

Département du Pas-de-Calais

Commune de Nœux-les-Mines



Plan Local d'Urbanisme

Orientations d'aménagement
Réhabilitation du site de Leroy Merlin
Zones AU sud-ouest

Approbation

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Municipal en date du : **28 octobre 2011**

Signature du Maire :

SoREPA

Centre Arthur Pique
11 rue Léon Blum
BP 80195 - 62804 LIEVIN Cedex
Tel: 03.21.78.55.22
Fax: 03.21.78.99.00

80, rue de Marcq - BP 49 - 59441 WASQUEHAL cedex



3.1

Sommaire

1. Contexte Juridique des Orientations d'Aménagement	4
1.1. Article R 123-1 du Code de l'Urbanisme	4
1.2. Objectifs recherchés des orientations d'aménagement	4
2. Renouvellement urbain : site de Leroy Merlin et fosse n°1 de Noeux	5
2.1. Principes d'aménagement à respecter	5
2.2. Orientation d'aménagement définie sur le secteur	7
3. Zones 1AU rues Condorcet, Jean Jaurès, Henri Béharelle	9
3.1 Localisation	9
3.2 Orientations d'aménagement définies sur le secteur	10

1. Contexte Juridique des Orientations d'Aménagement

1.1. Article R 123-1 du Code de l'Urbanisme

Le plan local d'urbanisme comprend un rapport de présentation, le projet d'aménagement et de développement durable de la commune et un règlement ainsi que des documents graphiques. Il peut comporter en outre des **orientations d'aménagement** relatives à des quartiers ou à des secteurs, assorties le cas échéant de documents graphiques.

Ces orientations peuvent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre, notamment pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.

Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics. Afin de garantir une cohérence d'ensemble dans les futurs aménagements des zones d'ouverture à l'urbanisation (zones AU), la commune de Noeux-les-Mines a établi des orientations d'aménagement sur les zones à urbaniser et le site de Leroy-Merlin (requalification de friche). Ces orientations d'aménagements sont les déclinaisons opposables des principes d'aménagements exposés sous formes de croquis dans le rapport de présentation.

1.2. Objectifs recherchés des orientations d'aménagement

Les principes fixés dans les orientations d'aménagement répondent aux objectifs suivants:

- ✓ Promouvoir un développement urbain de qualité, principalement en continuité des zones bâties existantes, en préservant et en intégrant les entités naturelles interstitielles ;
- ✓ Assurer l'intégration du nouvel espace urbanisé en garantissant des transitions qualitatives avec les espaces naturels ou bâtis situés à ses abords ;
- ✓ Assurer la cohérence des initiatives privées en matière de développement urbain avec les objectifs publics affichés au PADD.

Les orientations d'aménagement visent principalement à :

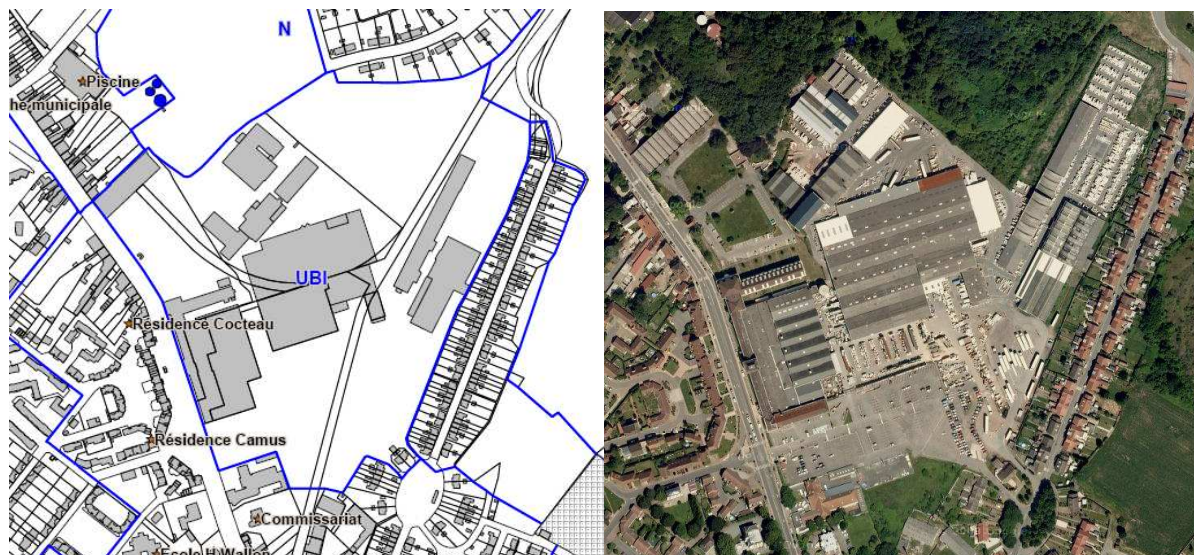
- ✓ Compléter le maillage de voies carrossables et celui des modes de déplacement piétons, deux roues, afin d'éviter le fonctionnement en impasse (accessibilité des équipements, fonctionnement des services publics, mise en relation des rues) ;
- ✓ Traiter les zones de contact avec les tissus existants.

Trois secteurs de la commune sont concernés par des **orientations d'aménagement (OA)**. Parmi eux, un est concerné en particulier par un **dossier « d'Amendement Dupont »** au titre de l'article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme.

Secteur	Vocation	Zonage	Amendement Dupont
N°1 : réhabilitation Leroy Merlin (renouvellement urbain)	Mixte (habitat, commerces, équipements, services)	UBI (secteur spécifique)	Non
N°2 : « Jean Jaurès – Henri Béharelle »	Extension urbaine à vocation principale habitat	1AU	Non
N°3 : extension de Loisinord	Extension urbaine à vocation principale activités, commerces, services	1AUE	Oui

2. Renouveau urbain : site de Leroy Merlin et fosse n°1 de Noeux

Le site de l'ancien magasin Leroy Merlin et de la fosse n°1 constitue un enjeu majeur du PLU de Noeux-les-Mines. En effet, d'une superficie d'environ 13 hectares, la zone offre des opportunités de développement sans pareille, via la requalification d'une friche industrialo-commerciale en cœur urbain.



De fait, l'aménagement de ce site devra faire l'objet d'une attention toute particulière ; la présence de bâtiments classés sur le site, et la proximité d'une ZNIEFF de type 1, incitent à la prudence.

2.1. Principes d'aménagement à respecter

Des principes d'aménagement sont définis dans la zone, déclinés selon plusieurs thématiques :

Préserver l'existant :

- Les bâtis patrimoniaux identifiés sur la zone (Grands Bureaux, Ateliers Centraux, bâtiments de la fosse n°1) devront être préservés mis en valeur. L'activité des bâtiments situés le long de la rue Nationale devra être préservée. Les bâtiments situés au nord-ouest de la zone devront être requalifiés en équipements culturels (salle de spectacle, musée, espace d'exposition...etc.).
- La ZNIEFF de type 1 (terril n°36), située au nord-ouest de la zone d'études, devra faire l'objet d'une attention toute particulière. Les aménagements programmés ne devront pas altérer la qualité paysagère de ce milieu. Un traitement paysager sera assuré entre le teruil et l'ancienne friche.

Aménager les accès et les espaces publics au sein de la zone :

- L'accès principal sera aménagé à partir de la rue Nationale, dans le prolongement de la rue du Maréchal Saint Arnaud. Le carrefour sera aménagé en carrefour urbain fluide. La voirie longera d'abord les anciens Ateliers Centraux, pour ensuite bifurquer et longer parallèlement la rue de Moussy. Cette voirie à double sens devra assurer la

desserte des aménagements de part et d'autre, ainsi qu'un trafic de transit entre le sud de la commune et la zone de Loisinord.

- Un grand espace public pourra être aménagé au milieu de la voirie principale, donnant sur divers équipements publics et administratifs.
- Un second accès à la zone, situé plus au nord sur la rue Nationale, et longeant toujours les anciens Ateliers Centraux, servira de desserte fine pour les aménagements prévus en cœur de zone. Cette voirie pourra également desservir les équipements culturels à l'ouest. Elle rejoindra ensuite la voirie principale.
- Pour assurer une transition harmonieuse entre le terri n°36 et l'ancienne friche, les abords du terri seront aménagés en espace vert public.

Assurer une mixité de fonctions :

- De part et d'autre de la voirie principale, des programmes mixtes commerces-habitats seront développés. Le bâti se fera sous forme de petits collectifs, ne dépassant pas R+2.
- Plus au nord, toujours le long de la voirie principale, les programmes développés seront exclusivement dédiés aux commerces et aux activités tertiaires. Les constructions prévues ne devront pas dépasser R+3.
- Le cœur de zone, directement situé au nord des Ateliers Centraux dans l'îlot formé par les voiries prévues, sera exclusivement à vocation habitat. Le centre sera occupé par des logements individuels, tandis que les limites d'îlots pourront être aménagées en petits collectifs, ne dépassant pas R+3. Les espaces verts pourront être soit individuels, soit communs à toutes les habitations.
- Les équipements publics et administratifs seront situés autour de la place aménagée le long de la voirie principale.
- Des équipements à vocation culturelle seront aménagés dans les anciens bâtiments de la fosse n°1.

S'assurer de possibilités suffisantes de stationnement :

- En cœur d'îlot, les stationnements des habitats individuels se feront soit à la parcelle, soit par le biais d'espaces de stationnement mutualisés.
- Pour les équipements publics, administratifs et culturels, des surfaces de stationnement nécessaires devront être prévues. Elles pourront être majoritairement situées à l'ouest de la zone, autour des équipements culturels prévus, et seront en grande partie végétalisées.
- Pour les petits collectifs, ainsi que pour les commerces et les activités tertiaires situés plus au nord de la zone, des solutions de parkings communs pourront être développées. Ceux-ci pourront être situés en sous-sol.

2.2. Orientation d'aménagement définie sur le secteur

Tenant compte des préconisations en matière d'aménagement, l'orientation d'aménagement suivante a été définie sur le secteur :

L'orientation d'aménagement du secteur comprend trois aspects :

- **Occupations du sol**
- **Accès et voirie**
- **Intégration paysagère**

1. Occupations du sol

Le secteur sera concerné par plusieurs types d'occupation du sol :

- **Au centre**, une zone de logements de différentes typologies (individuel, collectif) ;
- **A l'est, longeant la rue de Moussy**, une zone d'activités, services et commerces ;
- **Au sud**, une zone mixte entre services et logements ;
- **Au nord, comprenant les bâtiments de l'ancienne fosse n°1 de Noeux**, une zone d'équipements culturels réutilisant l'existant ;
- **A l'ouest**, l'actuel magasin de bricolage est conservé.

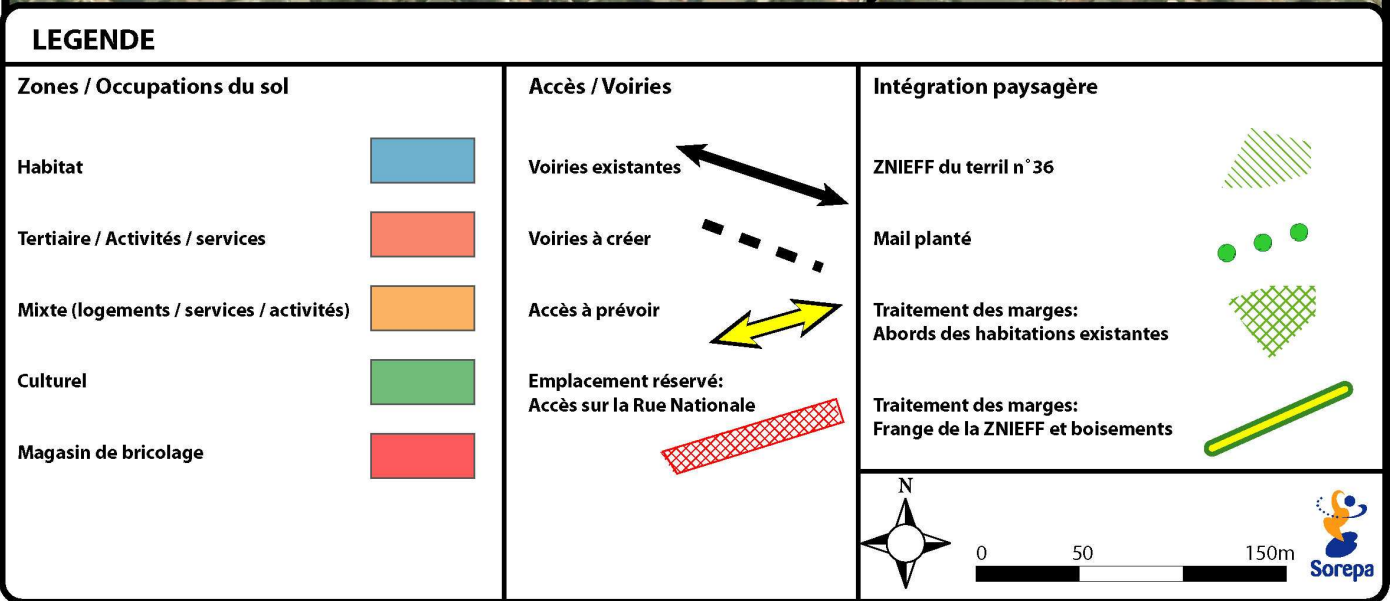
2. Accès et voirie

Le projet d'aménagement devra se connecter aux voiries existantes : **Rue Nationale et Rue de Moussy**. **Deux accès** devront être prévus sur la rue Nationale ; **un emplacement réservé** est d'ailleurs inscrit dans le cadre du PLU concernant l'accès nord sur la Rue Nationale. **Un troisième accès** devra être prévu au nord de la zone, ceci afin d'optimiser les flux et circulations au sein du projet.

3. Intégration paysagère

Du fait de sa localisation, **les aménageurs devront porter une attention toute particulière à l'intégration paysagère du projet :**

- **Au nord de la zone**, il s'agira de tenir compte de la **proximité de la ZNIEFF du Terril n°36 de Noeux** en assurant une zone de transition et un aménagement paysager des abords de la zone culturelle, avec éventuellement l'aménagement d'accès et cheminements doux sur la frange.
- **A l'est**, il s'agira d'assurer un paysagement harmonieux des aménagements compte tenu de la **proximité des jardins des maisons ouvrières** situées rue Moussy. **Des jardins partagés** entre la zone du projet et les habitations existantes pourront être aménagés.
- **La voirie reliant la Rue Nationale au nord du projet devra faire l'objet d'un traitement paysager en mail planté**, afin d'assurer une qualité paysagère certaine au cœur de la zone de projet.



3. Zones 1AU rues Condorcet, Jean Jaurès, Henri Béharelle

3.1 Localisation



Source photographique : PPIGE

Ces zones sont reprises de l'ancien POS, mais leur surface a été fortement diminuée afin de correspondre au mieux aux objectifs démographiques et de consommation des terrains. Ainsi, la zone 1AU au nord-ouest reprend une partie de l'ancienne zone 20NA et une partie de l'ancienne zone 50NA et la zone 1AU du sud-est reprend une partie de l'ancienne zone 30NA.

