

COMMUNE DE VIMY

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



ZONE ÉCONOMIQUE - RN17



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

Mairie de VIMY

Mairie de Vimy

2, Rue Rouget de Lisle

62 580 Vimy

Tél : 03.21.07.72.90

Fax : 03.21.07.72.99



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.

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 de la commune de Vimy, située au nord-ouest du tissu urbain principal à proximité de la RN17 et de la RD917. 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

Le présent dossier a pour but d'étudier le projet d'aménagement d'une zone destinée à accueillir des bâtiments d'activités économiques au sein de la commune de Vimy.

Vimy est une ville française, située dans le département du Pas-de-Calais et dans la région des Hauts-de-France. Elle s'étend sur environ 11,33 km² et compte 4 239 habitants en 2014.

La commune se situe à environ 35 km de Béthune, 13 km d'Arras, 8 km de Lens, 30 km de Douai et 45 km de Lille.

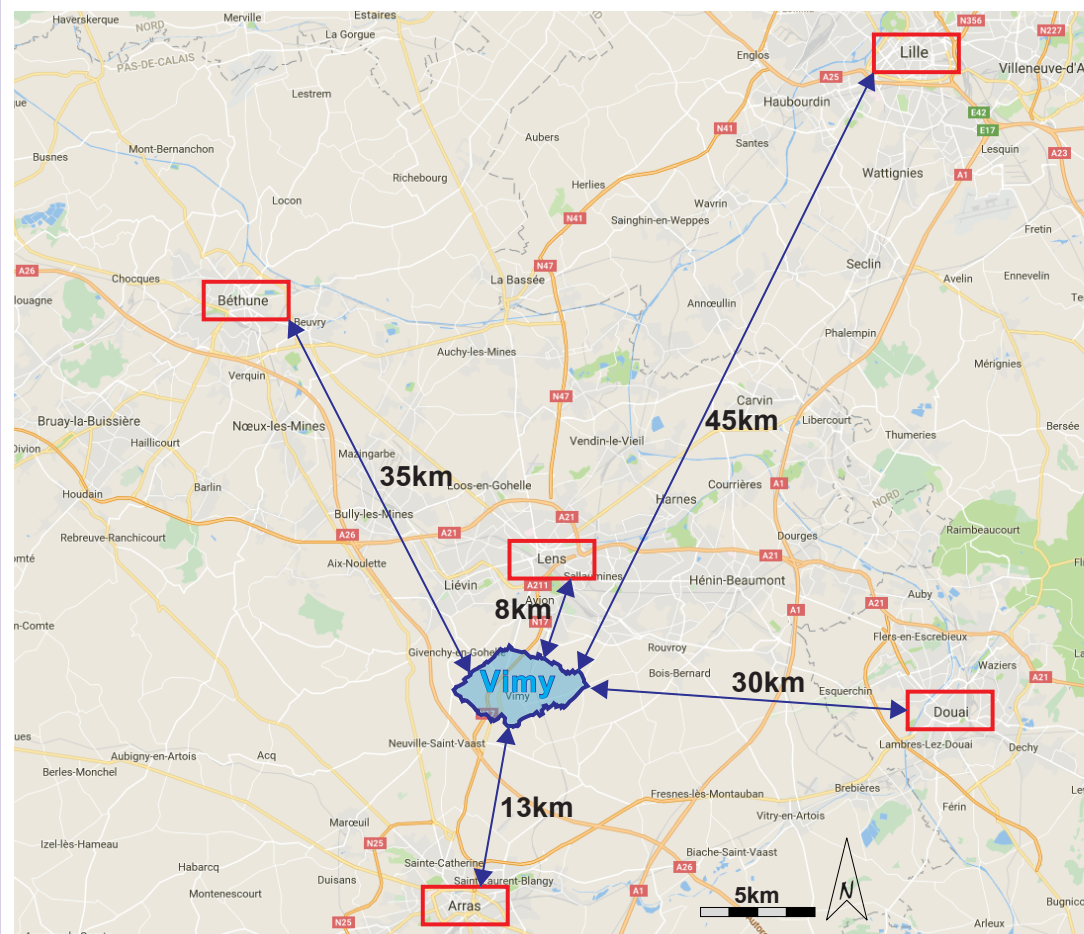
La commune est administrativement rattachée à l'arrondissement de Lens et au canton de Liévin, elle adhère à la communauté de Lens-Liévin.

La zone d'étude d'environ 0,9 Ha se situe dans la partie nord de la commune.

Elle se situe à proximité de la RN17 reliant Arras à Libercourt, de la RD917 reliant Arras à Lens en empruntant une partie du tracé de la RN17 et de la RD51 reliant Aix-Noulette à Farbus. La zone est donc très accessible et très bien desservie.

Sa vocation en complément de zones d'activités existantes et en cours de développement proches permettra de conforter le dynamisme du territoire.

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



Localisation de Vimy à l'échelle régionale.



Localisation de Vimy à l'échelle communale.

De par sa position géographique proche de grandes infrastructures (A26, A21, RN17,...), ainsi que par sa localisation entre Béthune, Lens et Arras, la commune de Vimy représente un point stratégique en matière de développement économique.

