
Plan Local d'Urbanisme CHOCQUES

*Orientations d'aménagement et de
programmation*



Arrêté le :	26/ 09/ 2016
Approuvé le :	13 / 12/ 2017

TABLE DES MATIERES

<i>Table des matières</i>	3
I. Avant-propos	4
II. Zone située entre l'école primaire et la Clarence : friche à requalifier	6
a. Contexte et enjeux	6
b. Orientations particulières	6
c. Schéma d'aménagement.....	7
III. Zone située le long de la RD181E8	10
a. Contexte et enjeux	10
b. Orientations particulières	12
c. Schéma d'aménagement.....	15
IV. Secteur situé le long de la RD943.....	17
a. Contexte et enjeux	17
b. Orientations particulières	18
c. Schéma d'aménagement.....	19
V. Recommandations pour l'aménagement des zones d'études.....	21

I. Avant-propos

Dans le cadre de la concrétisation des orientations générales d'aménagement figurant au PADD, la commune a défini des secteurs sur lesquels sont envisagés une restructuration ou un aménagement particulier.

Il s'agit, dans le présent document, de préciser les conditions particulières d'aménagement et d'urbanisme de chacun de ces secteurs, en vue de garantir un minimum de qualité.

Ce document est établi conformément aux articles L.151-6 et L.151-7 et R.151-6, R.151-7 et R.151-8 du code de l'urbanisme :

■ Article L.151-6 :

« Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

En l'absence de schéma de cohérence territoriale, les orientations d'aménagement et de programmation d'un plan local d'urbanisme élaboré par un établissement public de coopération intercommunale comprennent les dispositions relatives à l'équipement commercial et artisanal mentionnées aux articles L. 141-16 et L. 141-17.»

■ Article L.151-7 :

« Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;

2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;

3° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;

4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;

5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;

6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36.»

■ Article R.151-6 :

« Les orientations d'aménagement et de programmation par quartier ou secteur définissent les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone, notamment en entrée de ville.

Le périmètre des quartiers ou secteurs auxquels ces orientations sont applicables est délimité dans le ou les documents graphiques prévus à l'article R. 151-10. »

■ Article R.151-7 :

« Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent comprendre des dispositions portant sur la conservation, la mise en valeur ou la requalification des éléments de paysage, quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs qu'elles ont identifiés et

localisés pour des motifs d'ordre culturel, historique, architectural ou écologique, notamment dans les zones urbaines réglementées en application de l'article R. 151-19. »

■ **Article R.151-8 :**

« Les orientations d'aménagement et de programmation des secteurs de zones urbaines ou de zones à urbaniser mentionnées au deuxième alinéa du R. 151-20 dont les conditions d'aménagement et d'équipement ne sont pas définies par des dispositions réglementaires garantissent la cohérence des projets d'aménagement et de construction avec le projet d'aménagement et de développement durables.

Elles portent au moins sur :

1° La qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère ;

2° La mixité fonctionnelle et sociale ;

3° La qualité environnementale et la prévention des risques ;

4° Les besoins en matière de stationnement ;

5° La desserte par les transports en commun ;

6° La desserte des terrains par les voies et réseaux.

Ces orientations d'aménagement et de programmation comportent un schéma d'aménagement qui précise les principales caractéristiques d'organisation spatiale du secteur. »

Ces orientations sont opposables aux tiers : tout aménagement, installation, travaux, construction doit donc les respecter en terme de compatibilité, c'est-à-dire qu'elles doivent les respecter dans l'esprit et non à la lettre.

II. Zone située entre l'école primaire et la Clarence : friche à requalifier

a. Contexte et enjeux

Le site d'étude se situe au centre du tissu urbain principal de la commune de Chocques. Il vient combler en profondeur des parcelles précédemment urbanisées, il s'agit donc d'une opération de renouvellement urbain dédiée à l'habitat.

Le projet s'intercale entre :

Au nord : les habitations implantées le long de la Rue Principale,

Au sud : des espaces naturels très végétalisés (arbres),

A l'Est : des espaces naturels associés au cours d'eau, la Clarence,

A l'ouest : des fonds de jardins des habitations de la rue de l'Eglise et une école primaire.

D'une superficie de 1Ha, il prend place en profondeur sur une friche économique.

Il est actuellement accessible par le nord via la Rue Principale.

Le centre-ville de la commune se situe à l'ouest à environ 200m de la zone de projet.

L'intégration du projet dans un environnement mêlant espaces naturels, d'équipements et résidentiels est l'enjeu principal de l'aménagement de la zone.

b. Orientations particulières

Accès au site

Un accès routier et piétonnier à la zone sera aménagé de façon sécurisée depuis la Rue Principale. Il sera aménagé en double-sens de circulation.

Voirie

Une voirie primaire desservira et structurera la zone depuis l'accès précité.

La voirie primaire, en double-sens de circulation, sera accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux.

Cette voirie devra être sécurisée pour l'ensemble des usagers.

Déplacement doux

La zone de projet sera raccordée aux quartiers alentours. Les déplacements doux se feront le long des voiries et un cheminement piétonnier sera créé le long de la Clarence. Ce dernier permettra d'agrémenter le cadre de vie et de valoriser le cours d'eau. De plus, une connexion piétonne devra être aménagée entre la zone de projet et l'école primaire.

Sécurisation des carrefours

Le carrefour créé sur la Rue Principale devra être sécurisé et lisible afin de garantir des conditions d'évolution au sein de la commune les plus sûres pour tous.

Intégration paysagère et gestion des ressources naturelles

L'intégration paysagère du site passera par un traitement paysager sur l'ensemble de ses franges. De plus, la frange en lien avec la Clarence (à l'est) recevra un traitement spécifique visant à valoriser et à préserver le cours d'eau. Ainsi, une bande enherbée d'entretien et de déplacement associée à la frange paysagère permettront la bonne relation entre le projet et la ressource naturelle.