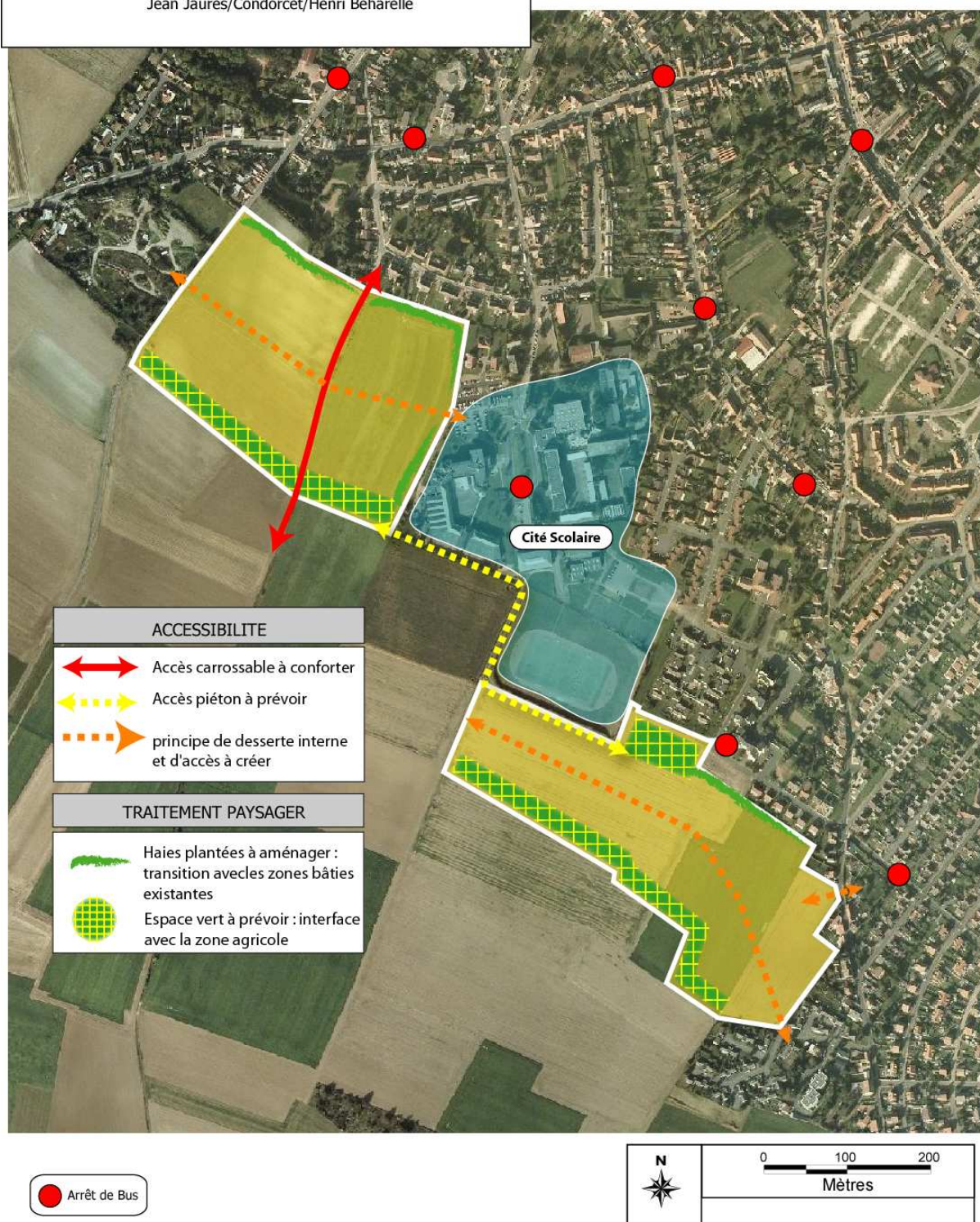
3.2 Orientations d'aménagement définies sur le secteur



Commune de Noeux-les-Mines
Zones à urbaniser

Jean Jaurès/Condorcet/Henri Béharelle

02. Orientation d'aménagement



Source photographique : PPIGE

Le maintien au PLU d'une partie des zones urbanisables dans ce secteur est justifié par la volonté communale de permettre une extension de l'habitat au sud-ouest de la commune, dans la continuité de l'aménagement de la cité scolaire. La proximité des

équipements scolaires fait que ces secteurs restent les plus pertinents pour accueillir de nouvelles populations.

L'urbanisation s'y fera donc de manière concentrique par rapport aux zones urbaines existantes ; les nouvelles implantations s'effectueront dans la continuité du tissu bâti et des voiries déjà présentes, l'objectif à terme étant de proposer un « nouveau morceau de ville » disposé autour de la Cité Scolaire.

Les orientations d'aménagement définies sur ce secteur sont les suivantes :

ACCESSIBILITE	
Orientation	Justification
Accès carrossable à conforter	La rue Voltaire traverse la zone 1AU au nord-ouest. Elle devra être redimensionnée pour supporter le trafic inhérent à l'urbanisation de la zone 1AU. Elle pourra faire l'objet d'un traitement de qualité au niveau de ses abords, et sera doublée d'une liaison douce (piste cyclable, voie piétonne).
Accès piéton à prévoir	Une liaison douce devra être prévue dans l'aménagement de la zone, qui reliera les deux zones 1AU au pôle scolaire situé au nord.
Principe de desserte interne et d'accès à créer	Les zones 1AU devront être desservies via des voies carrossables. • Pour la zone 1AU à l'ouest, des accès devront être aménagés depuis la rue Jean Jaurès et vers le Pôle Scolaire (rue Jules Mousseron). • Pour la zone 1AU à l'est, un accès devra être prévu depuis la rue de Coutances. Une voirie pourra desservir la zone d'est en ouest, et à terme pourra être reliée à la rue Voltaire. Un second accès à la zone pourra être aménagé depuis la rue Henri Béharelle.
TRAITEMENT PAYSAGER	
Orientation	Justification
Haies plantées à aménager	Ces aménagements de haies plantées visent à aménager des transitions entre les zones déjà construites et les zones à aménager. Outre le fait d'assurer une bonne qualité paysagère, il s'agit de limiter les impacts sur le paysage pour le tissu urbain déjà existant, et d'intégrer au mieux les constructions à venir.
Espace vert à aménager	Ces espaces devront être aménagés de telle sorte qu'ils limitent les impacts des nouvelles zones bâties sur la plaine agricole. Au niveau du pôle scolaire, l'aménagement d'un espace vert se fera dans la continuité des infrastructures sportives adjacentes et permettra de créer un espace agréable pour la résidence Louise Weiss.

Département du Pas-de-Calais

Commune de Nœux-les-Mines



Plan Local d'Urbanisme

Orientations d'aménagement
Prise en compte de la Loi Barnier
Autoroute A26

Approbation

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Municipal en date du : **28 octobre 2011**

Signature du Maire :

SoREPA

Centre Arthur Pique
11 rue Léon Blum
BP 80195 - 62804 LIEVIN Cedex
Tel: 03.21.78.55.22
Fax: 03.21.78.99.00

80, rue de Marcq - BP 49 - 59441 WASQUEHAL cedex



3.2

SOMMAIRE

PREAMBULE.....	3
JUSTIFICATION ET MOTIVATIONS AU REGARD DE L'ARTICLE L.111.1.4 DU CODE DE L'URBANISME	3
(LOI BARNIER/AMENDEMENT DUPONT)	3
PRESENTATION DU SITE	4
1. Eléments physiques	5
2. Occupation du sol.....	8
3. Paysage.....	12
4. Trafic Routier et Environnement Sonore	15
5. Projets d'aménagement routier	15
6. Contexte réglementaire	17
PRESENTATION DU PROJET DE COMPOSITION URBAINE	18
1. Un projet global d'aménagement sur les secteurs proches de l'A26	18
2. Noeux-Les-Mines : le projet d'aménagement de la zone 1AUE.....	21
CRITERES DE QUALITE DES FUTURES ZONES URBANISEES AU REGARD DES NUISANCES, DE LA SECURITE, DE L'URBANISME ET DES PAYSAGES, DE L'ARCHITECTURE	29
1. La prise en compte des nuisances.....	29
2. La sécurité à l'intérieur de la zone.....	29
3. La Qualité de l'Urbanisme et des Paysages.....	31
4. La qualité architecturale : contraintes de volume et d'aspect général.....	33

PREAMBULE

Justification et motivations au regard de l'article L.111.1.4 du code de l'urbanisme (Loi Barnier/Amendement Dupont)

L'objet de la présente étude consiste à prendre en compte les dispositions de la Loi Barnier sur une zone 1AUE, d'urbanisation future, présente à proximité de la déviation de la RD 937 et de l'actuelle autoroute A26.

En 2010, ces terrains sont toujours exploités par l'agriculture mais à vocation d'espace d'extension au présent P.L.U.

Ainsi l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme indique : *« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes et des déviations au sens du code de la voirie routière et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation (...) »*

Cette interdiction ne s'applique pas aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières, aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières, aux bâtiments d'exploitation agricole, aux réseaux d'intérêt public, à l'adaptation, la réfection ou l'extension de constructions existantes (...)

Ces dispositions ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le Plan Local d'Urbanisme ou dans un document d'urbanisme en tenant lieu, 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. »

Afin de lever l'interdiction de construire dans la bande de 100 mètres présente de part et d'autre de l'A26, l'étude comporte les points suivants :

- Analyse de l'état existant,
- Définition d'un projet urbain,
- Analyse des critères de qualité de la future zone urbanisée au regard des nuisances, de la sécurité, de l'urbanisme et des paysages, de l'architecture.
- Traduction réglementaire.

PRESENTATION DU SITE

Situées à la limite l'Est du territoire communal, les différentes parcelles du Plan Local d'Urbanisme concernées par la présente étude se situe en secteur 1AUE, sur 76,7 hectares le long de l'autoroute.

Elles sont délimitées par :

- Au Nord et pour une partie à l'Est, la limite communale avec Labourse,
- Au Sud-Est, la limite communale avec Mazingarbe,
- Et à l'Ouest, par la zone Loisinord (la piste artificielle de ski, la base nautique, centre commercial...).

Actuellement, les terrains concernés sont occupés principalement par des terres agricoles. A terme, leur vocation future est un lotissement commercial (zone 1AUE), prévu au P.L.U. actuel dans la deuxième phase du programme Loisinord.

Les voies ferrées et autoroute, qui jouxte la zone, sont en déblais à ce niveau du territoire, sur une hauteur d'environ 8 à 10 mètres. Cela amène une perception peu importante des infrastructures avec un continuum visuel. Seul l'aspect sonore rappelle la proximité des voies. Plus au Sud, en continuité de la zone 1AUE sur la communes de Mazingarbe, la topographie s'inverse avec la zone du périmètre d'étude qui se retrouve en contrebas des voies ferrées et autoroutière qui domine visuellement le paysage, en étant entre 6 et 8 mètres au-dessus du terrain naturel.

1. ELEMENTS PHYSIQUES

Topographie

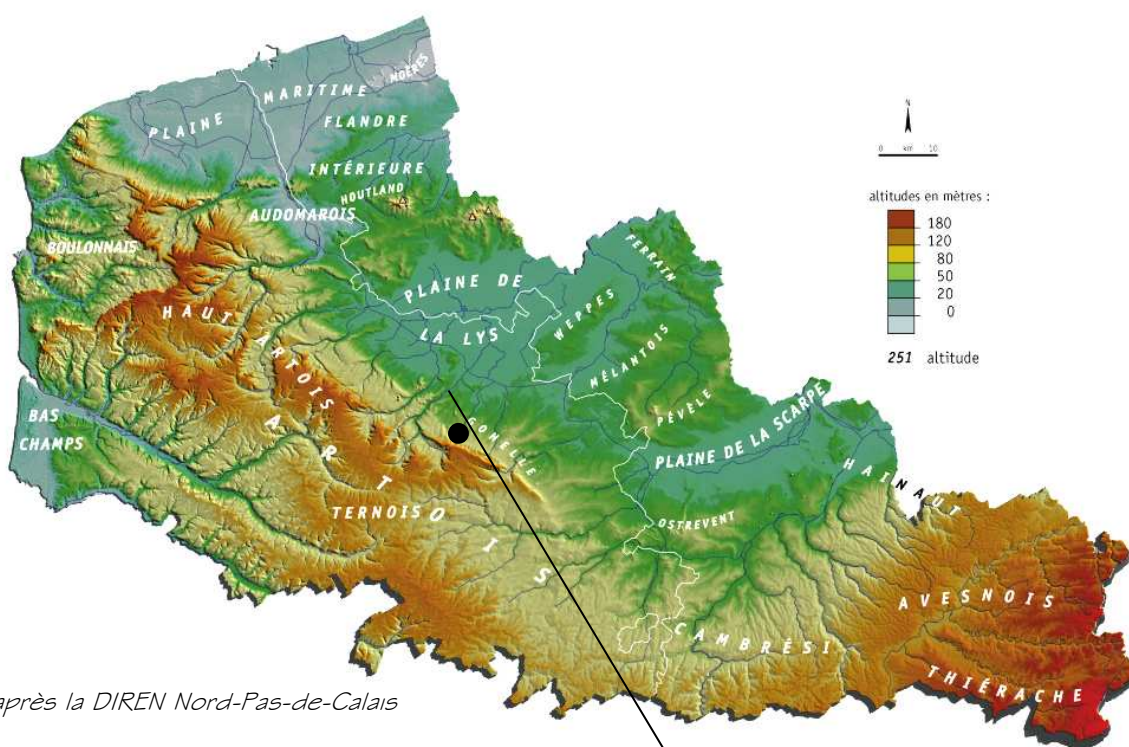
L'espace du territoire concerné pour la présente étude est au contact des contreforts de l'Artois et de la Plaine de la Lys.

Les altitudes sont comprises entre 30 et 70 mètres. La pente, de faible amplitude, a une direction Sud-Ouest/Nord-Est (des points les plus hauts aux points les plus bas).

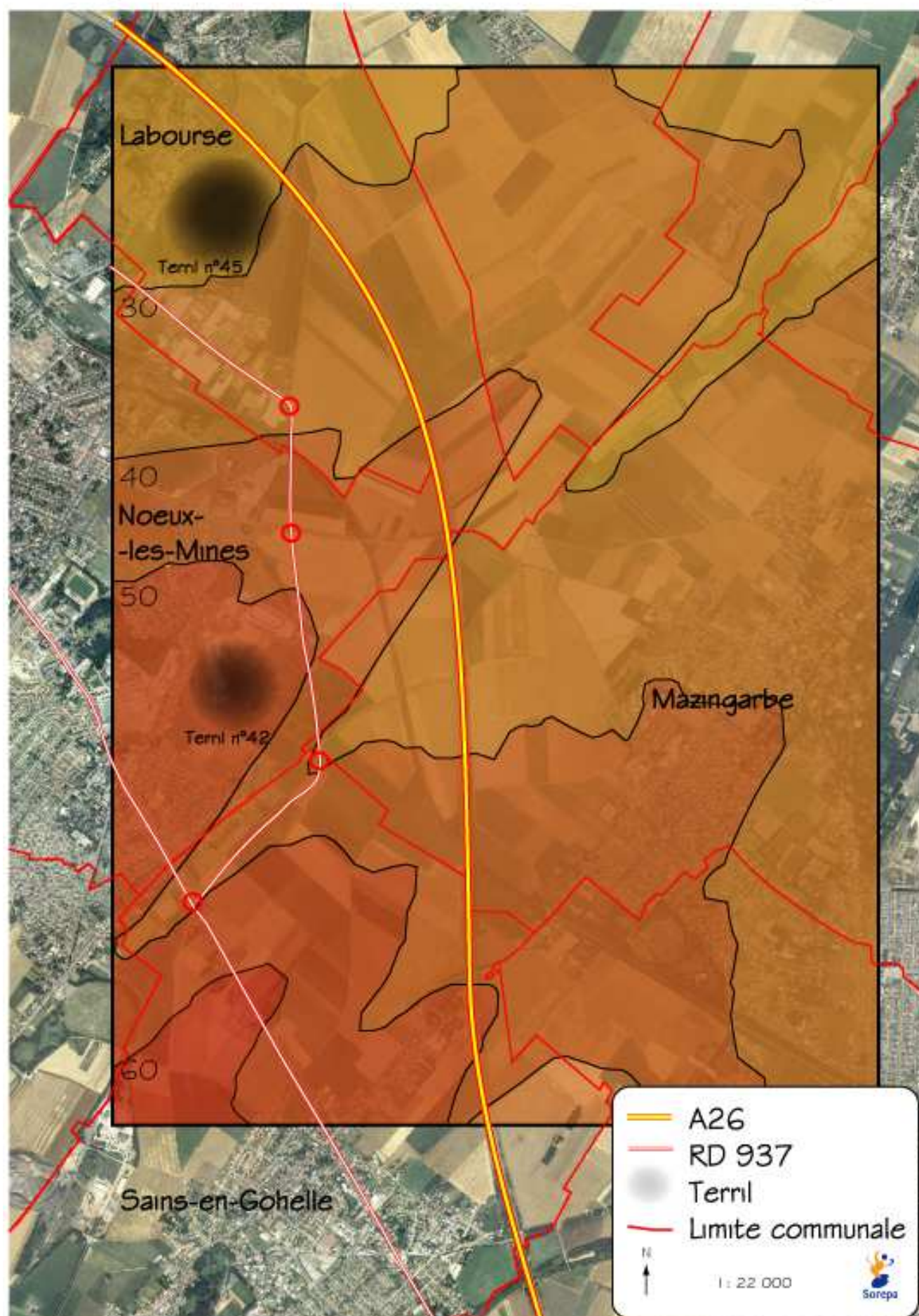
Les principaux éléments de relief de la commune sont artificiels, constitués par les terrils n°45 et n°42 (accueillant la piste de ski), à l'Ouest de la zone d'étude.

