
- à l'ouest : par des espaces cultivés,
- à l'est : par la RD932, puis par des espaces cultivés,
- au sud : par une chemin agricole, puis par des espaces cultivés.

Le site est actuellement accessible au nord et à l'est via des accroches viaires existantes le long des RD643 et RD932.

La zone est propice à l'implantation d'une zone d'activités économiques par sa proximité au réseau viaire majeur (RD643, RD932) et donc par sa bonne accessibilité.

La carte ci-contre montre que l'urbanisation au nord de la zone est mixte et présente un secteur d'équipement dédié au SDIS et un secteur économique.

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



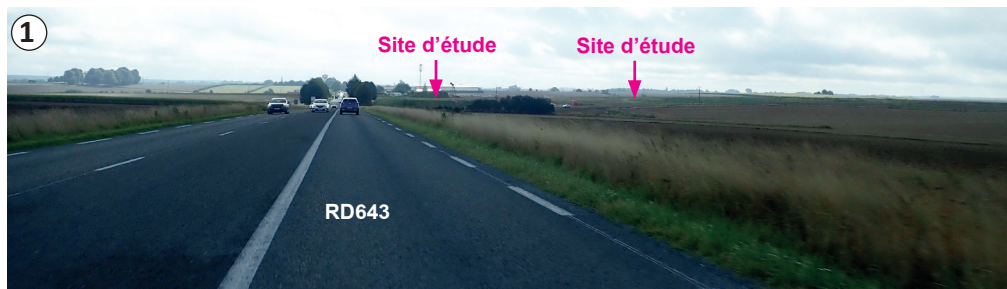
Carte de l'urbanisation alentour

3/ PERCEPTIONS VISUELLES DU SITE

3. Perceptions visuelles du site
Vues éloignées
Vues rapprochées

Vues éloignées

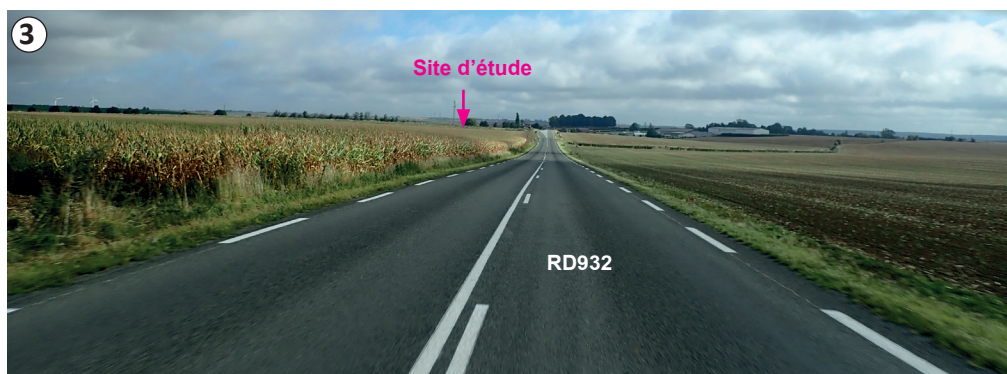
Les RD643 et RD932 offrent de nombreuses vues vers la zone, même si certaines sont filtrées par la végétation en place. La rue du Faubourg de Cambrai n'offre pas de vue vers la zone de par la présence de bâtis et de végétation.