Densité et organisation

Il conviendra de respecter une densité minimale de 25 logements par hectare sur l'ensemble de la zone.

De plus, au niveau de la Rue Principale, le rythme urbain existant devra être conservé et les constructions devront s'implanter en front à rue.

Un espace de stationnement perméable sera aménagé sur une partie de la zone concernée par le risque d'inondation.

Les bâtiments situés actuellement au sein de la zone devront être démolis.

Gestion des risques

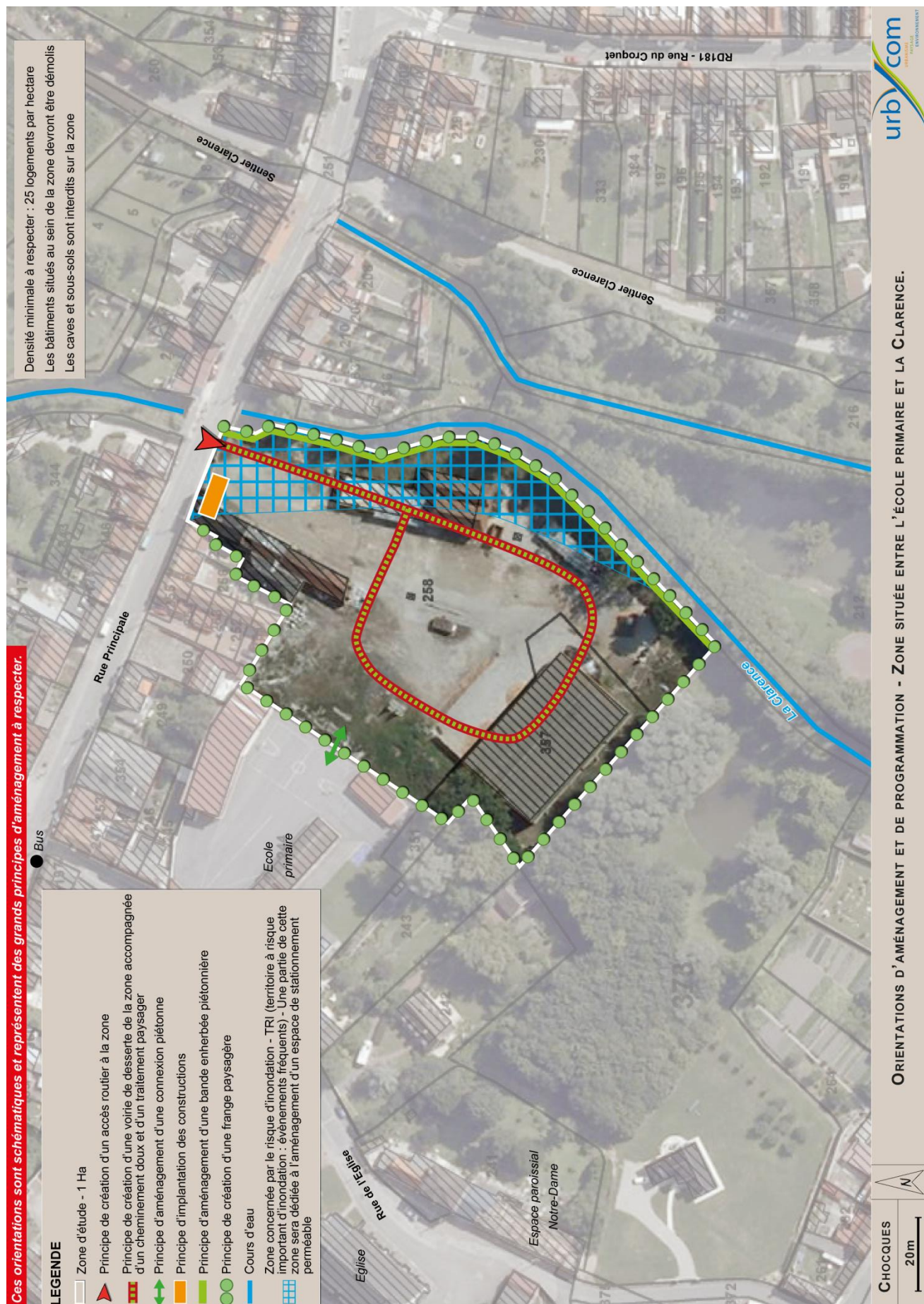
Un risque d'inondation – TRI (territoire à risque important d'inondation : évènements fréquents) est localisé sur la partie est de la zone. Il conviendra de prendre en compte ce risque, notamment par l'interdiction de créer des caves et sous-sols sur l'ensemble de la zone d'étude.

Equipement en réseaux du site

Le site sera raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement.

c. Schéma d'aménagement

Le schéma qui suit retranscrit les grands principes des orientations particulières d'aménagement et d'urbanisme exposées ci-dessus.



III. Zone située le long de la RD181E8

a. Contexte et enjeux

Le site d'étude se situe à l'Est du tissu urbain principal de la commune de Chocques, en entrée de ville. Les orientations d'aménagement et de programmation suivantes concernent deux sites à vocation différentes mais en contact. Ceci permettra d'apporter plus de cohérence dans les aménagements des deux zones. Ainsi, on retrouve une zone de développement de l'habitat, 1AU, de 5,5Ha sur le côté ouest et sur le côté Est une zone de développement économique (1AUe) de 2,7Ha.

La zone dédiée à l'habitat se situe en continuité du tissu urbain présent le long de la rue de Béthune (RD181E8). Ainsi, elle s'intercale entre :

Au nord : une zone d'extension du cimetière communal,

Au sud : la rue de Béthune (RD181E8),

A l'Est : la zone de développement économique,

A l'ouest : les fonds de jardins des habitations de la rue de Béthune.

La zone prend place sur des terres cultivées.