Des micro-reliefs sont créés par le passage des infrastructures ferrées et autoroutières qui se trouve en déblais au Nord de la zone d'étude et en remblais au Sud.

Le relief naturel du site est légèrement en pente descendante vers le Sud et l'Est.



Topographie du site



Géologie

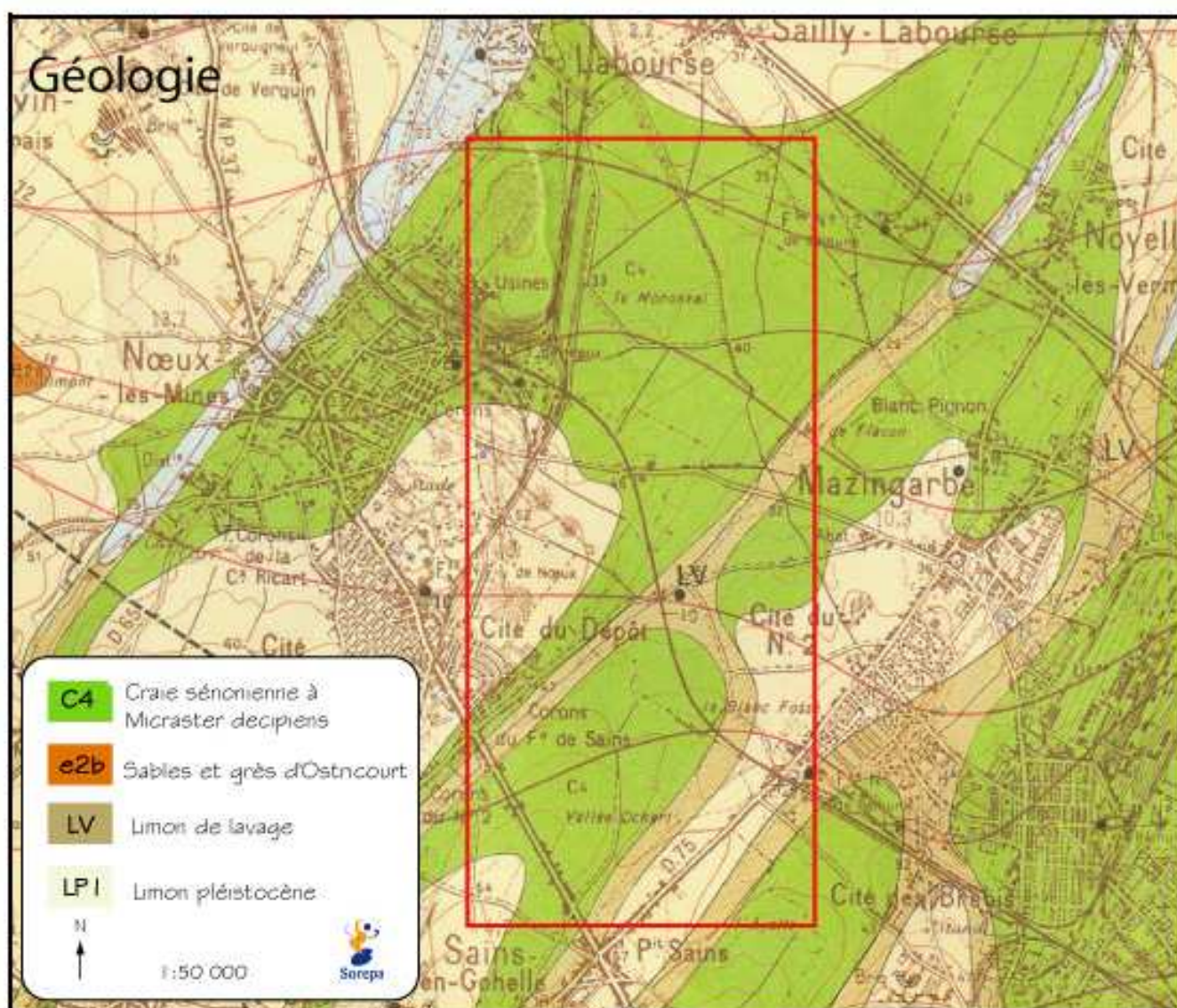
Le secteur d'étude repose sur les formations marno-calcaires du Secondaire dont l'épaisseur totale atteint localement 220 m.

Les assises crayeuses du « Sénonien » (C4) qui constituent la partie supérieure de ces formations, possèdent une épaisseur voisine de 60 mètres. Il s'agit de craie blanche, très fine mais présentant de nombreux silex au sein des bancs inférieurs.

Sur la majeure partie du tracé, « la craie », sub-affleurante, est présente à très faible profondeur sous une couche peu épaisse de limons quaternaires (LP1).

Par endroits, la craie est recouverte par des formations tertiaires (argiles et sables) ou quaternaires (alluvions) dont l'épaisseur totale peut atteindre plusieurs mètres.

Les terrains houillers sont rencontrés directement sous les formations secondaires.



2. OCCUPATION DU SOL

2.1 Globalement, sur une zone d'étude plus large

La zone d'étude élargie définie est occupée en grande partie par l'espace agricole constitué de grandes cultures. Cet espace agricole est traversé par l'autoroute A26 et la voie ferrée reliant Arras et Dunkerque.

Une partie de l'espace urbanisé de Labourse, Mazingarbe, Noeux-les-Mines et Sains-en-Gohelle occupe la zone d'étude. Il s'agit d'un tissu dont l'urbanisation a été d'abord progressive puis largement influencée dès le début de l'activité minière. Le tissu urbanisé est, dans le bassin minier, relativement dense notamment par la construction de nombreuses cités minières accueillant les ouvriers d'exploitation des mines.

Les nombreux terrils et puits témoignent d'une activité importante à proximité du secteur d'étude. Ce secteur, comme une grande partie du bassin minier, est soumis à des affaissements de terrains liés aux anciennes exploitations houillères.

Deux terrils sont situés dans la zone d'étude : le terril n°45, sur la commune de Labourse et le terril n°42, reconverti en piste de ski sur la commune de Noeux-les-Mines, au sein de la zone d'activités Loisinord.

2.2 A Noeux-les-Mines

2.2.1 Organisation générale

Noeux-les-Mines est une commune très marquée par l'ancienne activité d'extraction minière. Depuis la fin de cette activité, le territoire est en cours de réhabilitation, et ce de façon exemplaire. L'émergence du projet Loisinord a su donner un nouveau sens à cet héritage industriel reconverti en base de loisirs et d'activités.

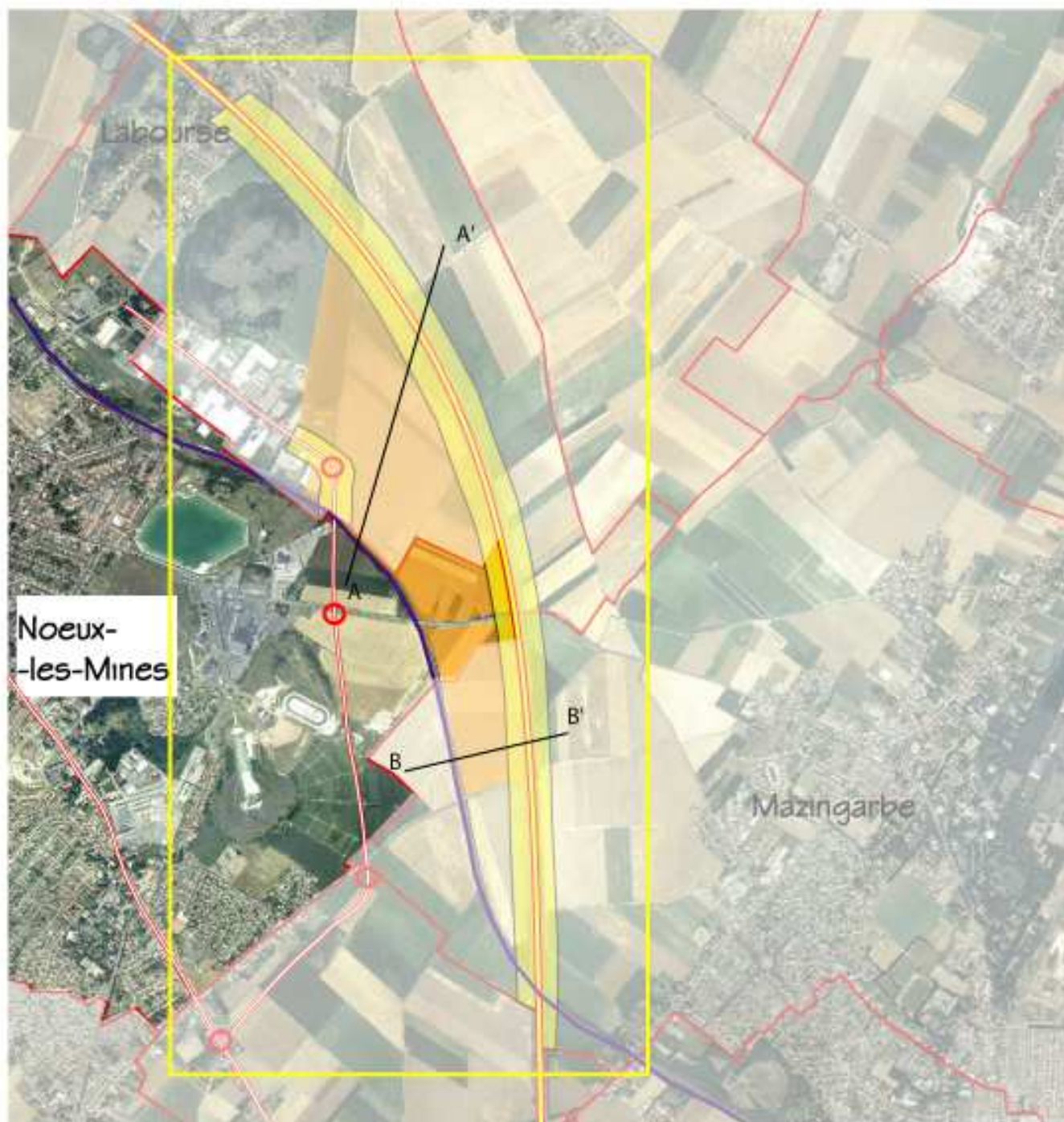
Le secteur concerné par le dossier Loi Barnier est constitué :

➤ A l'Ouest de l'autoroute A 26 :

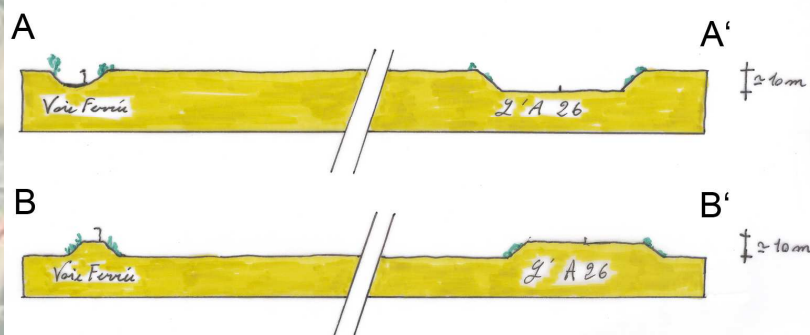
- D'un espace agricole, majoritairement céréalier, relativement plan mais sectorisé par la voie ferrée et l'Autoroute A26, tous deux orientés Nord/Sud. La voie communale n°12, orientée Est/Ouest et reliant les centres bourgs de Noeux-les-Mines et de Mazingarbe traverse également cet espace agricole. A noter également la présence de deux maisons en ruine au niveau du croisement entre la voie ferrée et la VC12 et d'un alignement d'érable entre la voie ferrée et l'autoroute le long de la VC12.

Le secteur se situe à proximité du parc de loisirs sportifs et d'activités Loisinord et sera intégré dans celui-ci à terme.

Zone d'étude et contexte général



Coupes de principe du passage des infrastructures au niveau du secteur d'étude



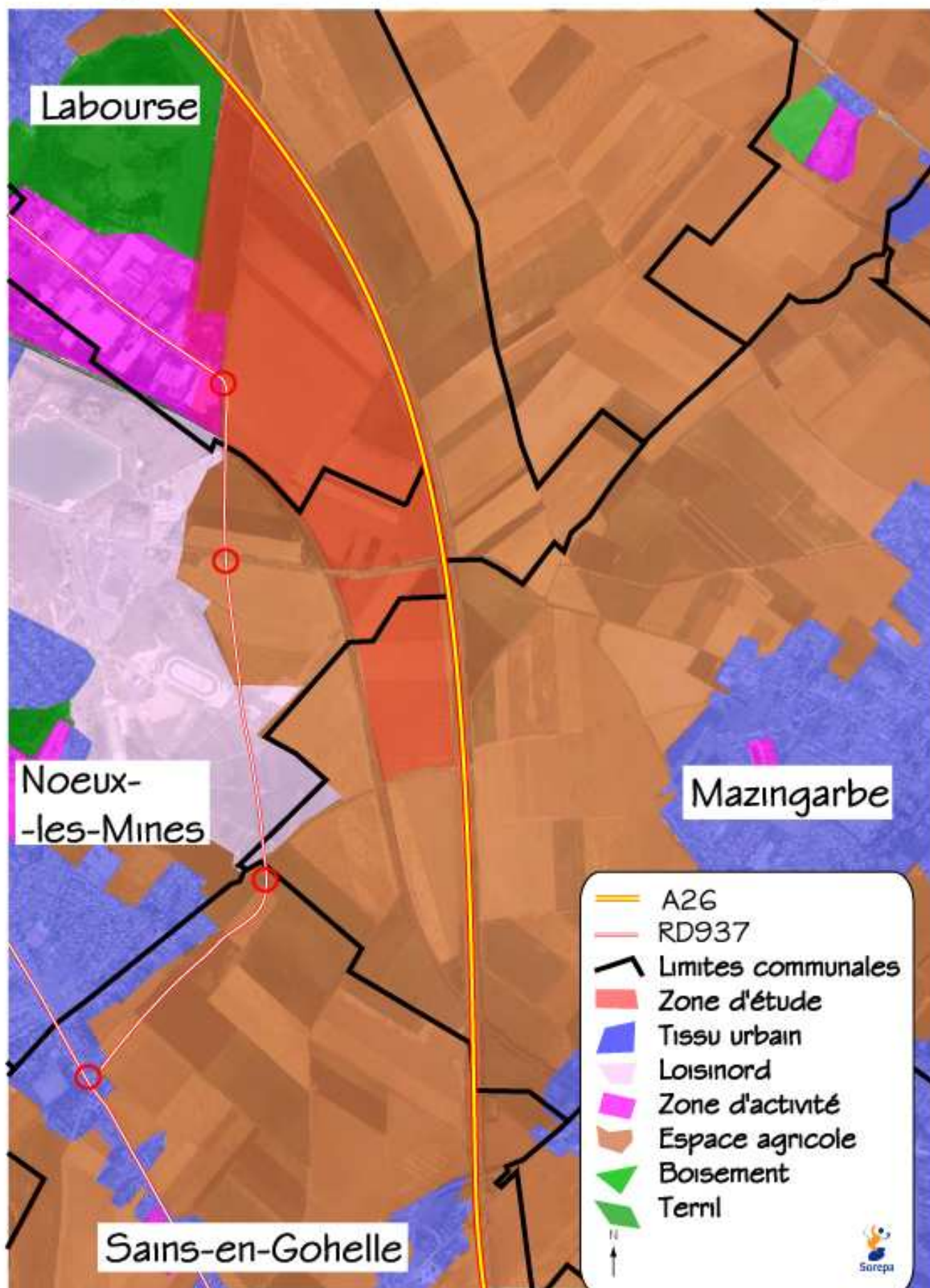
- A26
- RD937
- Voie ferrée
- Zone d'extension
- Périmètre de la loi Barnier
- Zone d'étude



1 : 22 000



Occupation du sol



2.2.2 Milieux Naturels

Le milieu naturel est constitué de :

- Terres cultivées où se succèdent des cultures céréalières et de pommes de terre. Ici la faune et la flore sont très appauvries, essentiellement représentées par des colonies de corbeaux freux et de corneilles, quelques passereaux, des perdrix...
- Sur l'emprise des talus, de part et d'autre des voies SNCF et de l'A26, une végétation arbustive où la flore est alors moins pauvre (Aubépine, Noisetier...) et la faune associée plus diversifiée (passereaux nicheurs, rapaces diurnes, petits mammifères...).