La commune urbaine conserve un caractère rural et naturel avec une occupation du sol majoritairement agricole et forestière. Elle mêle également activités sportives, de loisirs, de mémoire et lieux d'habitation avec harmonie.

Le site d'étude dédié aux activités économiques viendra se caler entre trois infrastructures structurantes de la commune : RN17, RD917, RD51 sur un sol occupé par une friche végétalisée.

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

- La RN17 scinde la commune dans un axe sud-ouest / nord-est et relie Arras à Libercourt.
- La RD917 scinde une partie de la commune à peu près de la même manière que la RN17 et relie Arras à Lens.
- La RD51 traverse la commune du nord-ouest au sud-est. Elle passe à grande proximité de la zone d'étude et relie Aix-Noulette à Farbus.
- La RD46E2 prend appui sur la RD51 et dessert le sud-est de la commune pour relier Vimy à Rouvroy.
- La voie ferrée traverse l'est de la commune du nord au sud. Il s'agit de la ligne Arras-Dunkerque.

La zone de projet se situe en entrée de ville le long de la RN17 (axe routier à grande circulation).

Le site d'étude se trouve au nord du tissu urbain principal de Vimy. Il vient se positionner sur un délaissé de réseau routier entre des axes routiers structurants (RN17, RD917 et RD51) de la commune.

La zone est dédiée à l'activité économique, elle pourra se servir de sa situation à proximité des routes pour aménager une vitrine. Elle vient en complément à la zone d'activités existante située à proximité, de l'autre côté de la RD917.

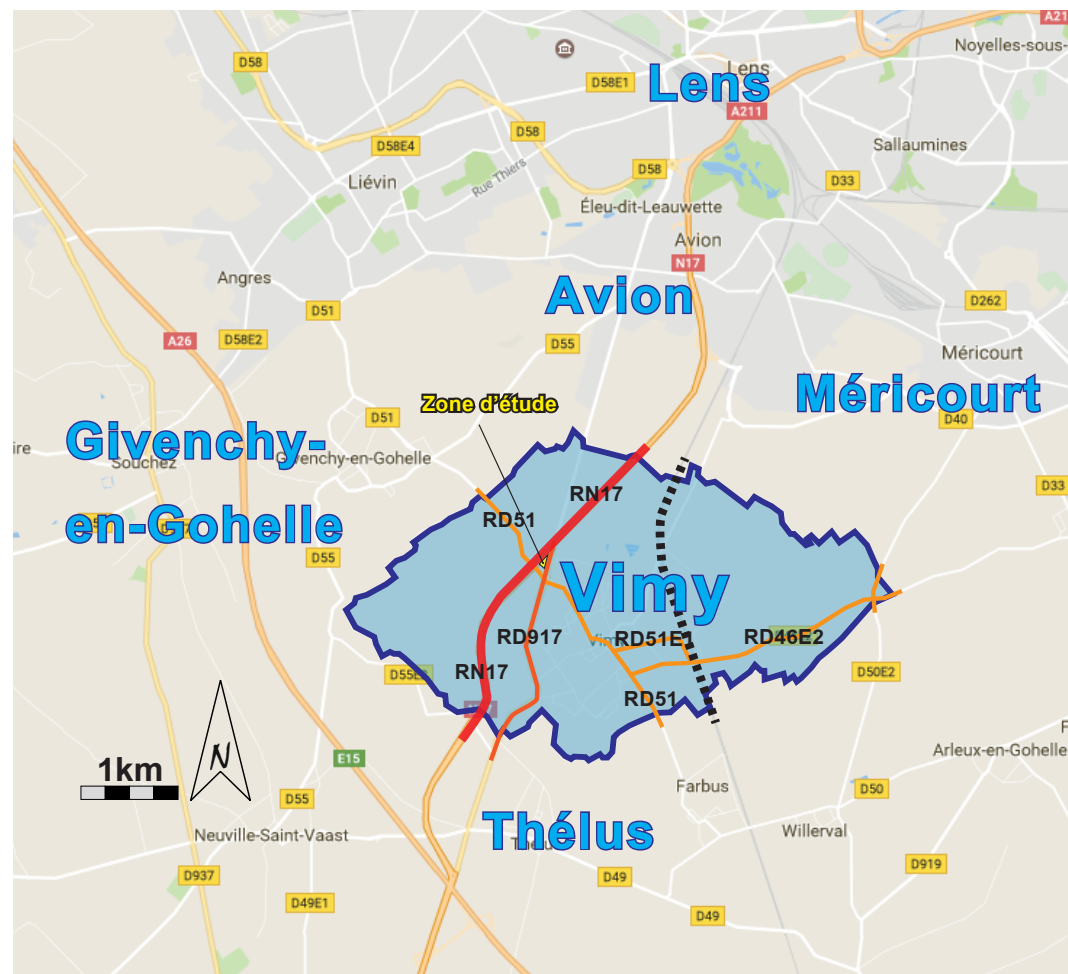
Elle est actuellement bordée par la RN17 à l'ouest, par la RD917 à l'est, par des constructions de type résidence mais à vocation économique (EARL des Maraîchers) au sud et par un carrefour giratoire au nord.