La zone dédiée à l'activité économique se situe en continuité de la zone de développement résidentiel le long de la rue de Béthune (RD181E8). Ainsi, elle s'intercale entre :

Au nord : des espaces cultivés,

Au sud : la rue de Béthune (RD181E8),

A l'Est : la limite communale, des espaces cultivés et au-delà, une zone économique du Parc des Pilastres.

A l'ouest : la zone de développement résidentiel.

La zone prend place sur des terres cultivées. Une ligne électrique traverse la zone du nord au sud. Elle répondra au projet de développement économique situé de l'autre côté de la RD181E8.

Les deux zones sont actuellement accessibles par le sud via la RD181E8 et le nord via la rue de l'Abbaye.

L'urbanisation existante autour des deux zones est constituée de bâti traditionnels et de bâtis pavillonnaires de hauteur allant de R+C à R+1+C.

Le centre-ville de la commune se situe à l'ouest à environ 850m de la zone de projet. Deux arrêts de bus se trouvent à proximité des zones de projet.

L'intégration des projets de 5,5Ha et 2,7Ha dans un environnement mêlant espaces cultivés, économiques et résidentiels, le tout en entrée de ville est l'enjeu principal de l'aménagement des zones.

ELÉMENTS DE CONTEXTE

- Investissement d'espaces agricoles en entrée de ville pour l'aménagement d'une zone économique et d'un zone résidentielle
- Zone bien desservie par la RD181E8 et la rue de l'Abbaye
- Projet de développement économique en face (RD181E8)
- Extension du cimetière à proximité
- Présence d'un carrefour giratoire au sud-est
- Contexte résidentiel : bâti traditionnel le long de la RD181E8 (Habitats avec jardins, mitoyen - R+C à R+1+C) et bâti pavillonnaire le long de la rue de l'Abbaye (Habitats avec jardins - R+C)
- Présence d'une ligne électrique traversant la zone



Habitats de la RD181E8



La zone et la ligne électrique depuis la RD181E8



La zone depuis la rue de l'Abbaye



Habitats de la rue de l'Abbaye



Le carrefour giratoire de la RD181E8

Planche de diagnostic et d'enjeux du projet

ENJEUX

- Développement en extension urbaine à intégrer au contexte
- Liaison routier et piétonnier du secteur et connexion aux quartiers alentours
- Création d'une bande de recul permettant l'intégration de la zone et la circulation piétonne
- Création de logements cohérents avec la demande et avec le contexte urbain : R+1+C - R+2 max.

- Intégration paysagère du projet et valorisation paysagère de la zone, de ses franges et de ses accès
- Intégration architecturale et urbaine des constructions
- Prise en compte de la ligne électrique
- Répartition de la densité et des volumes en fonction des proximités et des nuisances entre les secteurs
- Anticipation d'un développement futur

b. Orientations particulières

Accès au site

■ **Zone résidentielle :**

Deux accès à la zone seront aménagés de façon sécurisée depuis la RD181E8 (rue de Béthune au sud) et depuis la rue de l'Abbaye (au nord). Ils seront dédiés aux accès routiers et piétonniers.

Un troisième accès, uniquement piétonnier et sécurisé, sera aménagé au sud entre la zone de projet résidentiel et la zone de projet économique A.

■ **Zone économique :**

La zone économique est découpée en deux zones : la zone A dédiée aux commerces et services et la zone B dédiée aux entreprises.

Quatre accès routiers sécurisés à la zone seront aménagés depuis la RD181E8 situé au sud de la zone. Deux accès seront dédiés à la zone A et deux à la zone B.

Ces accès routiers seront aménagés en double-sens de circulation.

Pour les deux zones, les accès seront mis en place afin d'entrer et/ou sortir de la zone. Les accès routiers pourront supporter la voirie de desserte et les déplacements doux.

Voirie

■ **Zone résidentielle :**

Une voirie primaire réalisera un bouclage viaire de la zone depuis les deux accès routiers précités. Celle-ci structurera la zone d'étude. A partir de cette dernière, des voiries secondaires pourront permettre la desserte des parcelles.

La voirie primaire sera accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux.

Les voiries créées devront être sécurisées pour l'ensemble des usagers.

■ **Zone économique :**

- Zone A :

Une voirie de desserte prendra appui sur les deux accès précités le long de la RD181E8. Elle desservira et structurera la zone d'étude. Cette voirie devra disposer d'une entrée et d'une sortie distincte. Elle organisera la zone et permettra la desserte des commerces autour d'un espace de stationnement.

- Zone B :

Deux voiries distinctes prendront appui sur les accès précités le long de la RD181E8. Elles desserviront et structureront la zone d'étude.

Ces voiries seront en double-sens de circulation et seront accompagnées d'un traitement paysager et d'un cheminement doux. Afin de fluidifier les déplacements et de faciliter les manœuvres, des aires de retournement seront aménagées en bout de voirie.

Toutes les voiries créées devront être sécurisées pour l'ensemble des usagers.

Déplacement doux

Pour les deux zones, les déplacements doux se feront le long des voiries. Une connexion piétonne entre les deux zones d'étude (zone économique (A et B) et zone résidentielle (C)) sera aménagée afin de faciliter les déplacements entre les secteurs communaux.

De plus, un cheminement piétonnier devra être aménagé au sein de la bande de recul paysagère implantée en frange de RD181E8 le long de la zone de projet. Il permettra la liaison entre le centre-ville et ce nouveau secteur.

Sécurisation des carrefours

Les accès et carrefours créés sur la RD181E8 devront être sécurisés et lisibles afin de garantir des conditions d'évolution au sein de la commune les plus sûres pour tous. De plus, afin de garantir les conditions de sécurité routière maximales, il conviendra de veiller à conserver des perspectives visuelles dégagées aux alentours du carrefour giratoire.