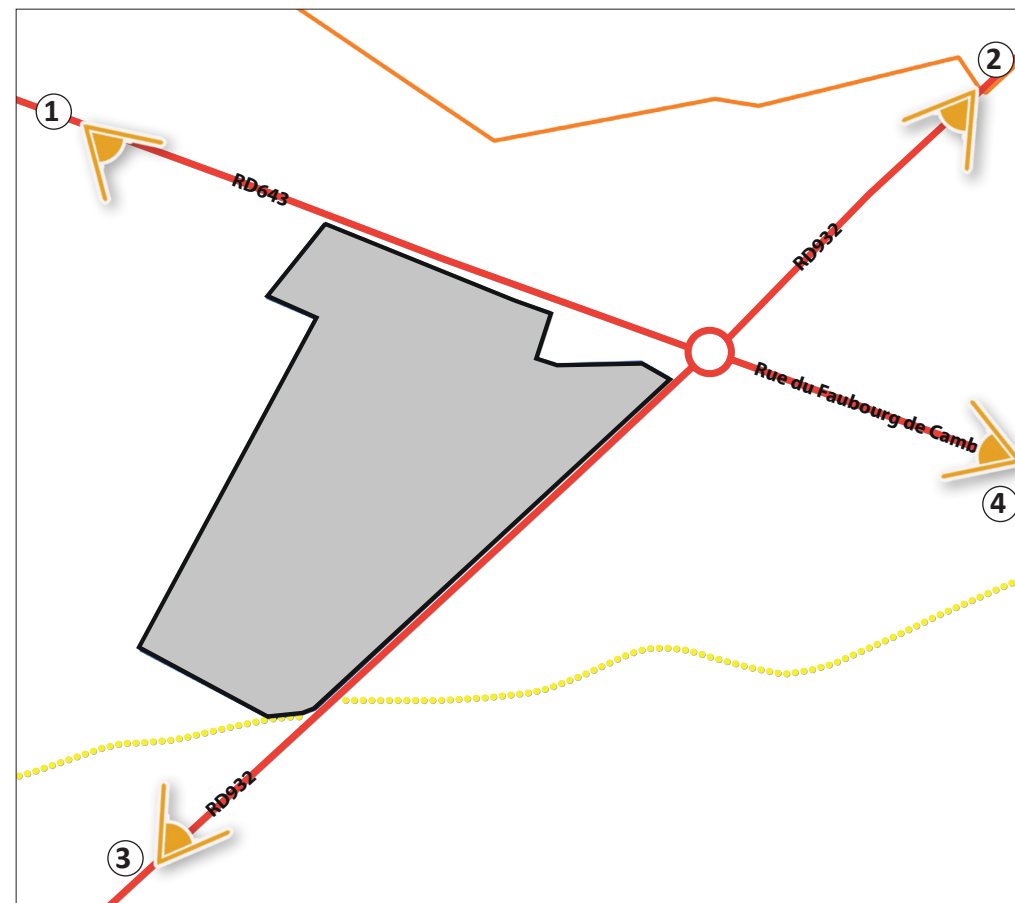
Vue depuis la RD643 au nord-ouest. La quasi totalité de la zone est visible.



Vue depuis la RD932 au nord-est. La zone est en partie visible. La végétation en place mêlée à la topographie n'ouvrent pas l'intégralité de la zone aux vues depuis ce secteur.



Vue depuis la RD932 au sud. La quasi totalité de la zone est visible.



Vue depuis la rue du Faubourg de Cambrai au nord-est. Le site n'est pas visible car masqué par les bâtis et la végétation implantés le long de la voie.