La surface du site d'étude est d'environ 0,9 Ha.

Le site est actuellement accessible depuis l'ouest et l'est la RN17 et la RD917.

Le site présente un enjeu important tant par sa situation en entrée de commune que par son positionnement à la croisée d'axes viaires structurants.

La RN17 étant classée comme « axe routier à grande circulation », un dossier de Loi Barnier sera réalisée. L'aménagement de la zone devra également prendre en compte ce document.



Le site d'étude et les infrastructures à proximité

2.2. Document d'urbanisme

La commune de Vimy est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme.

Le site d'étude se trouve sur une zone 1AUe du Plan Local d'Urbanisme (Zone peu ou non équipée, ouverte à l'urbanisation sous la forme d'une ou plusieurs opérations d'aménagement. Elle est destinée à l'habitat, aux commerces, services et activités peu nuisantes).

Situé à proximité de la RN17, 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 RN17. 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

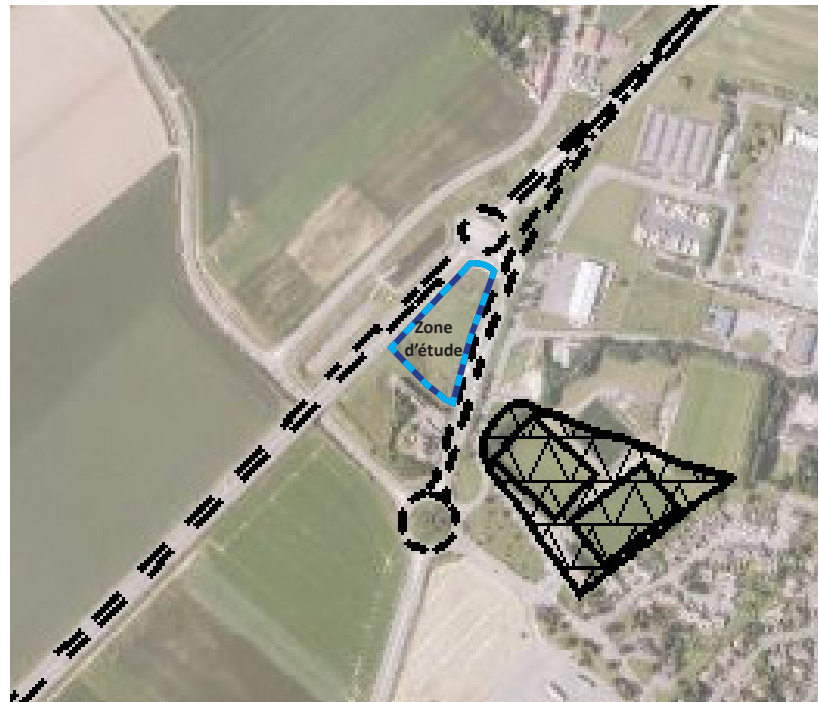
Selon le plan des servitudes d'utilités publiques la zone est concernée par :

EL11 : Servitudes relatives aux interdiction d'accès grevant les propriétés limitrophes des routes express et des déviations d'agglomération Emprise du chemin de fer.

Les aménagements de la zone devront prendre en compte cette servitude.



Extrait du plan de zonage du PLU



Extrait de plan des servitudes d'utilité publique

2.3. Justifications du projet et enjeux locaux : Intérêt général

La zone d'étude, d'une superficie de 0,9 Ha vient aménager un espace inscrit au PLU en 1AUe (zone dédiée aux activités économiques).

Ce dernier est bordé :