Intégration paysagère et gestion des ressources naturelles

Afin de gérer les nuisances et règles liés à la ligne électrique, un espace vert paysager sera aménagé sous cette dernière. Au sein de la zone résidentielle, cette espace vert pourra prendre la forme de jardins.

■ Zone résidentielle :

L'intégration paysagère de la zone passera par un traitement paysager végétalisé sur ses limites Ouest, Nord et Est en lien avec les espaces urbanisés, les espaces agricoles, le futur cimetière et la zone économique. Le nord comprendra une bande paysagère de minimum 3m de large. Le sud comprendra un espace piétonnier paysager passant le long de la RD181E8. L'ouest et l'est seront traités par des haies.

Ce traitement permettra de gérer et de limiter les échanges, notamment visuels, entre les différentes zones.

■ Zone économique :

L'intégration paysagère de la zone passera par un traitement paysager sur ses limites Ouest, Nord et Est en lien avec les espaces résidentiels, les espaces agricoles. Ce traitement permettra de gérer et de limiter les échanges, notamment visuels, entre les différentes zones. De plus, la façade de la RD181E8 sera traitée qualitativement de façon paysagère. Ainsi, une bande paysagère végétalisée (herbe, arbres, arbustes) sera implantée le long de RD181E8.

Cette bande paysagère en façade de RD181E8 induira un recul des constructions économiques et apportera une plus-value en termes de paysage. Elle créera un signal visuel qualitatif en entrée de ville.

Elle sera complétée par un traitement paysager végétalisé bas réalisé au droit des bâtis (voir plan) de façon à laisser passer les vues.

Pour soigner l'entrée de ville, un principe de végétalisation poussée (arbres ou arbustes) sera mis en place sur la frange Est de la zone B. Les délaissés entre les constructions devront également être plantés.

Des perspectives visuelles qualitatives devront être conservées depuis la RD181E8 entre les bâtiments de la zone B. Ces perspectives permettront de mettre en valeur la plaine agricole et l'ancienne abbaye.

Les éléments techniques de la zone devront tous être intégrés de façon paysagère.

Prise en compte des éléments techniques

Au sein des zones économiques et résidentielles :

Un espace vert paysager devra être aménagé sous la ligne électrique afin de respecter les dispositions d'éloignement et d'implantation des constructions. Sur le secteur résidentiel, les jardins pourront assurer la fonction de l'espace vert de la zone économique.

Densité et organisation

■ Zone résidentielle :

Il conviendra de respecter une densité minimale de 15 logements par hectare sur l'ensemble de la zone.

Trois secteurs sont identifiés afin d'y appliquer une logique différente d'urbanisation en fonction du contexte urbain et architectural local (typologie, accessibilité du centre-ville,...).

Ainsi le nord de la zone sera privilégié pour l'implantation de typologies peu denses (maisons individuelles avec le respect d'une densité minimale de 15 logements par hectare.

En transition entre le nord et le sud de la zone et sur la frange Est, un aménagement de typologies mixtes (denses et peu denses) sera privilégié. Ce secteur devra respecter une densité d'au moins 20 logements par hectare et minimum 20% de logements locatifs sociaux.

Enfin au sud et sur la frange ouest, un aménagement de typologies denses (maisons mitoyennes) sera privilégié. Ce secteur devra respecter une densité d'au moins 20 logements par hectare et minimum 20% de logements locatifs sociaux.

La densité est préférée à proximité des réseaux viaires importants et des transports en commun.

■ Zone économique :

La zone économique est découpée en deux zones distinctes de vocation différentes.

La zone A à l'ouest : celle-ci réalisera une transition en douceur entre les typologies importantes de la zone B (entreprises) et le secteur résidentiel. Elle accueillera des commerces et services avec des volumes bâtis intermédiaires entre les constructions résidentielles (à l'ouest) et les constructions d'entreprises (à l'est).

Cette zone accueillera une ou des constructions économiques de petites tailles (unis ou non), de hauteur maximale de 8m au faîtage et orientées vers la RD181E8.

Ces constructions seront organisées autour d'un espace de stationnement pour les usagers.

La zone B à l'est : celle-ci accueillera des entreprises avec des volumes bâtis plus importants que sur la zone A. Elle sera également divisée en deux secteurs nord et sud. La bande sud accueillera des hauteurs de bâti moins importantes (max. 8m au faîtage) que la bande nord (max. 12m au faîtage) afin de limiter le sentiment d'écrasement pour les usagers des espaces publics proches (RD181E8).

Les bâtiments seront donc de hauteurs différenciées et leur implantation devra se faire perpendiculairement à la RD181E8 afin de conserver des ouvertures et de laisser passer les perspectives visuelles vers la plaine agricole et l'ancienne abbaye situées au nord.

Les constructions de la zone A et B seront implantées avec un recul de 20m depuis l'axe central de la RD181E8 afin de mettre en place la bande paysagère et de limiter l'effet d'écrasement.

Prescription urbaine et architecturale

De manière générale, toutes les nouvelles constructions devront être en cohérence (volumes, matériaux,...) avec les constructions existantes autour.

■ Zone résidentielle :

Au nord de la zone, les constructions ne pourront être implantées à moins de 3m depuis la rue de l'abbaye de façon à accueillir une bande paysagère de 3m minimum.

■ Zone économique :

Les façades des constructions visibles depuis l'espace public devront toutes recevoir un traitement architectural qualitatif. De plus, afin de limiter l'effet d'écrasement par des gros volumes, les hauteurs seront limitées à 8 et 12m au faîtage. L'intégration architecturale passera également par l'intégration de la signalétique et des enseignes au sein des façades et par un choix de matériaux et de couleurs en accord avec le contexte urbain et environnemental. Les éléments techniques (citerne, espaces de stockage,...) ne devront pas être visibles depuis l'espace public ou devront être intégrés de façon paysagère.

Enfin, les constructions annexes devront être en cohérence architecturale avec les bâtis principaux.