3/ PERCEPTIONS VISUELLES DU SITE

3. Perceptions visuelles du site
Vues éloignées
Vues rapprochées

Vues rapprochées

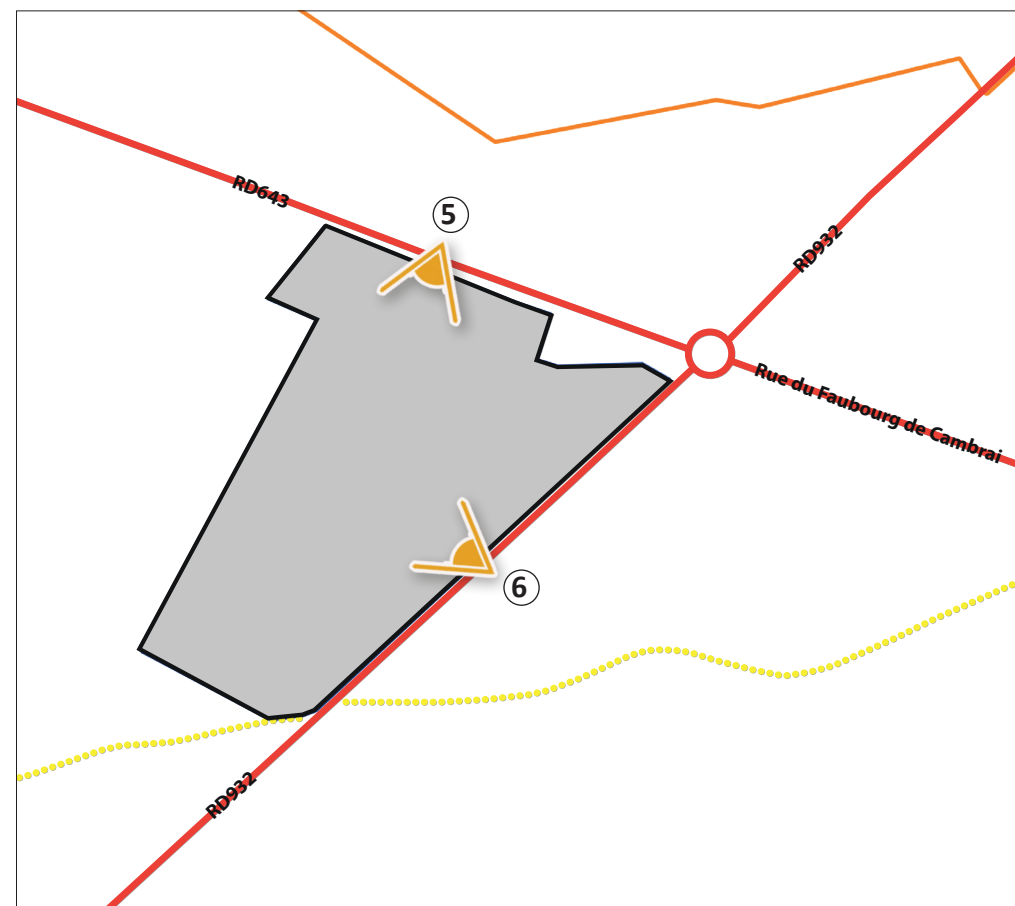
A courtes distances, la RD643 ouvre ponctuellement des vues lorsque le talus ou la végétation ne les obstruent pas. En revanche, depuis la RD932, les vues vers la zone sont entièrement ouvertes.



Vue depuis la RD643 au nord. La zone n'est pas ouverte aux vues lorsque le talus végétalisé est présent. Lorsque le talus n'est pas présent, une bonne partie de la zone s'ouvre aux vues à travers les arbres d'alignement existants.



Vue depuis la RD932 à l'est. La zone est entièrement ouverte aux vues. Aucune construction, ni végétation ne vient perturber la perspective visuelle vers cette dernière.