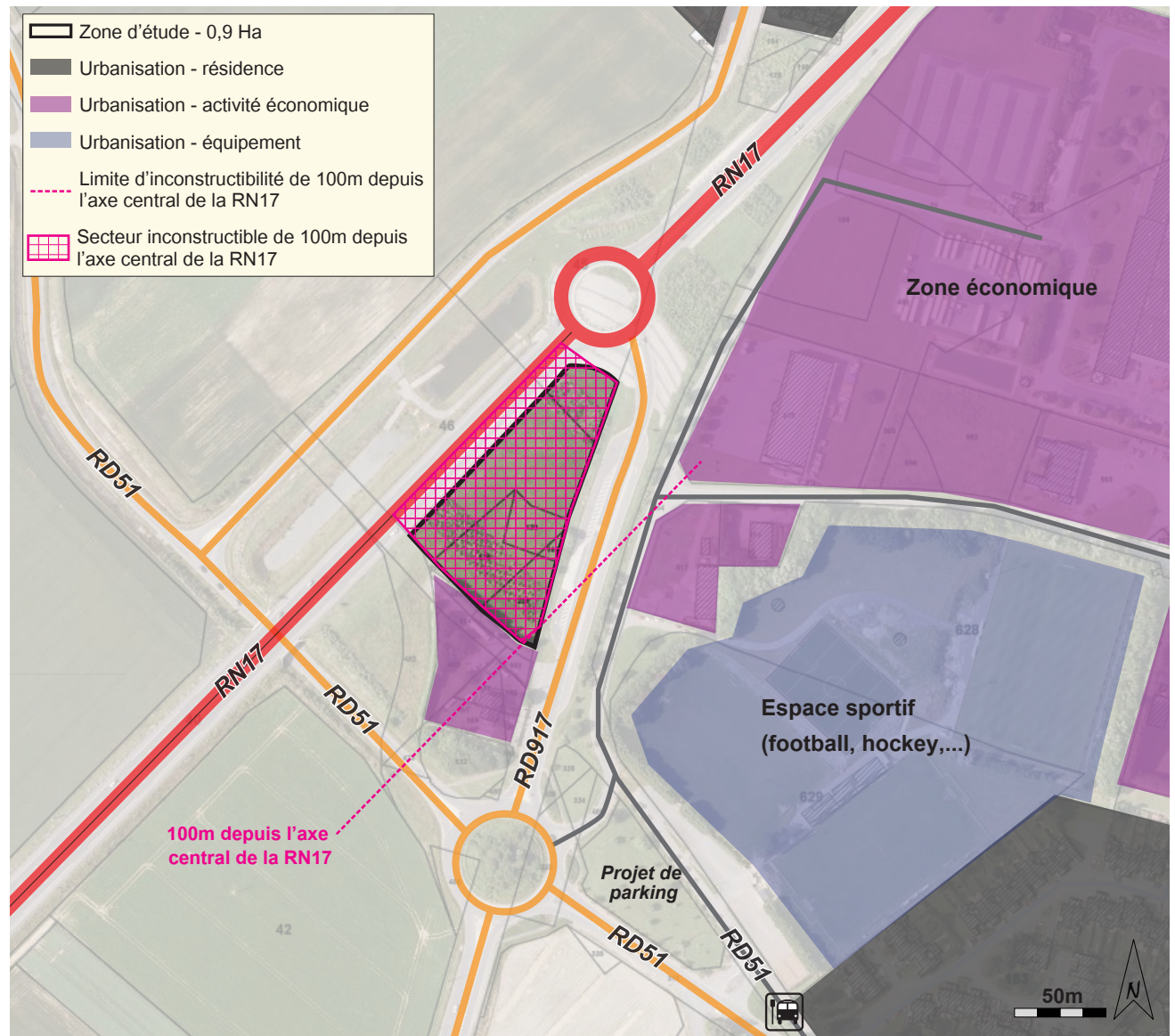
- à l'ouest : par la RN17,
- à l'est : par la RD917,
- au sud : par une construction de type résidence à usage économique et son jardin,
- au nord : par un carrefour giratoire.

Par-delà les voies citées ci-dessus, on retrouve principalement des zones agricoles, des zones d'équipements sportifs, des zones résidentielles et une zone d'activités économiques.

Une contre-allée borde la zone d'étude le long de la RD917.

La zone d'étude est accessible à l'ouest et à l'est les RN17 et RD917 et semble propice au développement de l'activité économique, notamment sur le plan de l'accessibilité, de la desserte et de la cohérence avec l'urbanisme existant.

La carte révèle que notre site d'étude est concerné par la Loi Barnier et présente une bande d'inconstructibilité de 100m depuis l'axe central de la RN17 qui est à l'origine de la présente étude.



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

Comme vu précédemment, le secteur d'étude de la commune jouit d'un contexte local en partie développé sur le secteur économique et les équipements.

La poche urbanisée collée au projet se compose d'une construction ancienne en brique et de hauteur R+1 ayant l'aspect d'une résidence mais ayant pour vocation l'activité économique.

Les constructions à usage économique situées par-delà la RD917 sont hétérogènes en termes de matériaux et de teintes (plutôt claires).

La carte révèle les tendances principales d'occupation du sol du territoire.

On constate que de nombreux linéaires végétalisés bordent la plupart des axes routiers à proximité de la zone. Ces linéaires sont constitués d'herbes, d'arbustes et/ou d'arbres. Le nord et l'ouest sont majoritairement occupé par des espaces cultivés.

Des espaces de friches végétalisées existent à proximité de la zone au sein des espaces délaissés entre les voiries. Un délaissé comprend même deux bassins de rétention des eaux pluviales.

La zone d'équipements sportifs et la zone d'activités économiques situées au-delà de la RD917, sont bordées par de la végétation linéaire accompagnée de quelques arbres et quelques bosquets.

Le tissu urbain principal communal débute à l'est par-delà l'espace sportif.

La zone d'étude est occupée par des espaces végétalisés constitués d'herbes, d'arbustes et de quelques arbres.

Le projet bouleversera l'occupation du sol, toutefois, les études d'impacts permettront de compenser les impacts négatifs.

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



Occupation du sol de la zone et aux alentours

Vues éloignées

Les vues éloignées depuis la RN17 sont possibles mais sont très limitées par la topographie associée à la végétation accompagnant les voiries. De courtes séquences visuelles vers la zone sont possibles. Toutefois, à grande distance, seule la végétation la plus haute de la zone d'étude est observable. Depuis la RD917 au sud-est de la zone, cette dernière est largement observable et seule sa végétation permet ou non des vues en profondeur sur la zone de projet.