Perspective d'évolution

Afin d'envisager un développement futur de la zone économique et afin de limiter l'enclavement des projets, des perméabilités devront être aménagées sur la frange nord du projet.

Equipement en réseaux du site

Les sites seront raccordés au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement.

c. Schéma d'aménagement

Le schéma qui suit retranscrit les grands principes des orientations particulières d'aménagement et d'urbanisme exposées ci-dessus.

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

LEGENDE

- Zone d'étude -1AU - 5,5 Ha = dédiée à l'habitat
- Zone d'étude -1AUe - 2,7 Ha = dédiée à l'activité économique

Principe de création d'un accès routier sécurisé à la zone

Principe d'implantation des constructions

Conserv. une perméabilité afin d'envisager une connexion viaire à long terme

Ligne électrique à prendre en compte

Limite communale

Limite d'implantation des constructions : 20m depuis l'axe central de la RD181E8

Principe de prolongement du cheminement piétonnier (bande paysagère ou trottoir végétalisé)

Principe de liaisons piétonnier entre les zones

Principe de conservation de perspectives visuelles dégagées aux alentours du carrefour giratoire pour des raisons de sécurité routière

Principe de création d'une voirie accompagnée d'un cheminement doux

Principe d'aménagement d'une bande paysagère de 3m minimum

Principe de traitement paysager bas entre les constructions

Principe d'aménagement d'une bande paysagère de recul (herbe, arbustes, bosquets) permettant les déplacements piétons

Principe de création d'une frange paysagère

Principe de végétalisation poussée (arbres, arbustes) de l'entrée de zone (entrée de ville) et des délaissés

Principe de création d'un espace vert (ou jardins) sous la ligne électrique

Principe de conservation d'espace libre de construction permettant des perspectives visuelles ouvertes vers la plaine agricole et l'ancienne Abbaye

LEGENDE

Zone A : secteur commerces et services

Zone A : Secteur privilégié pour l'implantation de bâtiments économiques (commerces, services) de petite taille (un ou deux étages) et de hauteur maximum de 8m au faitage orientés vers la RD181E8 réalisant l'interface entre les activités plus lourdes à l'est et les résidences à l'ouest

Espace de stationnement à créer

Voie de desserte sécurisée de la zone à créer avec une entrée et une sortie distincte

Zone B : secteur économique (entreprises)

Zone B : Secteur pouvant accueillir une hauteur de bâtiments économiques de 8m maximum au faitage

Zone B : Secteur pouvant accueillir une hauteur de bâtiments économiques plus importante, jusqu'à 12m maximum au faitage

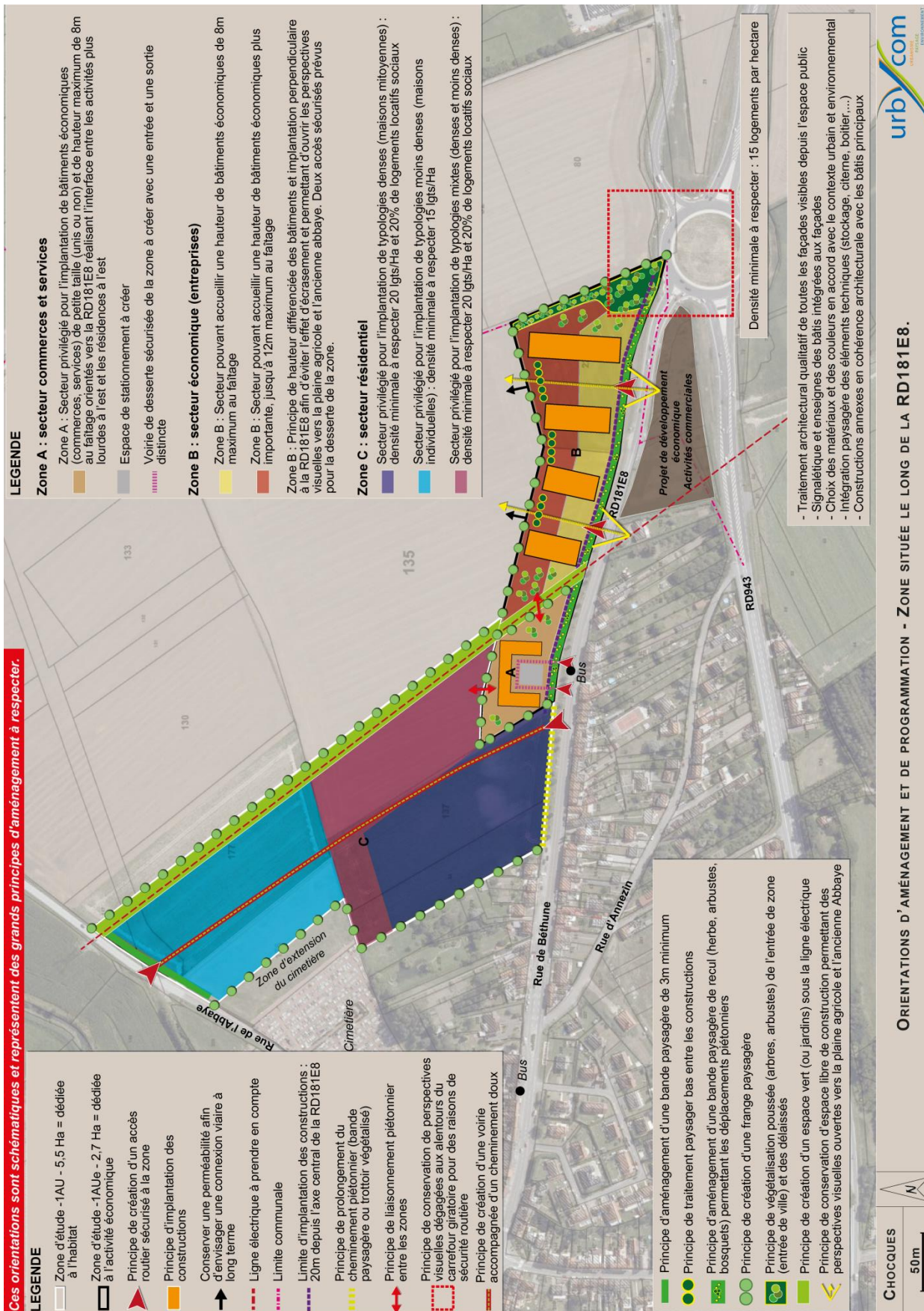
Zone B : Principe de hauteur différenciée des bâtiments et implantation perpendiculaire à la RD181E8 afin d'éviter l'effet d'écrasement et permettant d'ouvrir les perspectives visuelles vers la plaine agricole et l'ancienne abbaye. Deux accès sécurisés prévus pour la desserte de la zone.