4/ ENJEUX

4. Enjeux

**Connecter le projet au réseau
viaire existant** ↔

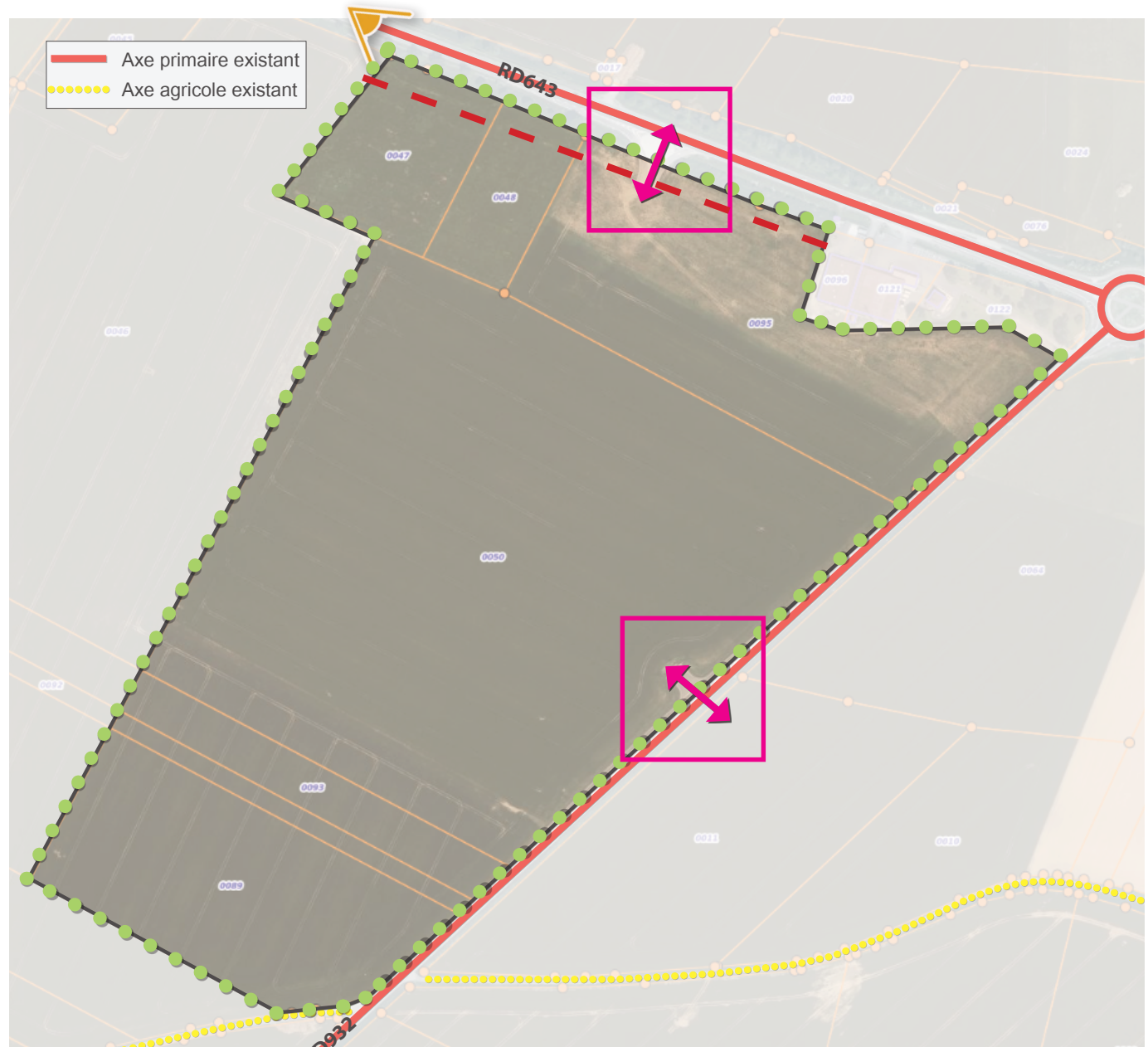
Sécuriser le carrefour proche □

**Gérer les interfaces de façon
paysagère** ● ● ● ● ●

**Diminuer la marge d'inconstructibilité
liée à la RD643 - 40m depuis l'axe
central de la RD643** - - -

**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. 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 (RD643). Cette pollution sonore peut être gênante si des mesures de réduction de ces bruits ne sont pas appliquées. Toutefois, seules des constructions à vocation économique seront bâties sur la zone et aucune construction à usage d'habitation ne le sera.

Malgré la seule présence de cet axe, nous préconisons de mettre en place des 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 : 40m minimum depuis l'axe central de la RD643 au nord pour les constructions.**

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, des bassins et des dépressions pourront compléter le dispositif de gestion des eaux si nécessaire.

5.3. Conséquences réglementaires

- Les constructions devront s'implanter avec un recul d'au moins 40 mètres par rapport à l'axe central de la RD643.

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

- Recul minimum des constructions de 40m depuis l'axe central de la RD643.
- Prise en compte de la gestion hydraulique, gestion obligatoire des eaux pluviales à la parcelle.

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

Deux accès routiers et doux devront être aménagés pour accéder à la zone. Ils utiliseront les accroches viaires existantes le long de la RD643 au nord et de la RD932 à l'est. Ils permettront la desserte de la phase 1. Ils devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers et devront privilégier une circulation en double-sens. Les carrefours créés devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers.

Les accès routiers directs aux parcelles de la zone seront interdits depuis la RD643. En revanche, un ou plusieurs accès directs à la parcelle sécurisés pourront être aménagés depuis la RD932.

La zone pourra être desservie par un ou des axes routiers accompagnés de cheminements doux et de traitements végétalisés. Ces axes pourront prendre appui sur les accès précités.

Les voiries devront chercher à limiter l'imperméabilisation des sols.