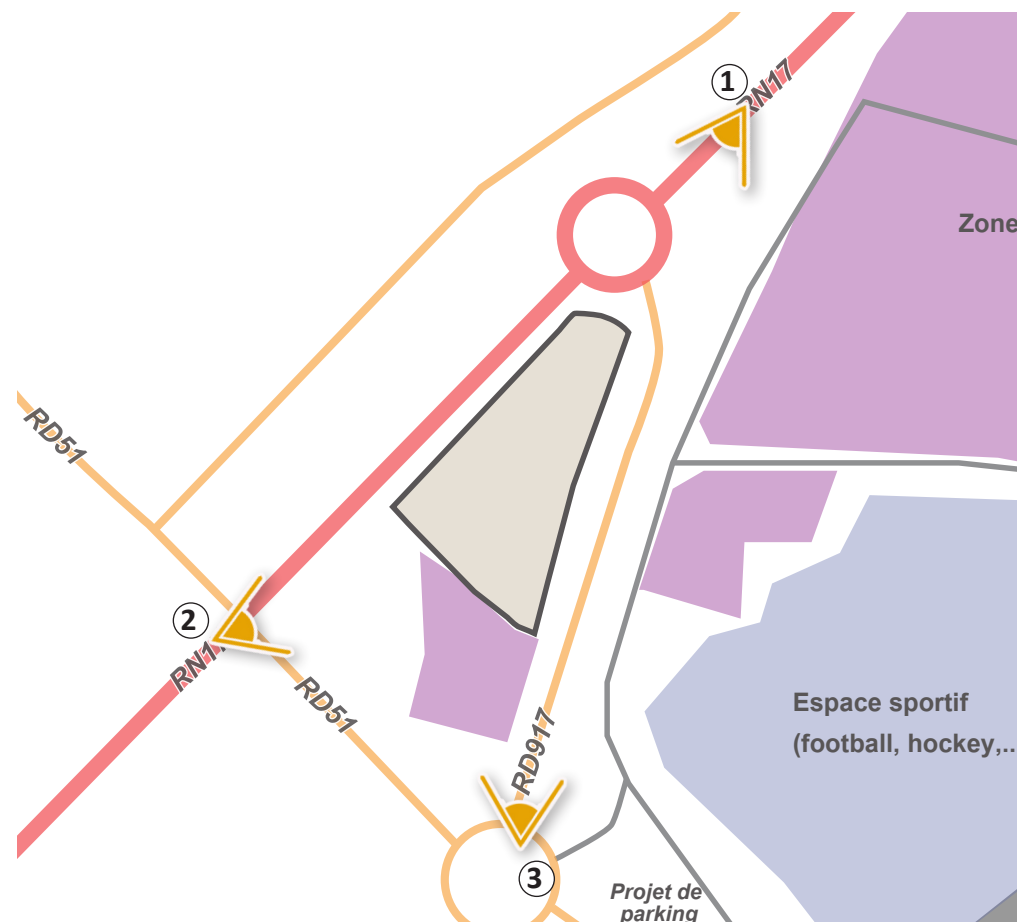
Vue depuis la RN17 au nord de la zone. Celle-ci est peu visible par la topographie et l'axe de vue que propose la voirie et sa végétation associée. Toutefois, on aperçoit une partie de sa végétation la plus haute. En se rapprochant du carrefour giratoire, les vues vers la zone d'étude sont plus ouvertes.



Vue vers le site depuis la RN17 au sud-ouest. La végétation dense en frange de RD51 masque une grande partie des vues. On aperçoit, à droite, la construction voisine de la zone. Une partie de la zone d'étude est ouverte aux vues (au niveau du panneau routier).



Vue depuis le carrefour giratoire des RD917 et RD51 au sud-ouest de la zone d'étude. Celle-ci est ouverte aux vues, en fonction des ouvertures permises par sa végétation. À gauche, on remarque la construction voisine et son mur d'enceinte.



3/ PERCEPTIONS VISUELLES DU SITE

3. Perceptions visuelles du site
Vues éloignées
Vues rapprochées

Vues rapprochées

Le secteur proche de la zone d'étude est libre de constructions. Les perspectives visuelles proches sont possibles vers le site d'étude depuis les RN17 et RD917. Cependant, quelques trames végétales filtrent et cadrent les vues. Cette végétation n'est pas des plus denses, ni continue et offre des perspectives visuelles sur l'ensemble de la zone et parfois même au-delà de la zone de projet.