A proximité, nous trouvons sur la commune, vers l'Ouest :

- Une pépinière, sur la commune de Noeux-les-Mines. D'une surface de 15 hectares avec 140 000 arbres plantés, elle est un refuge pour bon nombre d'oiseaux et de petits mammifères. Cette pépinière est néanmoins exploitée comme réserve pour les plantations de Loisinord.
- Zones Naturelles d'Intérêt Floristique et Faunistique répertoriées par la Direction Régionale de l'Environnement, au sein de la zone d'étude ou à proximité. Il s'agit des terils n°45 de Labourse et n°36 de Noeux-les-Mines sur lesquels on trouve des espèces arbustives peu fréquentes (cornus mas, prunus mahaleb...), des micro mammifères, des oiseaux inféodés aux différents milieux du teril et de nombreux insectes dans les friches très florifères,

A l'est, de l'autre côté de l'autoroute, nous retrouvons le territoire agricole de type openfield, et des zones de captages d'eau en direction de Mazingarde.

2.2.3 Patrimoine Culturel

Patrimoine historique et architectural



Quatre sites sont classés monuments historiques sur la commune :

- La pharmacie centrale et la coopérative des ouvriers mineurs ;
- Les bâtiments de la fosse n°1 – 1bis et un garage en béton ;
- Les grands bureaux et les ateliers centraux ;
- L'église Sainte Barbe.

Les périmètres de protection de ces sites n'affectent pas la zone d'étude.

Les églises communales se situent à l'Ouest de la zone d'étude, au bord de la RD 937 (Ste Barbe et St Martin).

Aucun élément historique ou architectural particulier n'est à signaler si ce n'est les terrains délaissés par les houillères, témoins de l'ère minière. Toutefois des éléments tels que le château d'eau et le stade de glisses sont des repères dans le paysage hors de la ville (le stade de glisses est une nouvelle image pour la commune).

Patrimoine archéologique

Le Service Régional de l'Archéologie (SRA) signale que la commune de Noeux-les-Mines comporte une zone archéologique sensible. Elle se situe au niveau du centre bourg environ à plus de 300 mètres du secteur d'étude, il s'agit du cimetière datant du Haut Moyen Age.

De plus, toute découverte d'objets, vestiges, sépultures, monnaies doit être immédiatement déclarée.

3. PAYSAGE

3.1 Un paysage commun à toutes les communes du Bassin-Minier

La zone d'étude est située dans le paysage typique du bassin minier.

A l'origine, le paysage était très ouvert, caractérisé par la présence de grandes cultures entourant les bourgs ruraux et les villes moyennes. Ce paysage fut cependant profondément transformé par le développement de l'industrie minière. L'implantation des sites d'extraction et l'arrivée d'une main d'œuvre importante logée à proximité, ont provoqué une densification urbaine importante du territoire.

Chaque site d'extraction, implanté au niveau de gisements de charbon, était composé d'une fosse comprenant plusieurs puits couronnés par les chevalements, un terril, un réseau de voies ferrées pour le transport du matériel et du charbon et une ou plusieurs cités minières.

Si aujourd'hui l'activité minière a cessé, les traces de son existence sont ancrées dans le territoire et dans les esprits.

Le paysage minier, né de l'histoire et de la main des hommes, est ainsi constitué d'éléments qui aujourd'hui sont le symbole de l'activité minière. Les terrils sont les premiers témoins de l'histoire. Même si certains sont tronqués, leur taille imposante constituent un point d'appel dans le grand paysage voire un point de repère. Ils rappellent à l'observateur le passé historique de la commune.

Aujourd'hui, certains terrils ont été reconquis par la végétation ou remis en valeur grâce à certaines opérations comme le projet Loisinord.

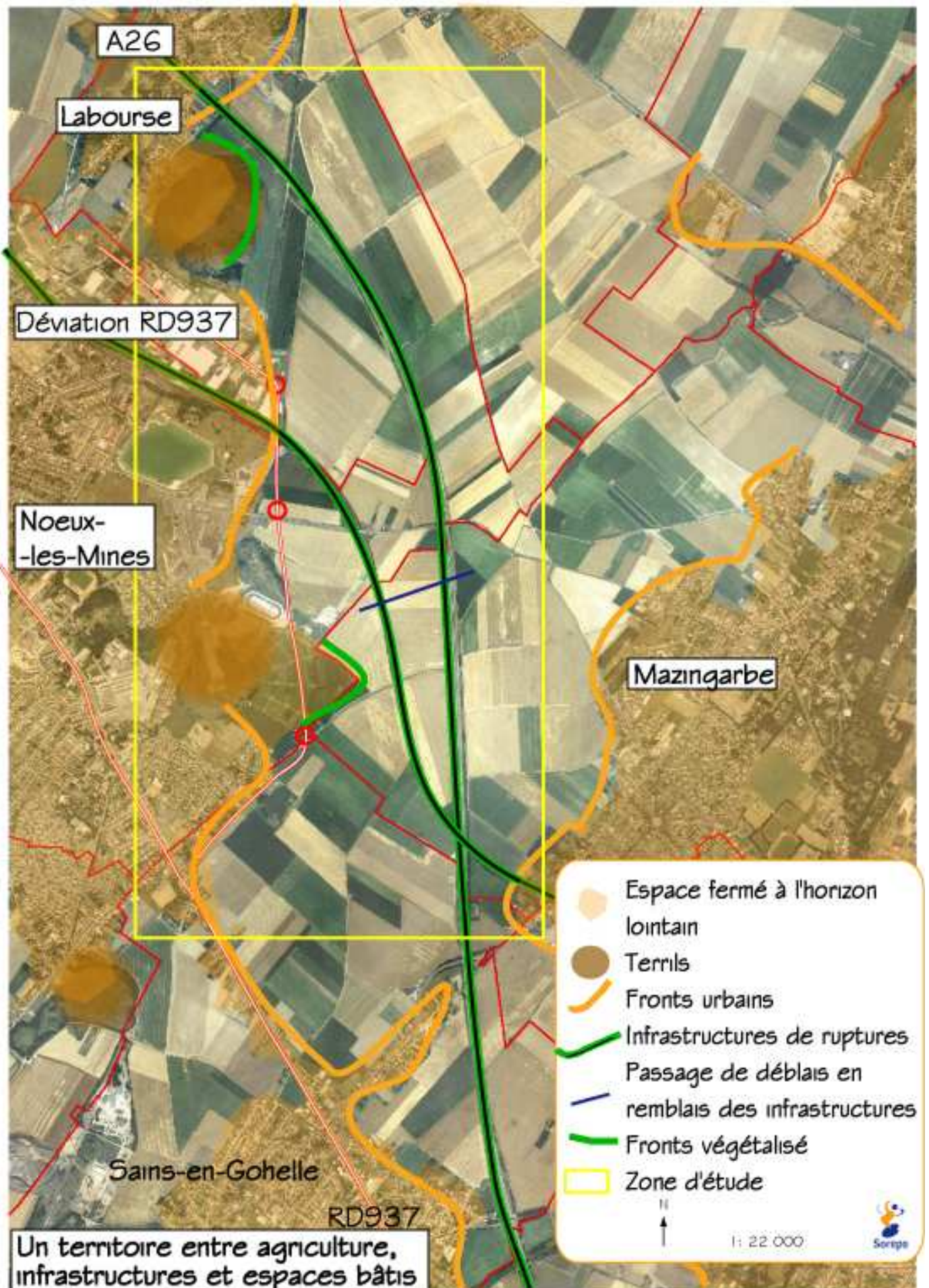
«Partout, dans quelque direction que se portent les yeux, des terrils. Ils sont nombreux, bien plus nombreux que les puits. Quand un de ceux-ci est épuisé, il disparaît ; on le comble, on abat les bâtiments ; il ne reste bientôt qu'un amas de décombres qui, peu à peu, en se nivelant, se confond avec le sol. Le terril, lui, reste imposant. Il démontre, bien mieux que tout ce qu'on pourrait dire ou écrire, l'œuvre collective, le travail opiniâtre des mineurs. Il y en a de bien vieux ; avec le temps, ils se sont couverts d'herbe, des arbres y ont pris racine (...).Pauvres vieux terrils, on a pour vous que des regards indifférents ; pourtant comme les plus beaux monuments des villes, vous illustrez l'histoire du travail des hommes.»

Constant Malva (1903-1969)

Les cités minières sont également un symbole de l'activité minière. Elles se caractérisent par une architecture commune basée sur l'utilisation de la brique et une organisation souvent géométrique. Malgré des caractéristiques communes, pas une cité ne ressemble à l'autre. Cette diversité est le résultat d'une construction progressive du parc, dans le temps suivant l'évolution culturelle de la société minière et dans l'espace par les atouts développés par les compagnies minières pour fixer la main d'œuvre et faire face à la concurrence.

Patrimoine minier, espaces agricoles encore présente et forte densité du tissu urbain caractérisent ainsi le paysage du Bassin Minier. Le Bassin Minier tient par ailleurs une place importante au cœur de la région Nord-Pas-de-Calais, grâce à la densité de son réseau de communication.

La perception du paysage : état actuel



3.2. Le paysage autour des secteurs d'étude

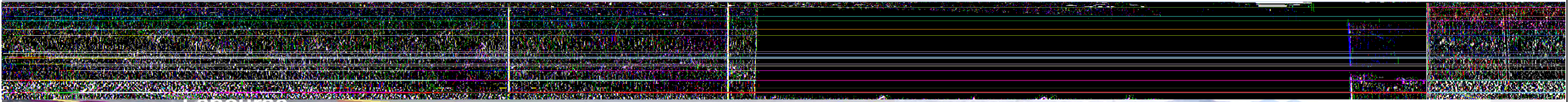
Plus localement, sur la zone d'étude, le paysage est en partie ouvert grâce à l'espace agricole encore présent. Mais celui-ci est traversé par l'autoroute A26, en position légèrement surélevée car située sur un talus. Le talus constitue une rupture dans le paysage, visible depuis les franges bâties des communes alentours mais ses abords végétalisés en minimise l'impact.

La voie ferrée qui traverse la zone est perceptible par les alignements d'arbres qui dissimulent une partie des structures métalliques nécessaires au passage du train. Les rails sont encaissés d'environ 4 mètres dans le sol.

L'espace agricole ouvert est limité à l'est et l'Ouest par des fronts bâtis constitués d'habitations et de zones d'activités. La transition entre l'espace agricole ouvert et le tissu urbanisé semi-fermé est brutale.

Par ailleurs, les terrils présents sur la zone d'étude et à proximité sont nombreux et constituent des points de repères dans le paysage rappelant le passé minier de la région. Le terril n°42, de part son envergure et la couleur blanche du revêtement choisi pour le stade de glisses, est un élément paysager, voire identitaire, sûrement le plus imposant sur la zone d'étude.

Enfin, la perception du territoire est celle d'un paysage agricole ouvert mais limité à ses bords par un tissu urbanisé duquel se détachent les terrils, véritables points d'appel. L'espace agricole peut être perçu comme une respiration « ouverte » dans le tissu urbanisé dense. Les terrils font partie du patrimoine minier et certains, comme le terril n°42, servent de base à une reconversion économique associant ainsi renouveau et héritage du passé. Les infrastructures autoroutières et ferrées structurent cet ensemble.



Labourse

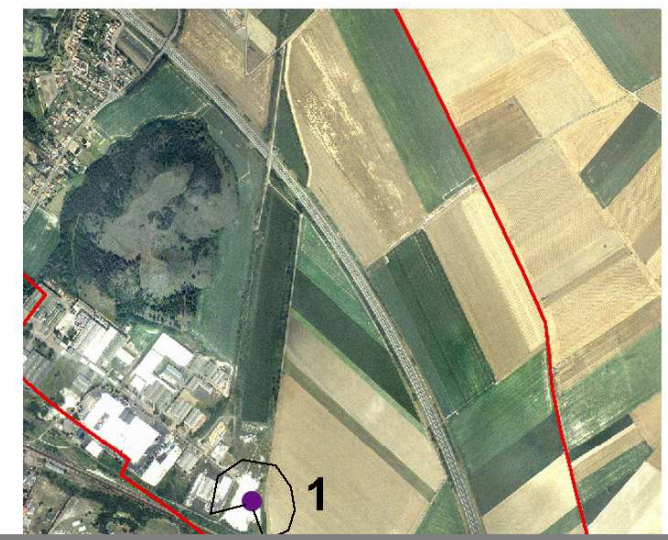


Noeux Les Mines

 Zone d'étude



1 Partie Nord : situé sur Labourse, en lien avec la zone industrielle numéro 1, et le futur prolongement de la déviation de la RD937,



2 Partie Centrale : situé sur Noeux Les Mines, avec la VC 12, avec les champs de part et d'autre de la voie, et l'alignement qui la route,



1 Partie Sud : situé sur Mazingarbe, entre deux champs et deux infrastructures qui passent en remblais à ce niveau.



4. TRAFIC ROUTIER ET ENVIRONNEMENT SONORE

L'ambiance acoustique des terrains retenus pour l'opération est influencée principalement par plusieurs axes de transport plus ou moins proches. Il s'agit de la ligne SNCF Dunkerque-Arras, de l'autoroute A26 ainsi que de la RD 937.

- L'autoroute A26 et la ligne Arras-Dunkerque (par laquelle transite une vingtaine de TGV par jour) sont des voies classées axe terrestre bruyant de catégorie 1. Dans une bande de 300 mètres de part et d'autre de ces axes, les constructions exposées au bruit des voies sont soumises à des normes d'isolement acoustique conformément à la réglementation en vigueur.
- La RD 937 constitue un axe routier important dans les échanges Nord/Sud de la région Nord Pas-de-Calais. Le centre-ville de la commune supporte actuellement un trafic important (environ 11 000 véhicules par jour). L'accidentologie y est élevée.