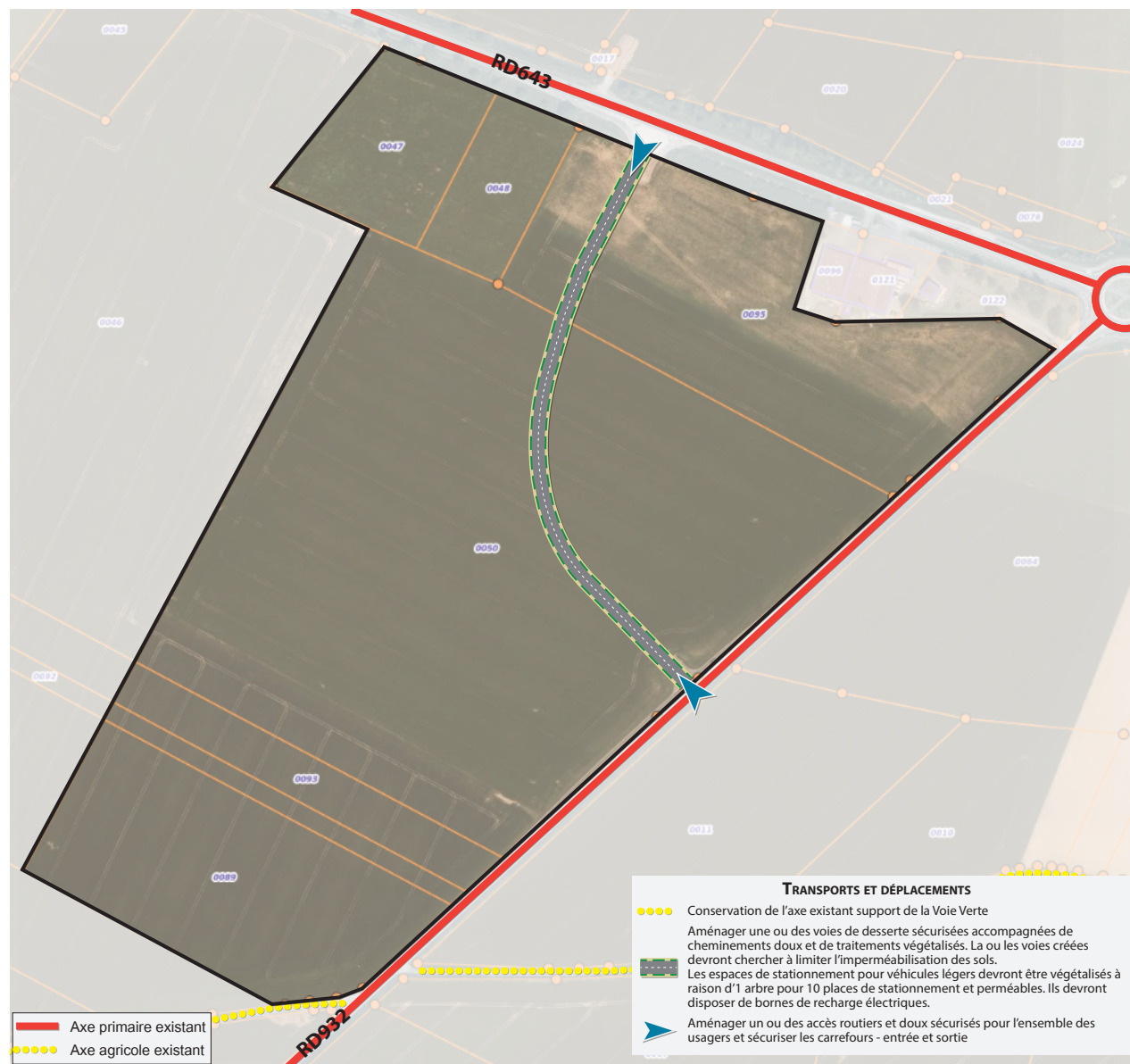
De manière générale, il conviendra d'assurer une sécurité maximale du carrefour et des déplacements de tous les types d'usagers au sein et aux abords de la zone. Le projet sera donc connecté au réseau existant aux alentours.

Des aires de stationnement devront être aménagées en dehors des voies publiques pour les véhicules de livraison, de transports, de services, du personnel et des visiteurs, ainsi que pour les véhicules 2 roues motorisés ou non.