Zone C : secteur résidentiel

Secteur privilégié pour l'implantation de typologies denses (maisons mitoyennes) : densité minimale à respecter 20 lgts/Ha et 20% de logements locaux sociaux

Secteur privilégié pour l'implantation de typologies moins denses (maisons individuelles) : densité minimale à respecter 15 lgts/Ha

Secteur privilégié pour l'implantation de typologies mixtes (denses et moins denses) : densité minimale à respecter 20 lgts/Ha et 20% de logements locaux sociaux



CHOCQUES

50m



ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - ZONE SITUÉE LE LONG DE LA RD181E8.

urb.com
URBANISME
ENVIRONNEMENT

- Traitement architectural qualitatif de toutes les façades visibles depuis l'espace public
- Signalétique et enseignes des bâtis intégrées aux façades
- Choix des matériaux et des couleurs en accord avec le contexte urbain et environnemental
- Intégration paysagère des éléments techniques (stockage, citerne, boiler, ...)
- Constructions annexes en cohérence architecturale avec les bâtis principaux

Densité minimale à respecter : 15 logements par hectare

Projet de développement économique Activités commerciales

IV. Secteur situé le long de la RD943

Ce site fait également l'objet d'une étude dite « Loi Barnier », intégrée au Plan local d'Urbanisme.

a. Contexte et enjeux

La zone d'étude d'environ 1,2 Ha, se situe essentiellement sur la commune de Chocques, mais elle est également à cheval sur la commune d'Annezin (0,8 Ha pour Chocques et 0,4 pour Annezin). Pour plus de cohérence, les plans d'étude prendront en compte le projet dans son intégralité. Elle se situe au nord de la RD943. Cette zone économique viendra en complément de la zone d'activités légères (Z.A.L. Parc des Pilastres) existante à l'Est sur la commune d'Annezin. Elle viendra également compléter l'offre économique de Chocques en répondant à la future zone économique prévue au nord de la RD181E8.

Une ligne électrique traverse le territoire communal, ainsi que la zone d'étude.

Un fossé borde la quasi intégralité du périmètre de la zone de projet. Il prend place, plus particulièrement le long des RD, là où il n'y a pas d'habitation.

La zone d'étude prend place, en partie sur des espaces urbanisés qui seront démolis et sur des espaces végétalisés. Ainsi, l'Ouest de la zone est actuellement occupé par des habitations et leurs jardins. L'Est de la zone est occupé par une friche végétalisée entretenue par la commune servant en partie à la gestion hydraulique.

Ce secteur communal présente l'occasion de développer l'activité économique en cohérence avec l'urbanisation future et existante à usage économique située dans ce secteur à cheval entre Chocques et Annezin.

Les enjeux liés au développement du dynamisme économique communal trouvent dans ce secteur une réponse adaptée. Le but des aménagements sera de proposer une zone d'activités économiques adaptée aux besoins de la commune tout en prenant en compte les nuisances liées à l'A21. Elle permettra de vitaliser ce secteur communal en développant l'offre en activités économiques. Ainsi, un dynamisme sera instauré via l'offre d'emplois liée à l'implantation de ce projet au sein du territoire.

Le site est soumis à une étude Loi Barnier liée à la présence en bordure de site de RD943, classée voie à grande circulation. Il conviendra de prendre connaissance de l'étude en plus des orientations d'aménagement prescrites dans ce document.

b. Orientations particulières

Accès et carrefour

La desserte de la zone d'étude se fera depuis un carrefour à aménager depuis la RD181E8 au nord. Il sera dédié aux véhicules légers, clients et salariés du projet et aux poids-lourds. Les carrefours et accès devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers.

Voirie

Depuis l'accès précité sera aménagée une voirie de desserte pour les véhicules légers et lourds. Celle-ci effectuera une boucle au sein de la zone afin de faciliter les déplacements. Cette voirie sera accompagnée de cheminements piétonniers et de traitements paysagers afin d'apporter une qualité dans les déplacements et dans le cadre de vie des futurs usagers du secteur.

Le projet sera donc entièrement connecté au réseau existant. Il conviendra de respecter les prescriptions de sécurité routière imposée par la servitude d'utilité publique EL5 (servitude de visibilité sur les voies publiques) qui prescrit la conservation de vues dégagées au niveau du carrefour giratoire.

L'ensemble des voiries sera accompagné d'un traitement de mise en sécurité, d'un cheminement piétonnier et d'un traitement paysager afin d'apporter une qualité dans les déplacements et dans le cadre de vie des futurs usagers du secteur.

Liaison piétonne

Les déplacements piétonniers suivront principalement les axes routiers et seront sécurisés.

Organisation - Implantation

Les constructions seront desservies par la voirie primaire.

Les constructions ne pourront pas s'implanter dans une bande de 20m depuis l'axe central de la RD943 (cf. étude loi Barnier).

Qualité architecturale

Les constructions devront bénéficier de matériaux à bonnes capacités d'isolation acoustique.