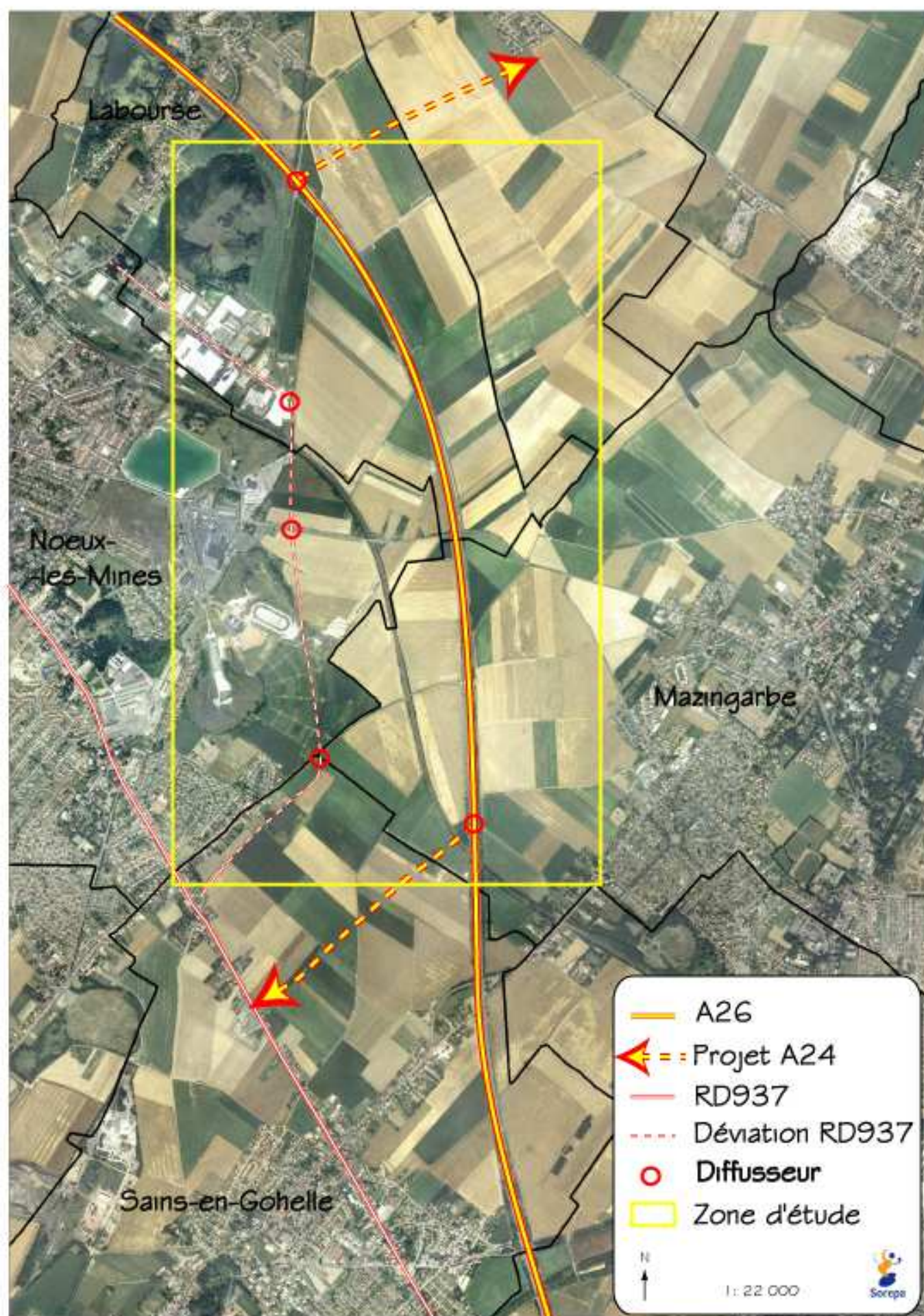
La déviation de la RD 937 a pour but la réduction de ces nuisances. Elle est classée comme axe terrestre bruyant de catégorie 3. Dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de ces axes, les constructions exposées au bruit des voies sont soumises à des normes d'isolement acoustique conformément à la réglementation en vigueur.

5. PROJETS D'AMENAGEMENT ROUTIER

Outre la RD 937, récemment ouverte à la circulation, un autre projet est à l'étude :

- **Un diffuseur entre l'A24 et l'A26.** L'A24 (ex « A1bis ») projet de liaison autoroutière entre Amiens et la frontière belge via le Béthunois, la plaine des Weppes et le versant Nord-Ouest de la métropole lilloise, pourrait passer par Mazingarbe et Sains en Gohelle, à quelques centaines de mètres du territoire communal. L'échangeur avec l'A26 serait aménagé juste au Nord de l'échangeur précédemment cité.

Projet routier sur le territoire



6. CONTEXTE REGLEMENTAIRE

Plan Local d'Urbanisme

Dans le cadre du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Noeux-les-Mines, les terrains concernés sont inclus dans une zone 1AUE. Lors d'une modification antérieure, l'étude de la loi Barnier relative à l'aménagement de la déviation routière de la RD 937 a été produite et elle est actuellement réalisée.

Il s'agit de zones actuellement occupées par de l'agriculture.

La réalisation de cette étude particulière permet de rendre constructible – sous certaines conditions - une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe de l'Autoroute A26.

Informations et obligations diverses

Sont présentes sur le site :

- relative aux chemins de fer, ligne Arras-Dunkerque ;
- de 100 mètres de large le long de l'A26 (inconstructibilité).
- une canalisation de transport de gaz (N.B.N.P.C) qui passe le long de la VC 12, traverse le site de part en part,
- une partie du périmètre concerné par un Plan Particulier d'Intervention (relatif à l'usine SEVESO de Mazingarbe). Ce périmètre a été réactualisé et est situé hors du secteur d'étude, il concerne l'organisation des secours mais n'impose aucune contrainte pour le bâti.

A noter également, la présence de puits de mines à l'Ouest de la zone d'étude.

L'ensemble de ces servitudes, informations et obligations diverses ne pénalisent pas fortement l'aménagement des zones concernées par la présente étude.

PRESENTATION DU PROJET DE COMPOSITION URBAINE

1. UN PROJET GLOBAL D'AMENAGEMENT SUR LES SECTEURS PROCHES DE L'A26

Des principes généraux d'aménagements ont été élaborés sur toute une zone agricole, à vocation économique qui borde l'A26. En effet, plusieurs communes, concernées par l'application de la Loi Barnier sur l'A26, souhaiteraient à terme créer des zones à vocation économique à proximité de l'autoroute.

1.1 Les objectifs d'un projet global

La finalité d'un projet global est de poser quelques grands principes d'aménagement applicables sur tous les secteurs situés à proximité de l'A26. Ces grands principes d'aménagement pourront ensuite être déclinés plus localement et adaptés au lieu et au projet envisagé.

Deux objectifs sont à atteindre pour tous ces secteurs :

- Créer une homogénéité intercommunale dans l'organisation des zones d'activités, et surtout dans la manière d'appréhender et d'intégrer l'autoroute aux projets (réflexion sur la « face visible, ou vitrine » depuis l'autoroute)
- Le secteur étant dominé par un espace agricole ouvert, l'enjeu pour les zones d'activités est de réinventer un paysage dont l'organisation est claire, lisible et permettant une valorisation du territoire local,

1.2 Les atouts du site

Etat actuel : analyse paysagère développée précédemment.

1.3 Les grands principes d'aménagement

1.3.1 Continuité intercommunale

On essayera autant que possible de créer des zones d'activités cohérentes et continues au-delà même des limites communales.

1.3.2 Qualité paysagère

Les limites et les transitions :

Une attention particulière sera portée sur les limites de la zone d'activités et au niveau des transitions entre les espaces voisins aux occupations du sol différentes. Un accompagnement végétal en adéquation avec les caractéristiques paysagères du lieu permettra une bonne lisibilité des limites de la zone d'activités et créera un espace tampon, accompagnant ainsi les transitions entre les zones d'activités et l'espace agricole/l'espace habité.

Par ailleurs, la zone d'étude est traversée par de nombreuses infrastructures. Celles-ci peuvent constituer des limites aux zones d'activités qu'il faut qualifier selon leur fonction et leurs perceptions les unes par rapport aux autres.

On portera une attention particulière à l'A26, qui traverse la zone sans la desservir (un échangeur sera situé sur la commune de Labourse). Légèrement surélevée, l'A26 offrira une bonne visibilité de la zone d'activités.

Cela implique :

- d'une part, de soigner la « face visible » de la zone d'activités et l'arrière des bâtis,
- d'autre part, de composer la zone d'activités (bâtiments, voiries, aires de stationnement) avec le végétal, finalement peu présent dans cette portion du territoire minier.

L'entrée de la zone d'activités :

Des plantations respectant la lisibilité du site pourront accompagner l'entrée de la zone d'activité et aussi celle de la commune. La structure cette partie de la zone d'activité de Loisinord sera suivie d'un maillage végétal.

L'organisation interne :

L'organisation interne de la zone d'activité s'accompagnera d'une trame végétale composant avec le site et respectant les caractéristiques paysagères du lieu. Dans ce secteur où la végétation est peu présente, les aménagements permettront de réintroduire le végétal et de participer à la *trame verte* du bassin minier.

1.3.3 Parti architectural

Les zones présentant un potentiel d'urbanisation étant situées à proximité d'espaces d'habitat et de zones agricoles, il est prévu que les constructions et installations autorisées doivent veiller à l'aspect des constructions en ayant recours à des matériaux, des couleurs et des formes qui s'intégreront dans le milieu environnant, en formant un ensemble bâti cohérent. Les hauteurs des bâtiments seront limitées à 20 mètres maximum, ce qui constitue une continuité avec les espaces industriels environnants.

1.3.4 Desserte automobile/sécurité

L'accès et la desserte de la zone d'activités se feront par la création d'un système de voirie connecté à la structure de la commune et rendant possible une évolution de la zone (implantations de nouvelles entreprises).

Une hiérarchisation des voies permettra une bonne lisibilité et sécurité du site :

- Les rues principales doivent répondre à des contraintes de normes et de circulation très précise. La circulation des cycles et piétons sera envisagée dès l'amont du projet.
- L'accès aux différentes entreprises pourra être souligné par un traitement différencié des sols ou de la végétation de façon à renforcer la lisibilité et l'organisation du site.

1.3.5 Signalétique, mobilier et éclairage

La signalétique devra permettre une bonne orientation de l'usager et une bonne visibilité des informations. Cette signalétique comprend un panneau d'ensemble à l'entrée du site (si nécessaire, selon la taille de la zone d'activités et le nombre d'entreprises), les panneaux directionnels et les panneaux d'entrée signalant chaque entreprise sur sa parcelle.

Le mobilier sera fonctionnel et présentera une homogénéité dans la gamme, la couleur et le matériau. Ainsi, le mobilier valorisera l'aménagement et soulignera l'identité de la zone d'activités.

L'éclairage sera à la fois utilitaire (sécurité routière et des personnes), technique (aucune zone d'ombre) et esthétique (ambiance cohérente avec le mobilier). La réflexion sur l'ambiance nocturne est aussi un atout pour l'image de la zone.

2. NOEUX-LES-MINES : LE PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZONE 1AUE

2.1 Etat actuel : Présentation du projet loisinord 1

2.1.1 La stratégie

Au début des années 1980, la ville de Noeux-les-Mines a élaboré une stratégie de recomposition urbaine visant à créer un nouvel axe fort de développement d'Est en Ouest, reposant sur les critères d'aménagement suivants :

- A l'Ouest : création d'un véritable centre-ville situé au cœur géographique de la commune, regroupant les principales administrations et en liaison directe avec la cité scolaire (C.E.S., lycées...)
- A l'Est : création d'un parc de loisirs sportifs et d'activités sur plus de 150 hectares, **Loisinord**, visant à résorber 90 hectares de friches industrielles situées en bordure de l'A26 et à améliorer l'attractivité de la région en créant un produit touristique structurant, capable de capter les flux de transit tout en offrant à la population régionale un produit de proximité innovant et de qualité.

Loisinord est conçu pour être une station de sport de glisse « 4 saisons » au centre d'une vaste conurbation humaine, regroupant 500 000 habitants à un quart d'heure et 3 millions d'habitants à une heure de voiture. Le site bénéficie de la proximité de grands axes routiers, susceptibles de quantifier une consommation régionale importante. La station entend jouer un rôle d'élément fixateur de transit, tout en développant l'attractivité touristique et résidentielle de la région.

2.1.2 La station Loisinord



Sur une friche industrielle, la base Loisinord propose plusieurs activités sur un plan d'eau et un stade de glisses. Se côtoient une école de cirque, un supermarché Leclerc, deux discothèques, un circuit automobile...

Un plan d'eau artificiel bordé de sable fin de 9 hectares a été créé sur un ancien puits de mine dépollué avant transformation.

D'avril à septembre, la baignade et la planche à voile font le bonheur des petits et des grands. Le ski nautique est aussi pratiqué grâce à un système de câbles qui peuvent traquer jusqu'à neuf personnes en même temps sur 840 mètres.

Une capitainerie, un centre d'hébergement d'une capacité de 60 lits créé en 2000 et un minigolf de 18 trous sont aménagés autour du plan d'eau sur les 13 hectares restants de la base nautique.

Au fil du temps, la friche a attiré de plus en plus d'investisseurs. La mairie a vendu des terrains sur lesquels on trouve aujourd'hui aussi bien des commerces que des espaces de loisirs, deux discothèques, une école de cirque, un circuit automobile, un supermarché....

La grande « curiosité » est la station de ski, inaugurée en 1996. La piste en polyéthylène est en fait la première et la seule du genre en France. Elle a été financée à 50% par le Fonds européen de développement régional, le FEDER. Une étude a été menée au préalable par des spécialistes de l'institut géologique de Nancy. Une fois le terroir choisi, l'étude a déterminé si tout risque de coup de grisou était définitivement écarté.

Ainsi, large de 35m sur 320m de longueur, la piste a une inclinaison de 28°. Les deux tire-fesses assurent les remontées de 150 à 200 personnes par heure. Mais avant de dévaler les

pistes, les skieurs s'équipent d'un matériel adapté : ils sont fabriqués dans un atelier unique, au sein même de la base.

Chaque année, ce sont 300 000 visiteurs qui fréquentent le site, 23 emplois permanents directs ont été créés. Les retombées médiatiques viennent s'ajouter aux retombées socio-économiques, la base offrant une image dynamique et innovante de la commune et sa région.

2.2 Le programme d'aménagement de Loisinord

La réalisation de la première phase de Loisinord a suscité de la part d'investisseurs privés une adhésion tant au concept qu'à sa localisation. Ainsi le SIVOM de la Gohelle présente un programme d'aménagement unique en France par l'importance, la diversité et la complémentarité de ses différents composants.

Sur près de 300 hectares, le développement d'activités de loisirs et commerciales innovantes, fortement créatrices d'emplois, font de Loisinord un pôle de développement économique majeur dont l'image rejaillira sur la région : plus de 304 millions d'euros d'investissement annoncés et 2 000 emplois attendus à la fin des aménagements.

Des partenaires connus et reconnus pour leur compétence et leur savoir faire, chacun dans leur domaine de compétence, assurent au projet la crédibilité et les garanties de bonne fin nécessaires. Le programme de cette grande opération envisage la réalisation d'un certain nombre de projets dans le cadre d'un programme d'aménagement cohérent global (activités de loisirs, commerces...).