Les espaces de stationnement créés au sein de la zone devront être perméables (pour les véhicules légers) et végétalisés à raison d'un arbre pour dix places de stationnement. Ils devront également disposer de bornes de recharge électrique.

Une bande d'inconstructibilité de 40m depuis l'axe central de la RD643 sera instaurée.

La voie agricole support de la Voie Verte bordant le sud de la zone devra être conservée.



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

6.3. Conséquences réglementaires

- Aucun accès direct aux parcelles de la zone ne pourra se faire depuis la RD643.

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

- Raccordement au réseau primaire environnant (RD643, RD932) pour la desserte de la zone.
- Création de voies de desserte sécurisées, accompagnée de traitements végétalisés et de cheminements doux.
- Recherche de limitation de l'imperméabilisation des sols par les voiries et les espaces de stationnement (pour les véhicules légers).
- Sécurisation des déplacements au sein et aux abords de la zone.
- Sécurisation des accès et carrefours.
- Accès à la parcelle possible depuis la RD932.
- Création d'aires de stationnement en dehors des voies publiques pour les véhicules de livraison, de transports, de services, du personnel et des visiteurs, ainsi que pour les véhicules 2 roues motorisés ou non.

7.3. Conséquences réglementaires

- Recul obligatoire des constructions de minimum 40m depuis l'axe central de la RD643.
- Recul obligatoire des constructions de minimum 20m depuis l'axe central de la RD932.
- Hauteur des constructions limitée à 12 mètres au point le plus haut du bâtiment, dans une bande de 75 mètres par rapport à l'axe de la RD643, hors éléments techniques (hauteur mesurée à l'axe de chaussée). Au-delà de cette bande, la hauteur des constructions autorisée n'est pas réglementée.

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 40m depuis l'axe central de la RD643. (voir schéma ci-contre et chapitre sur les nuisances).
- Création d'une bande inconstructible de recul de 20m depuis l'axe central de la RD932.
- Soin particulier apporté aux matériaux des constructions valoriser l'entrée de ville.
- Traitement qualitatif des façades des constructions visibles depuis l'espace public.
- Prise en compte de la ligne électrique passant au sud de la zone.
- Prise en compte des risque d'inondation de cave et de débordement de nappe au sein de la zone.
- Prise en compte de la servitude T7 sur l'ensemble de la zone.
- Prise en compte de la servitude PT1 au nord-est de la zone.
- Prise en compte de la zone de bruit liée à la présence de la RD643.
- Création d'un phasage des aménagements permettant de maîtriser l'urbanisation.
- Utilisation de LED pour l'éclairage de la zone.
- Limitation de la hauteur des constructions limitée à 12 mètres au point le plus haut du bâtiment, dans une bande de 75 mètres par rapport à l'axe de la RD643, hors éléments techniques (hauteur mesurée à l'axe de chaussée). Au-delà de cette bande, la hauteur des constructions autorisée n'est pas réglementée.

8/ QUALITÉ DE L'URBANISME ET DES PAYSAGES

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 de conserver, voire conforter le linéaire végétalisé existant le long de la frange nord.

Il conviendra également d'aménager une haie d'agrément et d'intégration le long de la RD932 à l'est le long de la frange de la phase 1. Ce traitement devra être prolongé si la phase 2 est réalisée. Une haie haute et dense d'intégration devra être implantée le long des franges ouest et sud en lien avec les espaces cultivés. Enfin, une bande paysagère de 10m de large minimum devra être aménagée le long de la RD643. Elle devra alterner entre bande boisée dense et espace mêlant des arbustes bas et des espaces enherbés afin de laisser passer des vues ponctuelles vers la zone. Ces franges paysagères pourront intégrer des dispositifs de gestion des eaux pluviales. Ces traitements végétalisés permettront de gérer les nuisances, notamment visuelles, entre les différents secteurs.

Le nord-ouest et le nord-est seront privilégiés pour recevoir des dispositifs de gestion des eaux pluviales accompagnés de traitements végétalisés. D'autres dispositifs de gestion hydrauliques pourront être implantés le long des franges ou en coeur de zone afin de développer un réseau adapté au projet.