Un soin particulier devra être apporté aux matériaux des constructions pour maintenir la cohérence urbaine et architecturale.

Les constructions devront toutefois être réalisées avec des matériaux adaptés aux nuisances acoustiques et adaptés au contexte architectural et urbain existant, afin d'offrir une ambiance et un cadre de vie de qualité.

Les façades des constructions visibles par les usagers depuis les axes de circulation extérieurs et intérieurs devront être soignées et intégrer un travail architectural plus poussé que sur les autres côtés du bâti, afin d'offrir des bâtiments et une ambiance de qualité.

La hauteur des constructions ne pourra excéder 12m au point le plus haut.

Intégration paysagère

Les franges de la zone d'étude, en relation avec la RD943 et comprise entre l'autoroute et la limite d'inconstructibilité (20m), devront être végétalisées afin d'agrémenter les perspectives visuelles

possibles depuis l'axe viaire, de tamponner les nuisances sonores et de rendre agréable le secteur. Les perspectives visuelles aménagées permettront la mise en valeur et une bonne visibilité des activités économiques implantées. D'autres perspectives visuelles seront aménagées depuis le carrefour giratoire dans un but sécuritaire (voir respect des servitudes).

De plus, un traitement spécifique sera effectué sur la frange ouest, en lien avec les habitations. Il s'agira de mettre en place une clôture de 2m maximum de hauteur.

L'ensemble des limites du projet devra recevoir un traitement paysager (arbres, herbes, arbustes,...). A l'ouest, ce traitement complètera la clôture. De plus, des bassins paysagers de gestion hydrauliques seront implantés au sein de la zone.

Un traitement paysager sera mis en place le long des axes de déplacement.

Respect des servitudes

Afin de respecter la servitude EL5, il conviendra de conserver des perspectives visuelles dégagées à proximité du carrefour giratoire afin de favoriser la sécurité routière.

Equipement en réseaux du site

Le site sera raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement.

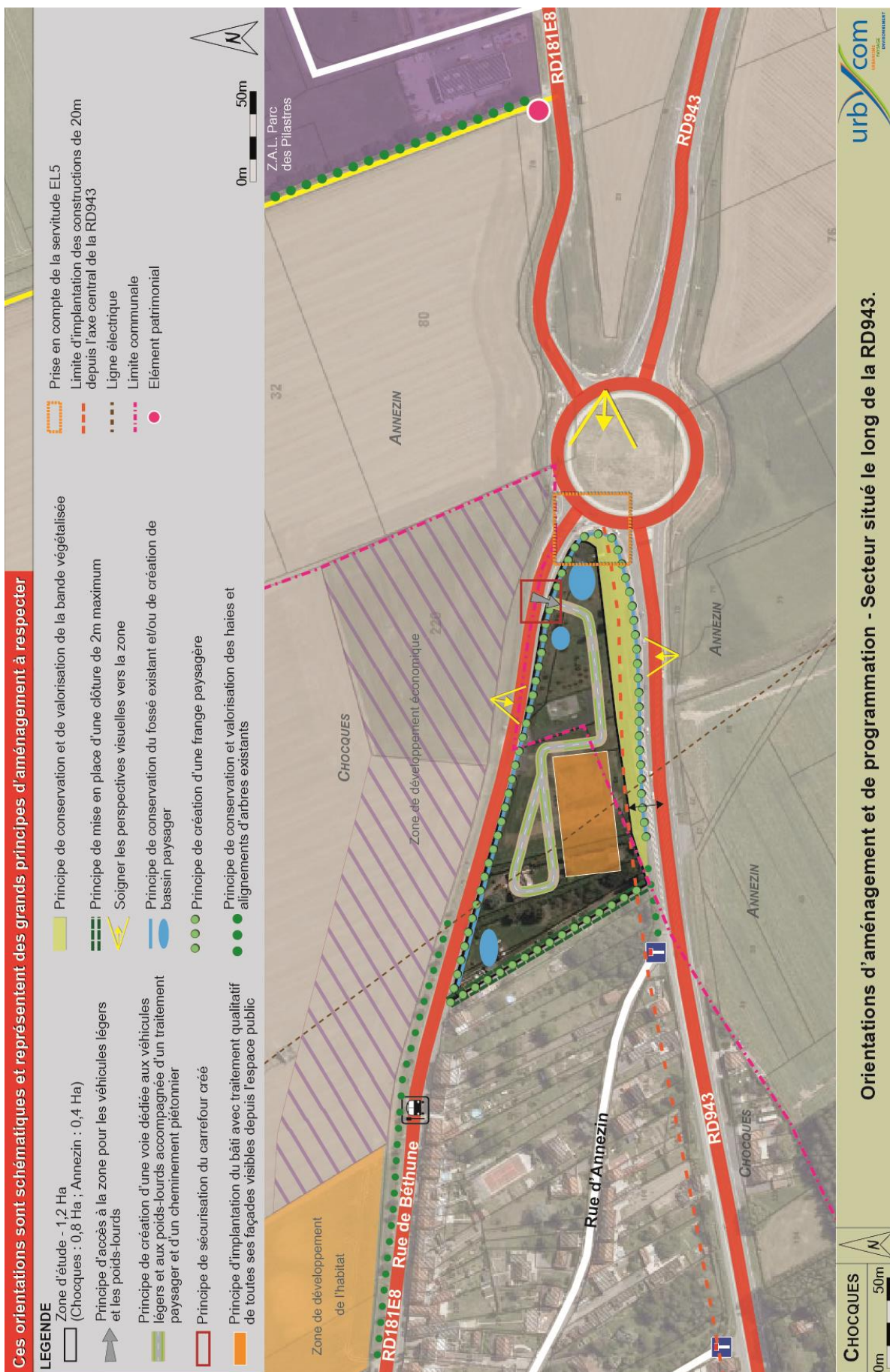
Les dispositifs de récupération des eaux pluviales, qu'il s'agisse d'une récupération domestique ou d'une récupération par infiltration à la parcelle, sont à privilégier, étant donné la nature du terrain.