Dans le cas du secteur d'étude, ce sont des structures commerciales, de stockage, d'activités liées aux loisirs du bricolage, qui devraient y être implantées.

2.3 Le projet d'aménagement de la zone 1AUE

2.3.1 Les objectifs du projet

Les objectifs de l'ensemble du projet sont nombreux, ils tiennent compte des besoins de la commune ainsi que des contraintes imposées par le site :

- Profiter de la création de la déviation Est de Noeux-les-Mines pour réaliser un projet sur les espaces disponibles de part et d'autre de ce nouvel axe de transit ;
- Mettre en valeur ce nouveau secteur d'activités et jouer sur l'effet vitrine qu'offre la déviation qui traverse la commune du Nord au Sud ;
- Réaliser un projet en continuité avec l'existant, poursuivre l'aménagement du site Loisinord, avec une notion de greffes avec le tissu urbain existant, plus que la juxtaposition d'entités les unes à côté des autres.
- Préserver les qualités paysagères de l'espace agricole entourant l'Est de la zone au travers d'un traitement paysager adapté de la zone et de ses franges.

2.3.2 Les Atouts du Site

Les terrains, de part leur localisation, sont à préférer pour un développement de l'urbanisation de Noeux-les-Mines (en limite Est de la commune).

La proximité des équipements de la base Loisinord justifie l'affectation du site pour l'implantation de bâtiments d'activité économique de plus ou moins grand gabarit. De plus, la situation géographique à proximité de l'autoroute A26, de la voie ferrée Arras-Dunkerque et de la déviation Est de Noeux-les-Mines rend difficile l'implantation de logements du fait des nuisances qu'elles engendrent.

Au contraire, cette localisation à proximité d'axes importants de transit, permet l'aménagement de zones d'activités qui bénéficieront d'une bonne desserte et d'un effet vitrine grâce à la traversée du contournement.

2.3.3 Description du Projet

Le secteur 1AUE concerné par la loi Barnier a été divisé en deux parties : le secteur à l'Est de la voie ferrée et le secteur à l'Ouest de la voie ferrée, qui avait déjà fait l'objet d'une étude Loi Barnier concernant la déviation de la RD937 et qui est seulement évoqué pour mémoire.

A l'Est de la voie ferrée

Le projet s'articule autour de plusieurs principes :

- L'accès principal se fera par la voie communale 12 reliant Noeux les Mines et Mazingarbe, qui sera raccordé à la déviation de la RD 937. La VC n°12 divise la zone 1AUE en deux parties (Nord et Sud) : on envisage donc un double accès (aux deux secteurs). Un giratoire sera implanté afin d'assurer une bonne desserte des zones d'activités et plus loin de la commune de Mazingarbe.
- Ce rond point deviendra la nouvelle entrée de ville de Noeux Les Mines, et sera traité dans son intégration avec cette idée.
- Les abords de l'A26 bénéficieront d'un traitement paysager de manière à développer une valorisation des abords de Loisinord et de sa perception depuis l'autoroute.
- La route principale de la zone d'activités aura un traitement paysager différent des voies secondaires pour une bonne lisibilité de l'organisation interne des zones d'activités,
- L'aménagement prévoira des plantations et aires de stationnement plantées de chaque côté des voies.
- Le traitement paysager concernera l'ensemble de la zone et particulièrement les arrières de bâti.
- Le gabarit des bâtiments sera organisé de sorte qu'il assure une progression visuelle. L'objectif est d'intégrer au maximum les nouvelles constructions sur un espace relativement plan.

La voie ferrée, bordée d'arbres, constitue une rupture dans cette zone. Afin de réduire les nuisances (principalement visuelles), un renforcement des aménagements paysagers pourra être envisagé à ses abords, dans le même esprit de végétation existante déjà sur place.

La qualité paysagère et urbaine

Le projet paysager et urbanistique de la zone d'activités a pour double objectifs :

- d'une part, de créer des « milieux de transition » entre les espaces voisins (agricole, bâti, équipement public,...) et le lotissement d'activités à créer,
 - et d'autre part, de préserver au mieux les futures zones d'activités des nuisances induites par les axes d'infrastructures présents à proximité tout en profitant de l'effet de vitrine de ceux-ci.
- En rappelant qu'au niveau de la commune de Labourse, l'A26 et la voie ferrée se trouvent en déblais par rapport à la zone.

Afin d'atteindre ces objectifs, les principes d'aménagement de la zone reposent sur plusieurs axes :

- des traitements paysagers de type horticole et urbain, des voiries, des parcelles d'activités dans leurs intégralités ; des accès aux parkings en passant par les arrières de bâtiments et de parcelles, et des abords des infrastructures avec un traitement cette fois-ci plus spontané ou naturel.
- Les voiries structurantes et zones de stationnement seront plantées d'arbres de haute tiges et/ou d'arbustes, afin de mieux marquer les différentes entrées d'activités et de la ville et d'améliorer la perception des places de parking depuis la rue. L'ensemble devra créer un projet harmonieux, marquant de manière esthétique les espaces.
- Les plantations le long des infrastructures seront traitées avec une végétation plus spontanée et plus adaptée aux milieux qui les caractérisent, car les talus (pieds, corps et têtes) et les espaces de remblais ou de déblais sont souvent pauvres en terme agronomique. Des boisements seront implantés en masses ou bosquets, reprenant ainsi l'esprit des quelques massifs existants le long des voies.
- Des percées visuelles permettront de laisser le regard passer entre les bâtiments de manière à créer des espaces de co-visibilités entre la zone aménagée et les espaces urbanisés et ruraux qui l'entourent. Des relations visuelles existeront, liant ainsi le projet au territoire dans lequel il s'implante.

La desserte automobile / sécurité

Un giratoire implanté sur la VC 12 permettra une desserte des zones d'activités. Cette implantation assurera une desserte potentiellement moins dangereuse qu'un croisement simple amenant aux zones.

Ce rond point sera traité comme la nouvelle entrée de ville de Noeux Les Mines, et caractérisera cette espace comme une entrée urbaine ou il convient d'adapter sa conduite au nouvel environnement lorsque l'on arrive de Mazingarde.

Le parti architectural

Une partie de la zone étant située à proximité d'espace d'activités, d'habitats et de zones agricoles, il est prévu que les constructions et installations autorisées ne doivent nuire ni par leur volume ni par leur aspect à l'environnement immédiat et aux paysages dans lesquelles elles s'intégreront.

Ces installations devront respecter le règlement imposé dans la zone 1AUE. Les constructions doivent veiller à l'aspect des constructions en ayant recours à des matériaux, des couleurs et des formes qui s'intégreront dans le milieu environnant, en formant un ensemble bâti cohérent. Les hauteurs des bâtiments seront limitées à 20 mètres maximum, ce qui constitue une continuité avec les espaces industrielles environnants.

Signalétique et Mobilier

Un mobilier urbain (de type bancs, poubelles, bornes) pourra être introduit sur les zones aux abords des aires de stationnement et le long des principaux axes de circulation.

La signalétique interne à la zone devra être homogène et similaire à celle rencontrée au niveau des carrefours, giratoires et de l'ensemble de l'espace Loisinord.

A l'Ouest de la voie ferrée (rappel de la précédente modification liée à la déviation de la RD 937)

Le projet a plusieurs principes :

- La desserte routière se fera sous la forme d'un axe principal (la déviation de la RD 937) relayé par un système de double contre-allée connectée par deux accroches (sous la forme de giratoire) au nord et au sud de la zone. Le but est de desservir l'ensemble du secteur sans multiplier les accès à la RD 937, dont le trafic sera important.
- L'aménagement prévoira des plantations et aires de stationnement plantées de chaque côté de la déviation.
- Le traitement paysager concernera l'ensemble de la zone et particulièrement les arrières de bâti.
- Le gabarit des bâtiments sera organisé de sorte qu'il assure une progression visuelle. L'objectif est d'intégrer au maximum les nouvelles constructions sur un espace relativement plan.

DEPARTEMENT DU PAS DE CALAIS

COMMUNE DE NOEUX LES MINES

MODIFICATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME

Extrait du plan de zonage

VERDI INGENIERIE
18, rue du Chevalier de la Barre - 62800 LIEVIN

Tél: 03.21.78.55.22 Fax: 03.21.78.99.00

80, rue de Marcq - BP 49 - 59441 WASQUEHAL -
Tél: 03.20.81.95.00

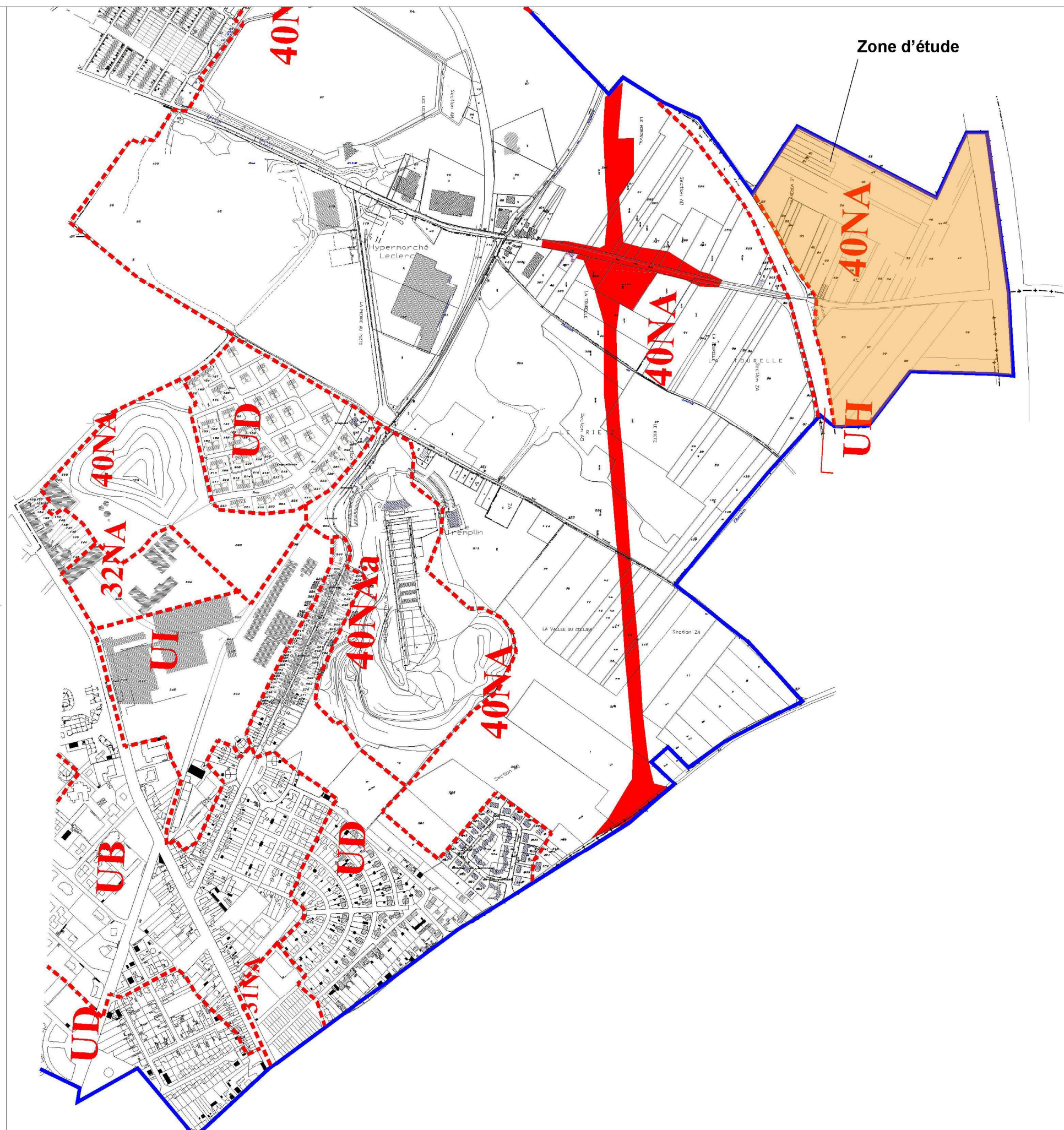
Décembre 2003

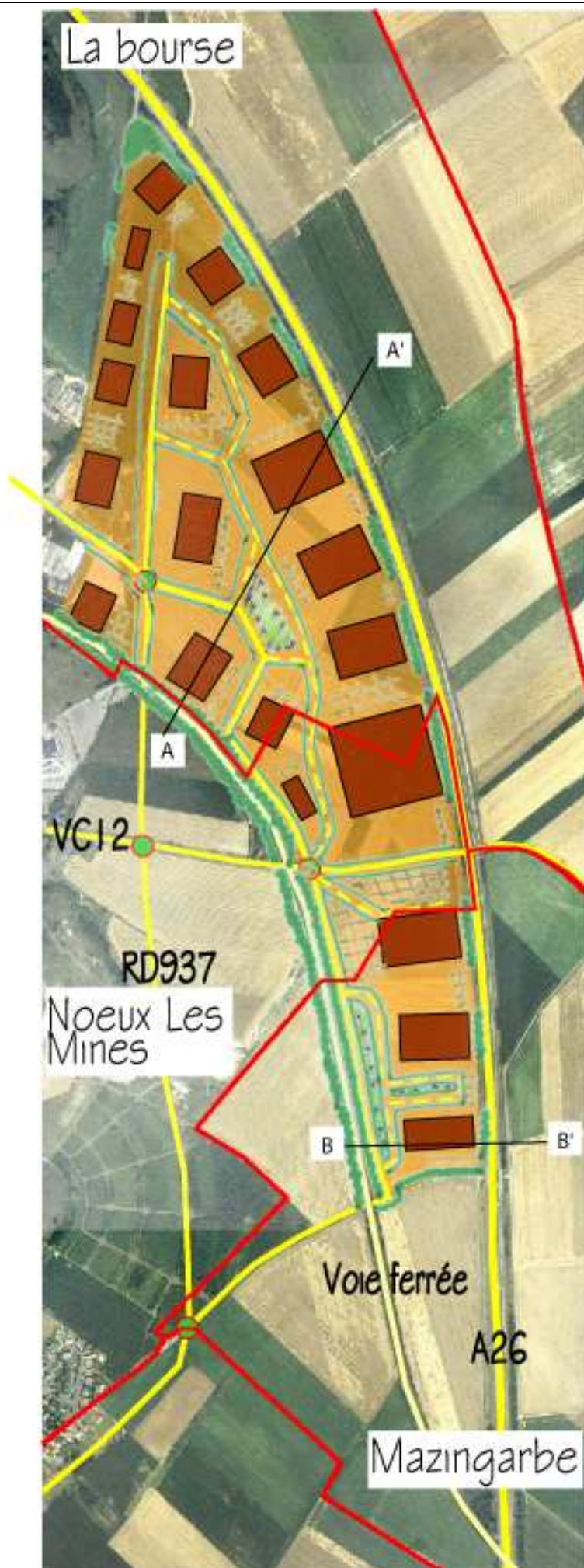
ECHELLE:
1/7500

3

LEGENDE

-  Emplacement réservé pour la déviation de la RD 937
- 40NA** Nom de zone
-  Limite de zone
-  Limite communale





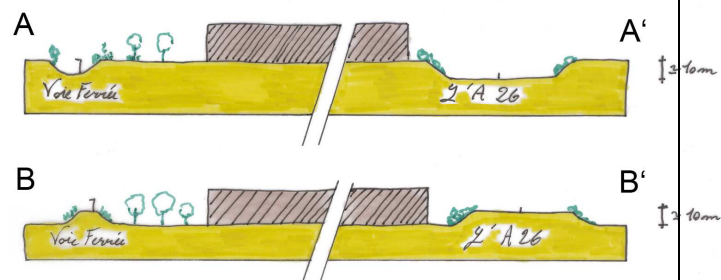
Projet potentiel

-  Routes
-  Bâtiments
-  Limite de communes
-  Végétation horticole
-  Végétation spontanée
-  Giratoire paysagé
-  Récupération des eaux en espaces verts
-  Parking paysagé
-  Zone d'étude