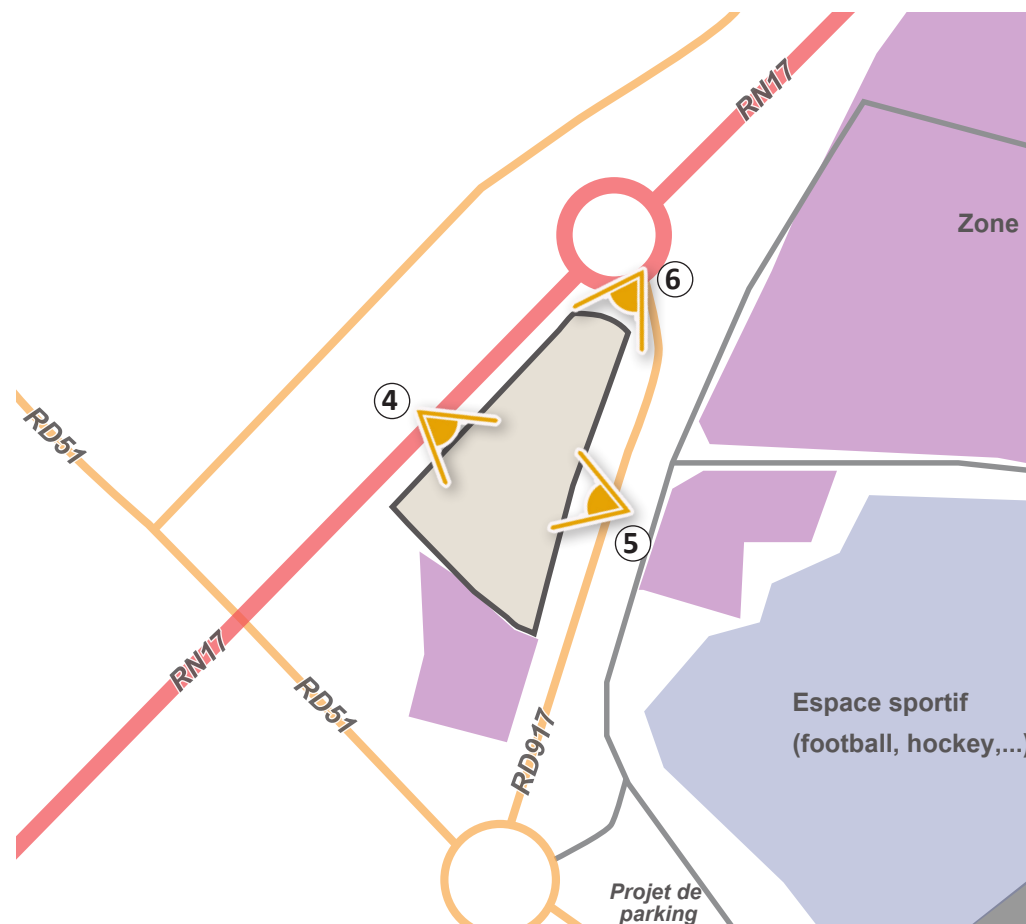
Vue depuis la RN17 - La zone d'étude est ouverte aux vues. Les trames végétales en place cadrent et filtrent les perspectives visuelles : soit les vues sont ouvertes sur les éléments se trouvant au-delà de la zone, soit les vues sont stoppées par la végétation.



Vue depuis la RD917 - La zone d'étude est ouverte aux vues. Les trames végétales en place cadrent et filtrent les perspectives visuelles : soit les vues sont ouvertes sur les éléments se trouvant au-delà de la zone, soit les vues sont stoppées par la végétation.



Vue depuis le carrefour giratoire reliant la RN17 à la RD917. La zone est ouverte aux vues, mais la végétation les cadrent et les orientent.



Connecter le projet au réseau viaire existant ↔

Gérer les interfaces de façon paysagère //

Diminuer la marge d'inconstructibilité liée à la RN17 - 15m - -

Créer une bande paysagère de recul des constructions en façade des axes routiers ●●●●



5.1. Définition

Les nuisances relèvent de 3 thèmes importants: le bruit, l'air et l'eau. Il s'agit en effet de rechercher les formes urbaines les plus efficaces pour protéger les riverains du bruit, de limiter l'étalement urbain le long des axes de communication et d'assurer une desserte par les réseaux d'assainissement ou d'alimentation en eau.

5.2. Parti d'aménagement

Nuisances sonores

Le site de l'étude est impacté par les nuisances sonores générées par les infrastructures voisines (RN17 et RD917) induisant une servitude ATB (axe terrestre bruyant). Cette pollution sonore peut être gênante si des mesures de réduction de ces bruits ne sont pas appliquées.

En dehors de ces axes, aucun autre axe générant des nuisances sonores nuisant au projet ne se trouve à proximité du site d'étude.

Malgré la seule présence de ces axes, 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 : 15m minimum depuis l'axe central de la RN17 et 20m depuis l'axe central de la RD917 pour les constructions**. Il conviendra également d'utiliser pour et dans les constructions des **matériaux bénéficiant de bonnes capacités d'isolation acoustique**.

Gestion des eaux pluviales

Sur le site, il conviendra d'assurer la continuité hydraulique de réseau en place. L'imperméabilisation du site sera limitée autant que possible et les eaux pluviales seront traitées à la parcelle. Les parkings devront être perméables.