Les voiries aménagées et les espaces de stationnement devront être accompagnées de traitements végétalisés (1 arbre pour 10 places de stationnement) afin de garantir un cadre de déambulation agréable.

Les espaces libres (ceux non affectés aux constructions et installations, à leur desserte et au stationnement) doivent représenter une superficie minimum de 10% de la surface de l'unité foncière, et doivent être aménagés en espaces verts végétalisés (engazonné, arboré, planté...).

Les toitures terrasse végétalisées et les aires de stationnement végétalisées permettant l'infiltration des eaux de pluie compteront dans le calcul des espaces verts (à hauteur de 50 % pour les aires de stationnement).

Les clôtures ne devront excéder 2m maximum de hauteur, sauf exception. Elles devront être à claire-voie, être perméables pour l'eau et pourront être doublées de haies. Elles ne devront pas perturber la sécurité routière.

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

La végétalisation des franges permettra de favoriser les continuités écologiques.



La perspective visuelle depuis l'entrée de ville à l'ouest devra être valorisée par les aménagements de la zone.

Les éléments techniques devront être intégrés de façon paysagère afin de ne pas dévaloriser le secteur. Les façades des constructions visibles depuis l'espace public devront recevoir des matériaux qualitatifs afin de limiter l'impact du projet dans le paysage.

Les plantations existantes devront être maintenues et tout arbre de haute tige abattu devra être remplacé de préférence par une essence locale.

8.3. Conséquences réglementaires

- La frange de la zone de projet en lien avec la RD643 devra être végétalisée au moyen d'une bande paysagère de 10m de large minimum. Elle devra alterner entre bande boisée dense et espace mêlant des arbustes bas et des espaces enherbés afin de laisser passer des vues ponctuelles vers la zone.
- Les plantations existantes doivent être maintenues et tout arbre de haute tige abattu doit être remplacé de préférence dans le respect de la liste d'essences locales annexée au règlement.
- Les espaces libres (ceux non affectés aux constructions et installations, à leur desserte et au stationnement) doivent représenter une superficie minimum de 10% de la surface de l'unité foncière, et doivent être aménagés en espaces verts végétalisés (engazonné, arboré, planté...).
- Les toitures terrasse végétalisées et les aires de stationnement végétalisées permettant l'infiltration des eaux de pluie compteront dans le calcul des espaces verts (à hauteur de 50 % pour les aires de stationnement).
- Les clôtures seront composées d'un dispositif à claire-voie, pouvant être doublé d'une haie bocagère d'essences locales (voir liste annexée au règlement). Leur hauteur le long de la voie publique ne pourra excéder 2m. Toutefois, cette hauteur pourra être exceptionnellement dépassée pour des raisons de sécurité. Dans tous les cas, l'implantation des clôtures ne doit pas gêner la visibilité tant au niveau de l'accès à la voie de circulation (sortie des établissements) qu'aux carrefours de voies ouvertes à la circulation.

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

- Conservation et création de bandes végétalisées sur les franges de la zone (voir plan).
- Création de dispositifs de gestion hydraulique (noues, bassins, dépressions, ...) le long des franges et/ou en coeur de zone.
- Conservation des talus existants.
- Valorisation de la perspective visuelle depuis l'entrée de ville.
- Soin particulier apporté aux matériaux des constructions pour valoriser l'entrée de ville.
- Traitement paysager des axes de déplacement.
- Utilisation préférentielle d'essences locales et favorables à la biodiversité (petite faune, insecte, ...) pour les traitements végétalisés.
- Intégration paysagère des éléments techniques.
- Création de clôtures de 2m maximum, sauf exception, à claire-voie perméables pour l'eau et pouvant être doublées de haies ne perturbant pas la sécurité routière.
- Végétalisation des espaces délaissés.
- Végétalisation des espaces de stationnement (1 arbre pour 10 places).
- Maintien des plantations existantes et remplacement de tout arbre de haute tige abattu.
- Implantation d'espaces verts végétalisés (gazon, arbres, arbustes, plantes, ...) au sein des espaces libres (ceux non affectés aux constructions et installations, à leur desserte et au stationnement) pour respecter une superficie minimum de 10% de la surface de l'unité foncière.