N
↑

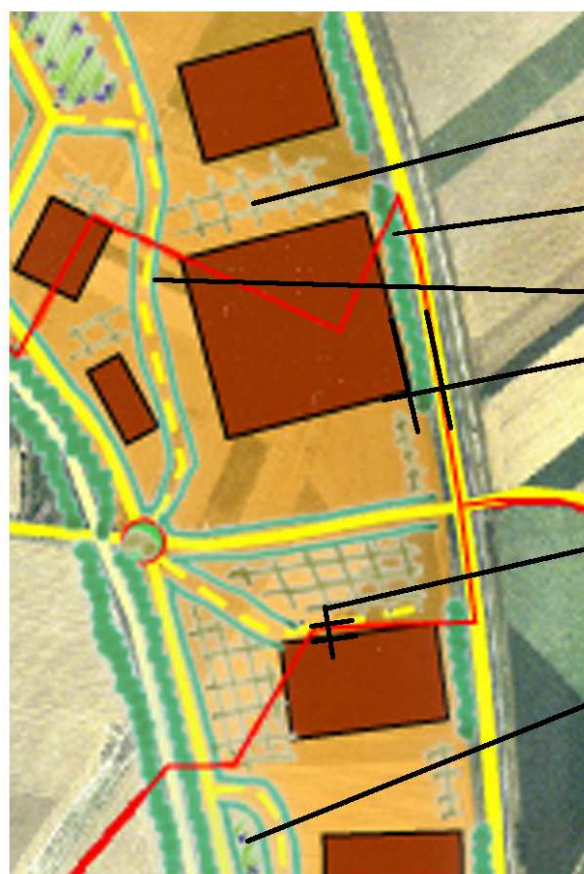


Coupes de principe de l'implantation des bâtiments par rapport aux infrastructures



Document de travail, dans
le cadre de l'étude de la
loi Barnier Décembre 2006

Zoom du projet potentiel



- Parking paysagé, avec minimum un arbre par tranche de 100m²
- Boisement d'accompagnement des bâtiments faisant tampon avec l'A26
- Plantation en parallèle aux voies
- 10m de retrait par rapport à l'axe des voies publiques, avec un retrait jamais inférieur à 5m par rapport à l'alignement
- 6m de retrait par rapport à l'axe des voies piétonnes ou mixtes, et d'une largeur de plateforme inférieure à 9m
- Récupération des eaux de pluies par des noues

CRITERES DE QUALITE DES FUTURES ZONES URBANISEES AU REGARD DES NUISANCES, DE LA SECURITE, DE L'URBANISME ET DES PAYSAGES, DE L'ARCHITECTURE

1. LA PRISE EN COMPTE DES NUISANCES

Situation actuelle :

L'ambiance acoustique des terrains retenus pour l'opération est influencée principalement par plusieurs axes de transport plus ou moins proches. Il s'agit de la ligne SNCF, de l'autoroute A26 ainsi que de la route départementale n°937 :

- L'autoroute A26 et la ligne Arras Dunkerque sont des voies classées axe terrestre bruyant de catégorie 1. Dans une bande de 300 mètres de part et d'autre de ces axes, les constructions exposées au bruit des voies sont soumises à des normes d'isolement acoustique conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 6 octobre 1978, modifié le 23 février 1983.
- La route départementale 937 est classée axe terrestre bruyant de catégorie 3. Dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de cet axe, les constructions exposées au bruit des voies sont soumises à des normes d'isolement acoustique conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 6 octobre 1978, modifié le 23 février 1983.

Les mesures compensatoires :

L'article 6 du règlement traite des marges de recul par rapport aux voies avec un retrait d'au moins :

- 10 mètres par rapport à l'axe des voies publiques ouvertes à la circulation automobile, le retrait par rapport à l'alignement n'étant jamais inférieur à 5 mètres.
- 6 mètres par rapport à l'axe des voies piétonnes ou mixtes, et d'une largeur de plateforme inférieure à 9 mètres.
- 50 mètres par rapport à l'axe de l'autoroute 26.

Au niveau de la commune, la topographie en déblais de ces axes terrestres bruyants minimise un peu l'impact sonore des voies sur les constructions.

De plus, des boisements existants et projetés pourront limiter les impacts visuels entre les infrastructures et les futures zones urbanisées.

Enfin, la réglementation relative à l'isolement acoustique des constructions s'appliquera sur la zone.

2. LA SECURITE A L'INTERIEUR DE LA ZONE

Situation actuelle :

La zone d'étude est desservie de nos jours par un réseau secondaire au trafic très limité : la VC12. Mais l'aménagement de la déviation Est de Noeux-les-Mines y a radicalement changé les conditions de desserte et sécurité, de par la proximité et la desserte de notre zone par cette déviation.

L'actuelle RD 937 est une voie très utilisée (11 00 véhicules par jour dont 10% de poids lourds) et surtout très dangereuse. Entre 1993 et 1996, 66 accidents ont été recensés (faisant 78 blessés légers et 24 blessés graves). Cette accidentologie élevée est essentiellement localisée

en zone agglomérée. La configuration linéaire de l'agglomération, les nombreux carrefours, parkings ou autres accès rendent difficile la traversée pour les automobilistes et dangereuses pour certains usagers (cycles, piétons). Les aménagements pour réduire la vitesse qui ont été effectués dans le centre urbanisé de Noeux-les-Mines ont permis une baisse de la gravité de l'accidentologie mais sans véritablement diminuer le nombre d'accidents.

La déviation a pour but de désencombrer et sécuriser cet axe.

Accès à la zone 1AUE

L'accessibilité aux espaces à aménager présents de part et d'autre de la déviation se réalisera uniquement à partir de deux points d'entrée, voir un troisième au sud, les deux principaux sous forme d'un giratoire. Un axe viendra longer la voie ferrée pour desservir les espaces d'activités et permettra la circulation des véhicules dans la zone d'activité en toute sécurité.

Des aménagements seront réalisés de façon à faire ralentir les véhicules, ils seront mis en valeur par des traitements paysagers et marqueront ainsi les points centraux et d'entrée dans la zone et de la ville.

Pour chacun de ces deux croisements l'un avec la RD 937 et l'autre avec la VC12, se connecteront des axes desservant les espaces internes à la zone.

Ces axes forment la voirie principale, il existe également une voirie secondaire qui permettra la desserte totale de l'espace à aménager.

L'ensemble de ces organisations routières permettra d'assurer la fluidité sur la RD 937 en évitant la multiplicité des carrefours.

Situation projetée :

Sécurité à l'intérieure / voirie interne :

Les carrefours et giratoires seront réalisés de sorte à permettre une bonne desserte du site. Ensuite, les axes secondaires devront être dimensionnés afin de permettre une bonne circulation des véhicules et des poids lourds dans la zone.

Des dispositions spécifiques limiteront les vitesses pratiquées par les usagers. De larges aires de stationnements sont prévues afin d'éviter le stationnement le long des voies et de sécuriser la zone.

L'article 3 du règlement traite des aspects liés à la sécurité et fixe notamment les conditions dans lesquelles la zone doit être desservie par la voirie :

« Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisins éventuellement obtenu par application de l'article 682 du code civil. L'accès doit présenter les caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et la protection civile.

Cet accès direct ou par l'intermédiaire d'un passage sur fonds voisins ne peut avoir moins de quatre mètres de large. »

Sécurité en fonction du type de bâtiment implanté :

La zone 1AUE a vocation à recevoir des aménagements, des constructions et installations de toute nature, équipements sportifs, de loisirs, de tourisme, de services et activités commerciales, habitat de loisirs, individuels et collectifs.

Il s'agit ici d'un ensemble commercial ne présentant aucun risque particulier pour la population voisine, située au demeurant à plus de 500 mètres à l'Ouest.

3. LA QUALITE DE L'URBANISME ET DES PAYSAGES

Description du paysage

Comme il a déjà été signalé, l'aménagement projeté se situe entre deux infrastructures : la voie ferrée et l'autoroute. Au Sud et au Nord, deux espaces agricoles sont en plan légèrement inclinés vers le Sud, sectionné par la route (VC12). Au Nord au niveau de Labourse, le projet doit se raccorder à la suite de la déviation de la RD937 et à la zone industrielle numéro 2.

Le projet devra assurer une transition délicate entre la frange bâtie future à vocation d'activité, avec la partie ouest qui est Loisinord et la frange agricole située à l'est derrière l'autoroute. Cette transition devra s'appuyer sur le pôle de Loisinord et ses équipements de loisirs que sont le stade de glisse et la base nautique qui marquent déjà fortement le renouveau paysager de Noeux-les-Mines.

De plus, au niveau de la VC 12 en arrivant de Mazingarbe, le projet sera aussi la nouvelle entrée de la commune de Noeux Les Mines et devra trouver le moyen de la qualifier en tant que tel.

Principes réglementaires

De nombreuses prescriptions du règlement influent de façon importante sur la qualité de l'urbanisme et des paysages dans la zone 1AUE. Elles se retrouvent notamment dans les articles suivants :

- article 4 : la desserte par les réseaux
- article 6 : implantation des constructions par rapport aux voies
- article 9 : Emprise au sol
- article 10 : hauteur des constructions
- article 11 : aspect extérieur
- article 13 : espaces libres et plantations

Article 4 : la desserte par les réseaux

L'article 4 fixe les conditions dans lesquelles un terrain doit être desservi par les réseaux.

Sa rédaction tient compte des concepts retenus pour l'aménagement de l'ensemble de ce secteur, à savoir s'appuyer sur une logique de développement durable et chercher à favoriser le renouvellement des ressources.

Article 6 : Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ou privées, existantes ou à créer

Il précise notamment que les constructions doivent être implantées avec un retrait d'au moins :

- 10 mètres par rapport à l'axe des voies et emprises publiques ou privées, existantes ou à créer, ouvertes à la circulation automobile, le retrait par rapport à l'alignement n'étant jamais inférieur à 5 mètres.
- 6 mètres par rapport à l'axe des voies piétonnes ou mixtes, et d'une largeur de plateforme inférieure à 9 mètres.
- 50 mètres par rapport à l'axe de l'autoroute 26.

Aucune construction ne peut être édiflée à moins de 10 mètres de la limite du domaine public S.N.C.F. lorsqu'il s'agit de bâtiment comportant des pièces habitables ou qui leur sont assimilables de par leur mode d'occupation.

Article 9 : emprise au sol

L'emprise au sol des bâtiments est au maximum de 50% avec une surface imperméabilisée maximum de 70%.

Article 10 : hauteur maximum des constructions

La hauteur des constructions est limitée à 20 mètres au faîtage hors ouvrages extérieurs. La hauteur est mesurée à partir du niveau de la voirie la plus proche.

Article 11 : Aspect extérieur

Les bâtiments, quelle que soit leur destination et les terrains même s'ils sont utilisés pour des dépôts, parking, aires de stockage... doivent être aménagés de telle sorte que la propreté et l'aspect de la zone n'en soient pas altérés.

Dans le périmètre des voies classées en axes terrestres bruyant (déviation de la RD937, voie ferrée, A26), les constructions devront utiliser des matériaux offrant une isolation acoustique.

Concernant la qualité architecturale, il conviendra de veiller à l'aspect des constructions en ayant recours à des matériaux, des couleurs et des formes qui s'intégreront dans le milieu environnant en formant un ensemble bâti cohérent.

Sont notamment interdits :

- l'emploi à nu, en parement extérieur, de matériaux destinés à être recouverts d'un revêtement ou d'un enduit (briques creuses, carreaux de plâtre, parpaings),
- les imitations de matériaux tels que fausses briques, faux pans de bois...

Article 13 : Espaces libres et plantations

Pour tous projets sur la zone, une surface minimum de 30% devra être végétalisée et paysagée et perméable aux eaux.

Tout arbre de haute tige abattu doit être remplacé.

Aire de stationnement

Les aires de stationnement découvertes doivent être plantées à raison d'un arbre de haute tige par tranche de 100 m².

Il n'est pas obligatoire que les plantations soient uniformément réparties.

Les marges de reculs entre les bâtiments et les axes de l'A26 et de la RD937 devront être plantées à raison d'un arbuste pour 20m² de surface.

4. LA QUALITE ARCHITECTURALE : CONTRAINTES DE VOLUME ET D'ASPECT GENERAL

Description

Les bâtiments d'ores et déjà implantés dans la zone 1AUE, mis à part quelques habitations le long de la rue Léon Blum, sont issus du programme Loisinord 1. Il s'agit d'une zone commerciale présentant des volumes simples, et des couleurs claires. Les constructions futures devront en prendre compte tout en essayant d'élever un peu la qualité esthétique des bâtiments.

Le parti architectural.

Les constructions qui vont s'implanter dans le secteur concerné doivent respecter les prescriptions édictées par l'ensemble du règlement du Plan Local d'Urbanisme de Noeux-les-Mines, et plus particulièrement l'article 11 concernant l'aspect extérieur.

Il conviendra de veiller à l'aspect des constructions en ayant recours à des matériaux, des couleurs et des formes qui s'intégreront dans le milieu environnant en formant un ensemble bâti cohérent.

Etant donné l'importance du réseau viaire à proximité, les façades visibles depuis la déviation ou l'autoroute devront être traitées qualitativement et non comme des arrières de bâtiments.

Caractère architectural :

Toutes les façades doivent être traitées avec le même soin et en harmonie.

Les annexes :

Les annexes des bâtiments d'activité doivent par leur volume et le traitement de leurs façades être construites en harmonie avec le bâtiment principal. Elles seront de préférence reliées à lui par un élément architectural ou paysager.

Les postes EDF seront traités en harmonie avec le caractère général de la zone (matériaux, coloris) ou intégrés à l'environnement par des plantations.

Les matériaux :

L'emploi à nu, en parement extérieur, de matériaux destinés à être recouverts d'un revêtement ou d'un enduit est interdit.

Les toitures :

Les toitures seront cohérentes avec le parti architectural retenu pour la construction.

Les couleurs :

Les constructions ou installations à édifier ou à modifier doivent former un ensemble architectural de qualité.

Les pignons doivent être traités en harmonie avec les façades de la construction principale. Les bâtiments annexes et les rajouts doivent être traités en harmonie avec la construction principale.

Enseignes-Publicité :

La publicité sous toutes ses formes doit être conforme aux dispositions réglementaires en vigueur, notamment aux lois n°79-1150 du 29 décembre 1979 et n°95-101 du 2 février 1995 ainsi qu'à leurs décrets d'application.

En dehors de la signalisation propre aux entreprises implantées, toute forme de publicité est interdite sur l'ensemble du secteur.