5.3. Conséquences réglementaires

- Article 4 : Pas de conséquences. Le projet prévoit l'infiltration de l'ensemble des eaux pluviales.
- Article 6 : Recul obligatoire des constructions de 15m depuis l'axe central de la RN17 et de 20m depuis l'axe central de la RD917.

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 15m depuis l'axe central de la RN17 et de 20m depuis l'axe central de la RD917.

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

Le site est actuellement accessible depuis la RN17 et la RD917 la bordant. Toutefois, la desserte de la zone sera organisée uniquement depuis la RD917 à l'est.

Un arrêt de bus est présent à proximité de la zone le long de la RD51.

Une contre-allée est existante le long de la RD917. Il conviendra d'utiliser cette dernière pour assurer la desserte de la zone de projet afin d'apporter un maximum de sécurité. L'accès se fera donc depuis l'est de la zone.

Il sera dédié aux véhicules motorisés ou non. Il supportera également les déplacements doux et pourra supporter la voirie de desserte.

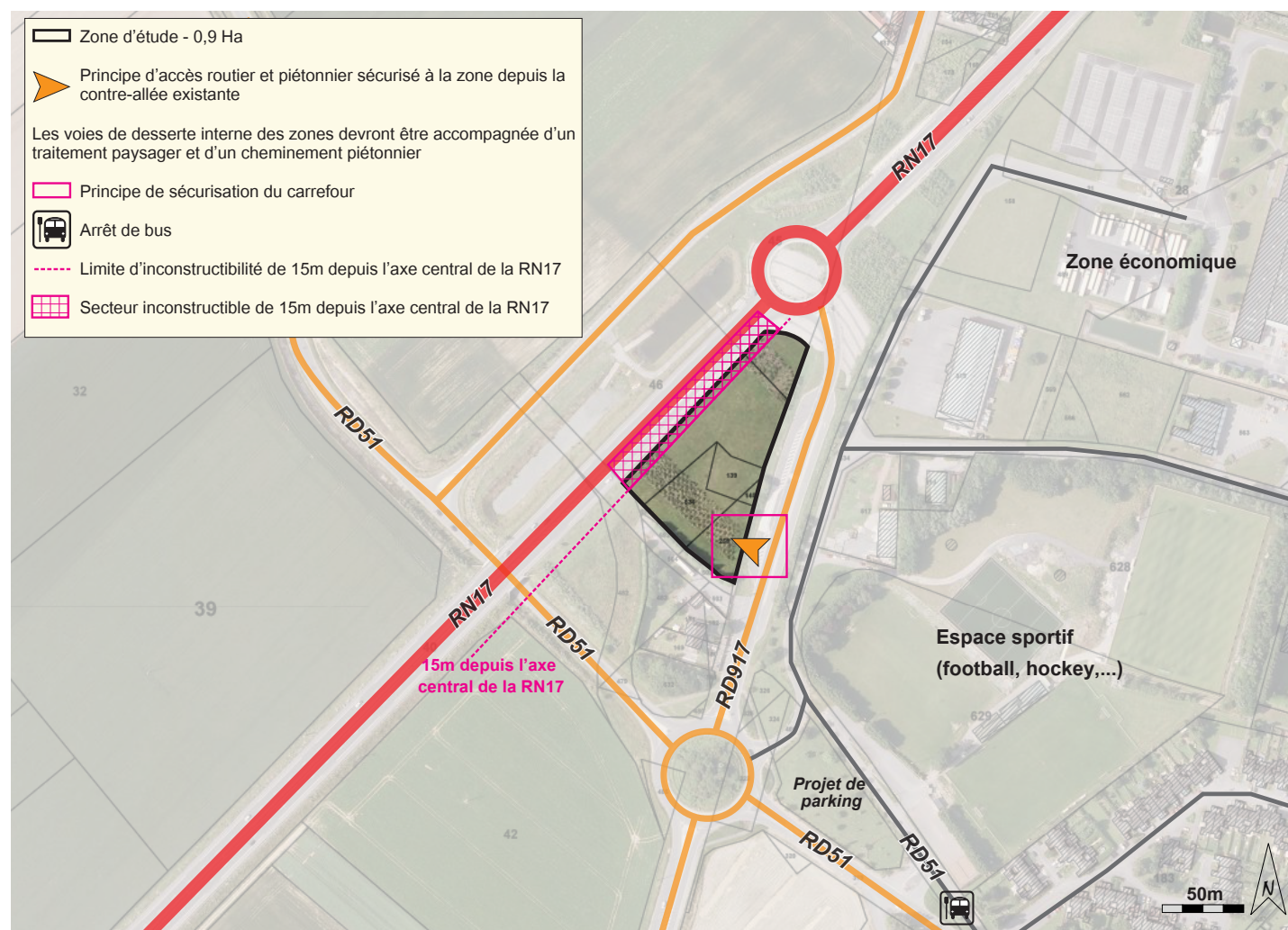
Cet accès sera aménagé en double-sens de circulation et sera sécurisé pour l'ensemble des usagers.

La voirie principale de desserte pourra prendre appui sur l'accès précité. Elle devra être sûre pour l'ensemble des usagers et être accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement piétonnier afin d'apporter une qualité dans les déplacements et dans le cadre de vie des futurs usagers du secteur.