Gestion hydraulique

Le fossé existant en bordure de site devra être préservé, ainsi que ses fonctions hydrauliques. Les excédents pourront être rejetés dans le réseau public avec un débit ne pouvant être supérieur à 2 litres par seconde et par hectare de surface totale.

c. Schéma d'aménagement

Le schéma qui suit retranscrit les grands principes des orientations particulières d'aménagement et d'urbanisme exposées ci-dessus.



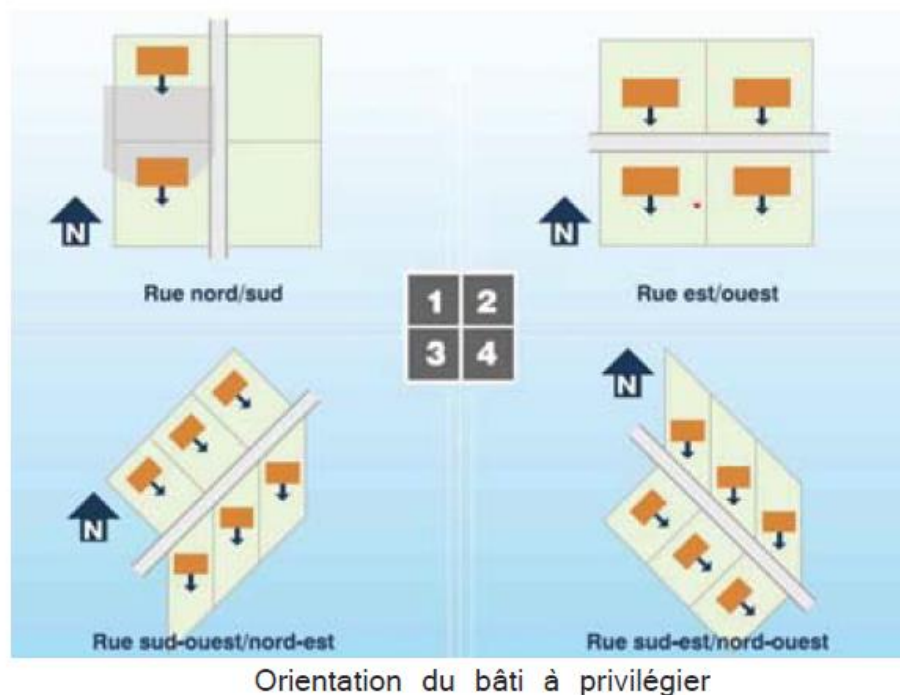
V. Recommandations pour l'aménagement des zones d'études

Aménagement bioclimatique

L'urbanisation de la zone devra être basée sur des réflexions prenant en compte l'aménagement bioclimatique. L'opération devra s'adapter son environnement (et non l'inverse) et en tirer le plus de bénéfices possible en fonction de son usage, notamment en matière d'énergie.

Afin d'optimiser les avantages liés à l'aménagement bioclimatique, notamment en terme de confort de vie et de réduction des coûts, il conviendra de :

- Etudier la topographie de façon à optimiser l'implantation sur la parcelle.
- Etudier les ombres portées des bâtiments et éviter les nuisances liées à celles-ci.
- Implanter le jardin et les maisons de façon à ce qu'ils profitent au maximum des apports solaires (hiver= capter et retenir la chaleur ; été = capter et retenir la fraîcheur).
- Etudier les matières (eau, végétal...) et matériaux (enrobé, béton, bois...) existant à proximité et à mettre en place. Chaque élément possède des caractéristiques qui permettent de définir son efficacité selon l'environnement donné.
- Etudier les vents afin de ne pas créer de couloir de vent et de ne pas exposer les façades aux vents dominants.



Energie

La production et l'utilisation raisonnée de l'énergie sont des enjeux majeurs de la gestion d'un territoire. Afin de tendre vers une bonne maîtrise de l'énergie, il conviendra de :

- Appliquer à minima la RT2012 pour les constructions.
- Etudier les possibilités de mise en place de systèmes de production d'énergies renouvelables adaptés au contexte, et si possible de penser une mutualisation du réseau : éolienne, solaire thermique, solaire photovoltaïque, géothermie, filière bois, aérothermie.
- Etudier la possibilité de se raccorder ou de créer un réseau de chaleur.
- Mettre en place un éclairage public adapté et efficace, notamment en terme de sécurité et de consommation, et surtout non intrusif : utilité, orientation, diffusion, puissance... sont de critères à étudier lors de la conception du projet.

Déplacements et accessibilité

Les aménagements devront respecter les normes PMR en vigueur et intégrer dans la mesure du possible des stationnements et des liaisons pour les modes de déplacements doux.

Déchets

La réduction et la réutilisation des déchets fait partie des enjeux majeurs de nos sociétés, ainsi il conviendra de :

- Favoriser le tri à domicile et au sein de l'espace public avec l'implantation de points d'apport volontaire. Bien sûr en les intégrant dans le paysage.
- Inciter les habitants à s'équiper de bacs de compostage.

Eau

Afin d'appliquer une gestion maîtrisée de l'eau, il conviendra de mettre en place des moyens d'économie et de récupération de l'eau (exemple : bac de récupération des eaux de pluie).

Dispositifs Techniques

Les dispositifs implantés à l'extérieur de la construction devront être bien intégrés, de manière à minimiser leur impact visuel. Plusieurs pistes pour cela :

- Les implanter sur des constructions annexes,
- Les implanter de manière à ce qu'ils ne soient pas visibles de la voie publique ou de l'espace public,
- Les regrouper,
- Les dissimuler, par exemple par le choix d'une végétation adaptée,
- Adapter l'implantation à la composition de la construction.