L'accès et le carrefour créé sur la RD917 (depuis la contre-allée) devront être lisibles et sécurisés afin de garantir des conditions d'évolution au sein de la commune les plus sûres.

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

Une bande d'inconstructibilité de 15m depuis l'axe central de la RN17 sera instaurée.



Plan des déplacements

6.3. Conséquences réglementaires

- Article 3 : Les accès directs aux parcelles ne pourront se faire ni depuis la RN17, ni depuis la RD917. Ils se feront par la voie de desserte interne.

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

- Utilisation de la contre-allée existante le long de la RD917 pour créer une desserte sécurisée à la zone.
- Sécurisation du carrefour créé.
- Desserte des parcelles par la voirie primaire ou des voiries secondaires.
- Accompagnement des voiries par des chemins piétonniers et un traitement paysager.

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 économique.

La zone est privilégiée pour l'implantation de locaux commerciaux de petites tailles permettant une intégration urbaine la plus adaptée par rapport au secteur.

Afin d'apporter une certaine qualité à l'entrée de ville, les façades des constructions visibles depuis l'espace public devront être traitées de manière qualitative. Elles devront être adaptées au contexte architectural et urbain existant, afin d'offrir une ambiance et un cadre de vie de qualité. Les éléments techniques devront être intégrés paysagèrement.

L'implantation des constructions ne pourra se faire qu'avec un recul à 15m depuis l'axe central de la RN17 et avec un recul de 20m depuis l'axe central de la RD917. Ceci permettra de limiter les nuisances, ainsi que l'effet d'écrasement ressenti par les usagers de la route. Ce recul permettra également d'apporter une plus-value paysagère sur les franges de la zone. Dans la même optique, les constructions ne pourront dépasser 8m de hauteur au faîtage.

La zone est entièrement concerné par les nuisances sonores. Afin de tamponner ces nuisances, les constructions devront bénéficier de matériaux à bonne capacité d'isolation.

La zone de projet sera d'un seul tenant. Les constructions seront organisées de façon à être desservies par une voie de desserte interne.

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



Plan de la composition urbaine et architecturale

7.3. Conséquences réglementaires

- Article 6 : Reculs : voir paragraphe sur la gestion des nuisances
 - Article 10 : Les hauteurs des constructions sont limitées à 8m au faîtage au sein de la zone.
 - Article 11 : 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 15m depuis l'axe central de la RN17 et de 20m depuis l'axe central de la RD917,
- Soin particulier apporté aux matériaux des constructions pour maintenir la cohérence urbaine et architecturale et pour tamponner les nuisances.
- Qualité isolante des matériaux pour les constructions permettant de tamponner les nuisances sonores.
- Réalisation d'une opération d'ensemble afin de s'assurer d'une cohérence urbaine et architecturale.

8.1. Définition

La qualité de l'urbanisation doit s'apprécier au regard de la logique urbaine générale. L'aménagement de la nouvelle zone doit réduire les impacts sur les milieux environnants. La forme urbaine doit notamment être étudiée pour permettre la notion d'intégration et de mixité des fonctions urbaines en relation aux différentes activités qui pourraient s'y implanter.

8.2. Parti d'aménagement

Le site d'étude est actuellement occupé par des espaces végétalisés.

Intégrer le projet dans un environnement soumis à certaines nuisances est un enjeu du projet.

Les échanges visuels et sonores seront en partie cadrés par la végétation implantées dans les espace d'inconstructibilité et de recul des constructions au sein de la zone.

L'intégration paysagère du site passera par la conservation voire le confortement de la haie existante entre le bâtiment existant au sud et la zone de projet. Cette frange permettra le tamponnement des nuisances, notamment visuelles. De plus, afin de valoriser le projet, les franges en relation avec la RN17 et la RD917 recevront une bande paysagère composée d'une bande enherbée et de plantations basses permettant la conservation de perspectives visuelles vers la zone.

Afin de soigner la qualité paysagère en entrée de ville, les éléments techniques (citerne, espace de stockage, poubelles,...) devront être intégrés de façon paysagère au sein des zones. Les voiries devront également être accompagnées d'un traitement paysager et d'un cheminement piétonnier.

La zone d'étude sera donc entièrement praticable par les piétons et agréable à traverser.



Plan de la qualité urbaine et paysagère

8.3. Conséquences réglementaires

Article 13 : Les marges de recul de 15m depuis l'axe central de la RN17 et de 20m depuis l'axe central de la RD917 devront être plantée au moyen d'une bande paysagère herbacée accompagnée d'une végétation basse.

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

- Création d'une bande de recul paysagère de 15m depuis l'axe central de la RN17 et de 20m depuis l'axe central de la RD917 (voir schéma ci-contre et chapitre sur les nuisances),
- Création de cheminements doux accompagnant les voiries.
- Confortement et préservation de la haie existante entre la zone d'étude et la construction au sud.
- Traitement paysager des axes de déplacement et des interfaces avec les infrastructures voisines.
- Intégration paysagère des éléments techniques.