Département du Pas-de-Calais

Commune de Nœux-les-Mines



Plan Local d'Urbanisme

Orientations d'aménagement
Prise en compte de la Loi Barnier
Déviation de la RD937

Approbation

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Municipal en date du : **28 octobre 2011**

Signature du Maire :

SoREPA

Centre Arthur Pique
11 rue Léon Blum
BP 80195 - 62804 LIEVIN Cedex
Tel: 03.21.78.55.22
Fax: 03.21.78.99.00

80, rue de Marcq - BP 49 - 59441 WASQUEHAL cedex



3.3

SOMMAIRE

PREAMBULE.....	4
JUSTIFICATION ET MOTIVATIONS AU REGARD DE L'ARTICLE L.111.1.4 DU CODE DE L'URBANISME (LOI BARNIER/AMENDEMENT DUPONT)	4
PRESENTATION DU SITE	5
1. Eléments physiques.....	6
2. Occupation du sol, Paysage et Milieu Naturel	10
3. Patrimoine Culturel	15
4. Trafic Routier et Environnement Sonore.....	16
5. Contexte réglementaire.....	17
PRESENTATION DU PROJET DE COMPOSITION URBAINE	18
1. Etat actuel : Présentation du projet loisinord 1	18
2. Le programme d'aménagement de Loisinord.....	19
3. Le projet d'aménagement de la zone 1AUE	20
CRITERES DE QUALITE DES FUTURES ZONES URBANISEES AU REGARD DES NUISANCES, DE LA SECURITE, DE L'URBANISME ET DES PAYSAGES, DE L'ARCHITECTURE	25
4. La prise en compte des nuisances	25
5. La sécurité à l'intérieur de la zone.....	25
6. La Qualité de l'Urbanisme et des Paysages.....	27
7. La qualité architecturale : contraintes de volume et d'aspect général.....	29

PREAMBULE

Justification et motivations au regard de l'article L.111.1.4 du code de l'urbanisme (Loi Barnier/Amendement Dupont)

L'objet de la présente étude consiste à prendre en compte les dispositions de la Loi Barnier sur plusieurs secteurs. Il s'agit d'une zone 1AUE, d'urbanisation future, présentes de part et d'autre de la déviation de la RD 937. En 2003, ces terrains sont toujours exploités par l'agriculture mais à vocation d'espace d'extension au présent P.L.U.

Ainsi l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme indique : « *En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes et des déviations au sens du code de la voirie routière et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation (...)* »

Cette interdiction ne s'applique pas aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières, aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières, aux bâtiments d'exploitation agricole, aux réseaux d'intérêt public, à l'adaptation, la réfection ou l'extension de constructions existantes (...)

Ces dispositions ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le Plan Local d'Urbanisme ou dans un document d'urbanisme en tenant lieu, 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. »

Afin de lever l'interdiction de construire dans les différentes bandes de 75 et 100 mètres présentes de part et d'autres des axes routiers concernés, l'étude comporte les points suivants :

- Analyse de l'état existant,
- Définition d'un projet urbain,
- Analyse des critères de qualité de la future zone urbanisée au regard des nuisances, de la sécurité, de l'urbanisme et des paysages, de l'architecture.
- Traduction réglementaire.

PRESENTATION DU SITE

Situées à l'Est du territoire communal, les différentes parcelles du Plan Local d'Urbanisme concernées par la présente étude s'étendent sur plus de 76 ha.

Elles sont délimitées par :

- Au Nord et pour une partie à l'Est, la limite communale avec Labourse,
- Au Sud-Est, la limite communale avec Mazingarbe,
- Et à l'Ouest, une ligne de 100 mètres le long de la déviation routière, qui longe la zone Loisinord (la piste artificielle de ski au Sud, la base nautique au nord).

Actuellement les terrains concernés sont occupés principalement par des terres agricoles. A terme, leur vocation future est un lotissement commercial (zone 1AUE), prévu au P.L.U. actuel dans la deuxième phase du programme Loisinord.

Les voies ferrées et autoroute, qui jouxte la zone, sont en déblais à ce niveau du territoire, sur une hauteur d'environ 8 à 10 mètres. Cela amène une perception peu importante des infrastructures avec un continuum visuel. Seul l'aspect sonore rappelle la proximité des voies. Plus au sud, en continuité de la zone 1AUE sur la commune de Mazingarbe, la topographie s'inverse avec la zone du périmètre d'étude qui se retrouve en contrebas des voies ferrées et autoroutière qui domine visuellement le paysage, en étant entre 6 et 8 mètres au-dessus du terrain naturel.

1. ELEMENTS PHYSIQUES

1.1. Topographie

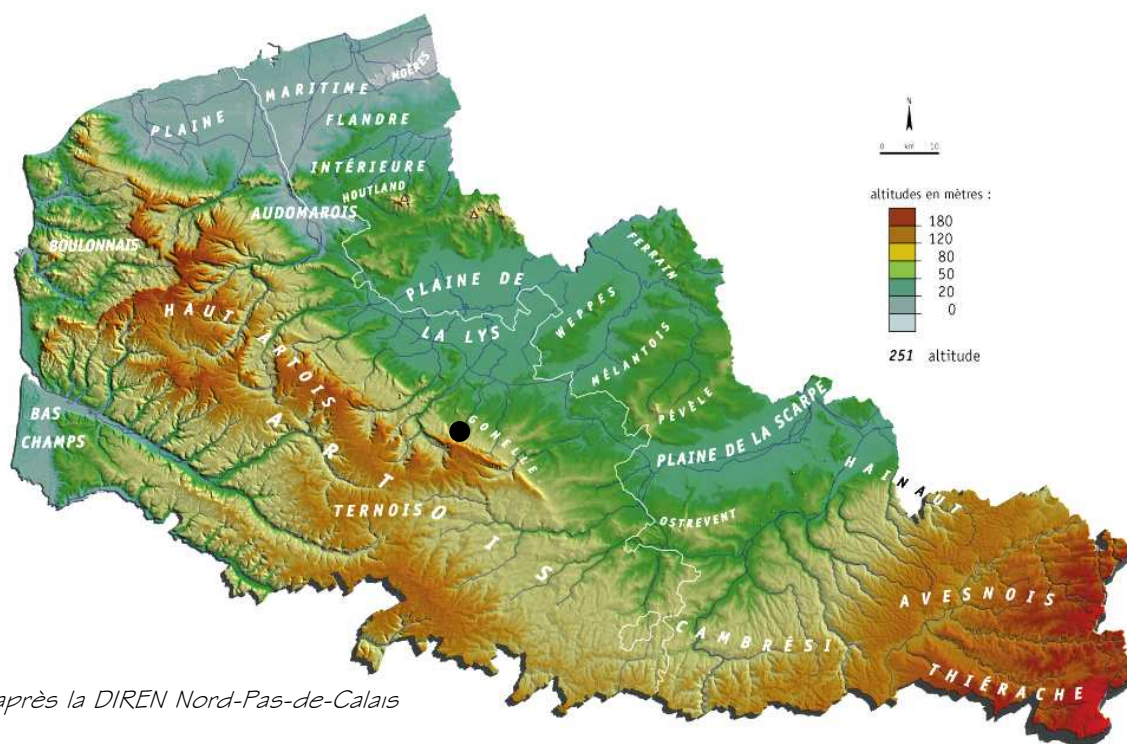
L'espace du territoire concerné pour la présente étude est au contact des contreforts de l'Artois et de la Plaine de la Lys.

Les altitudes sont comprises entre 39 et 50 mètres. La pente, de faible amplitude, a une direction Sud-Ouest/Nord-Est (des points les plus hauts aux points les plus bas).

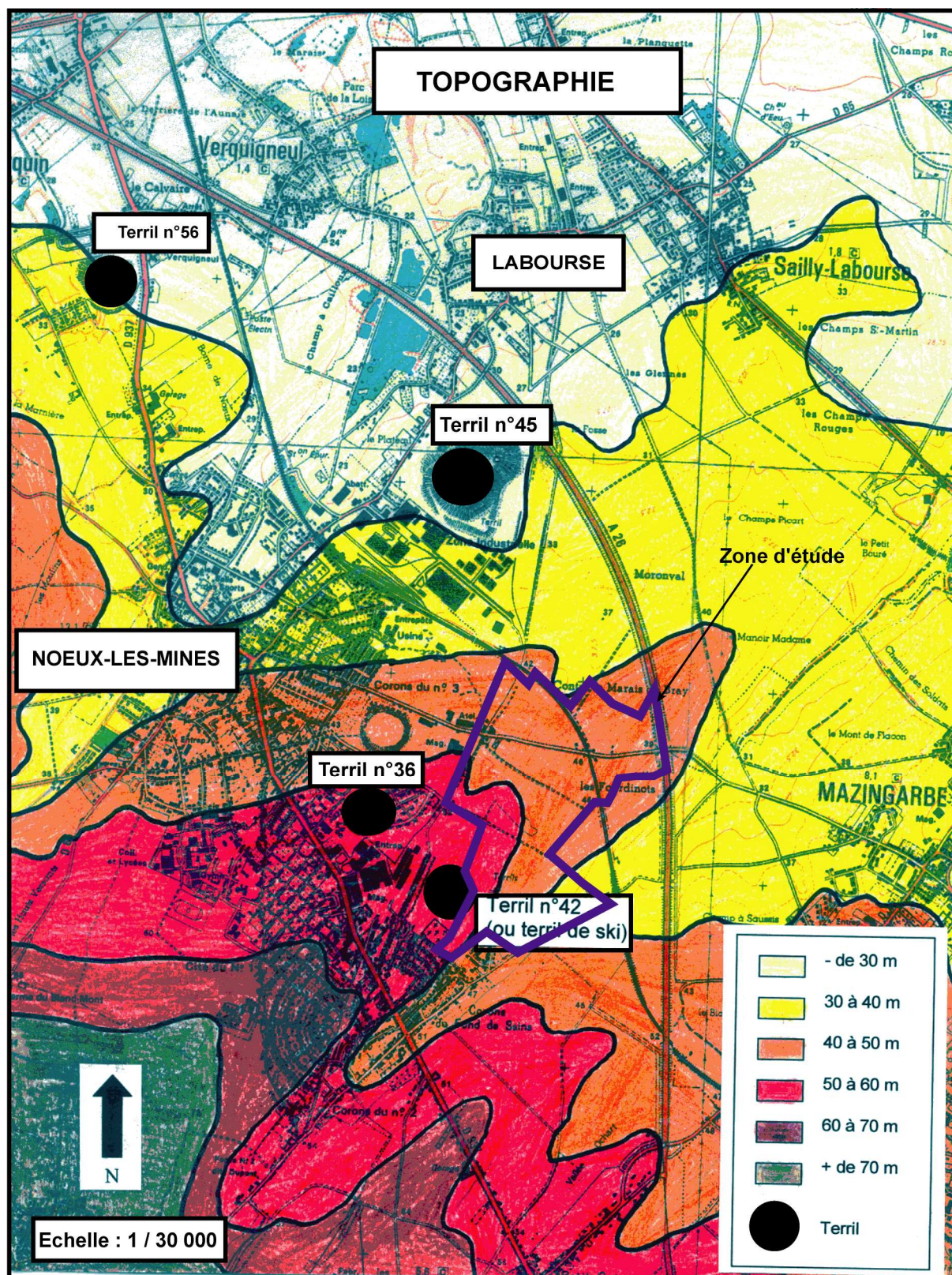
Les principaux éléments de relief de la commune sont artificiels, constitués par les terrils n°36 et n°42 (accueillant la piste de ski), tous deux à l'Ouest, en dehors du secteur d'étude. Ils dessinent une transition entre plaine et collines.

Des microreliefs sont créés par le passage des infrastructures ferrées et autoroutières qui se trouvent en déblais au nord de la zone d'étude et en remblais sud.

Le relief naturel du site est légèrement en pente descendante vers le sud et l'est.



D'après la DIREN Nord-Pas-de-Calais



1.2. Géologie

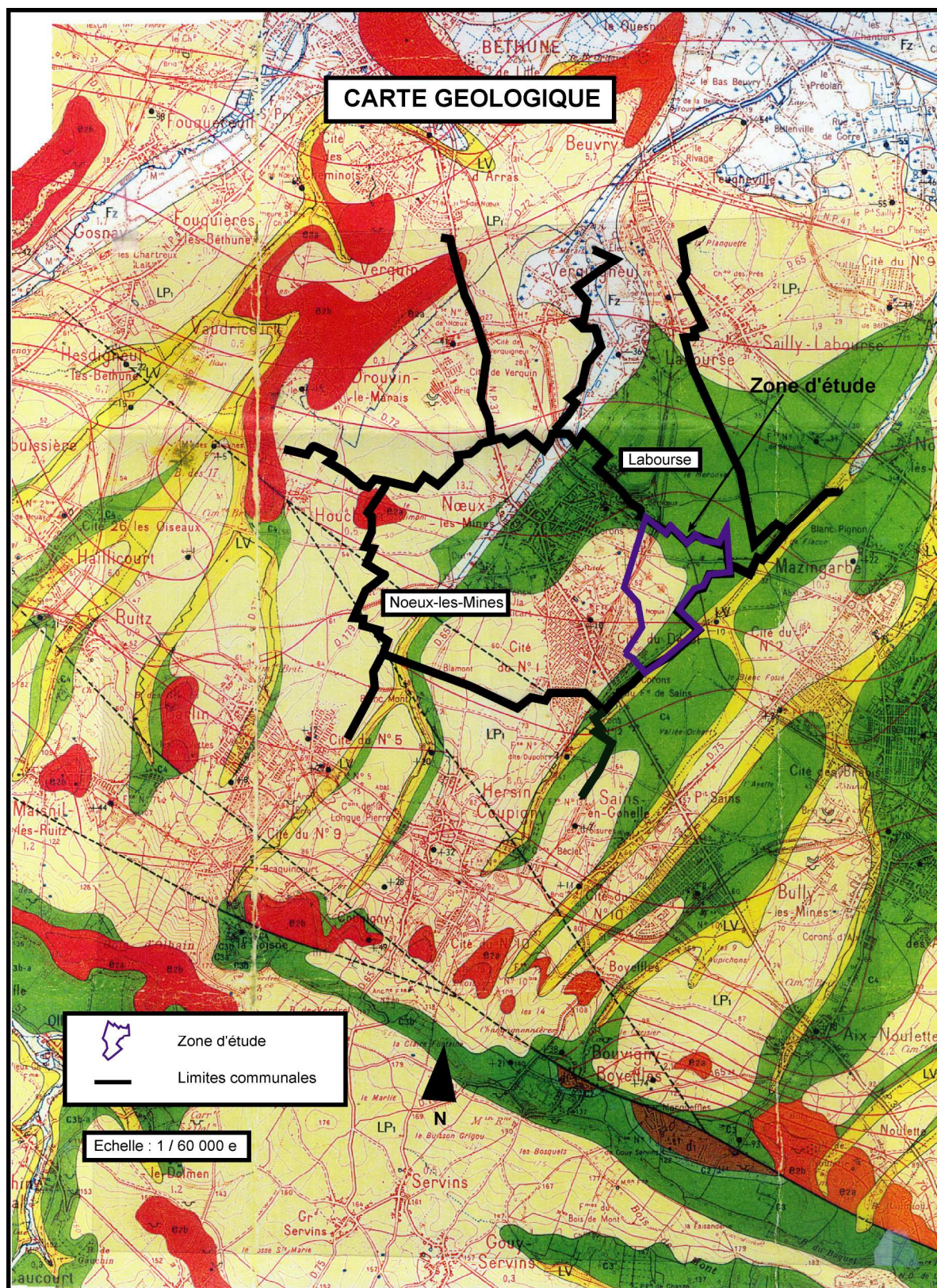
Le secteur d'étude repose sur les formations marno-calcaires du Secondaire dont l'épaisseur totale atteint localement 220m.

Les assises crayeuses du « Sénonien » (en vert sur la carte) qui constituent la partie supérieure de ces formations, possèdent une épaisseur voisine de 60 mètres. Il s'agit de craie blanche, très fine mais présentant de nombreux silex au sein des bancs inférieurs.

Sur la majeure partie du tracé, « la craie », sub-affleurante, est présente à très faible profondeur sous une couche peu épaisse de limons quaternaires.

Au niveau de l'extrémité Nord du projet, la craie est recouverte par des formations tertiaires (argiles et sables landéniens) ou quaternaires (alluvions) dont l'épaisseur totale peut atteindre plusieurs mètres.

Les terrains houillers sont rencontrés directement sous les formations secondaires.



2. OCCUPATION DU SOL, PAYSAGE ET MILIEU NATUREL

2.1. Occupation du sol

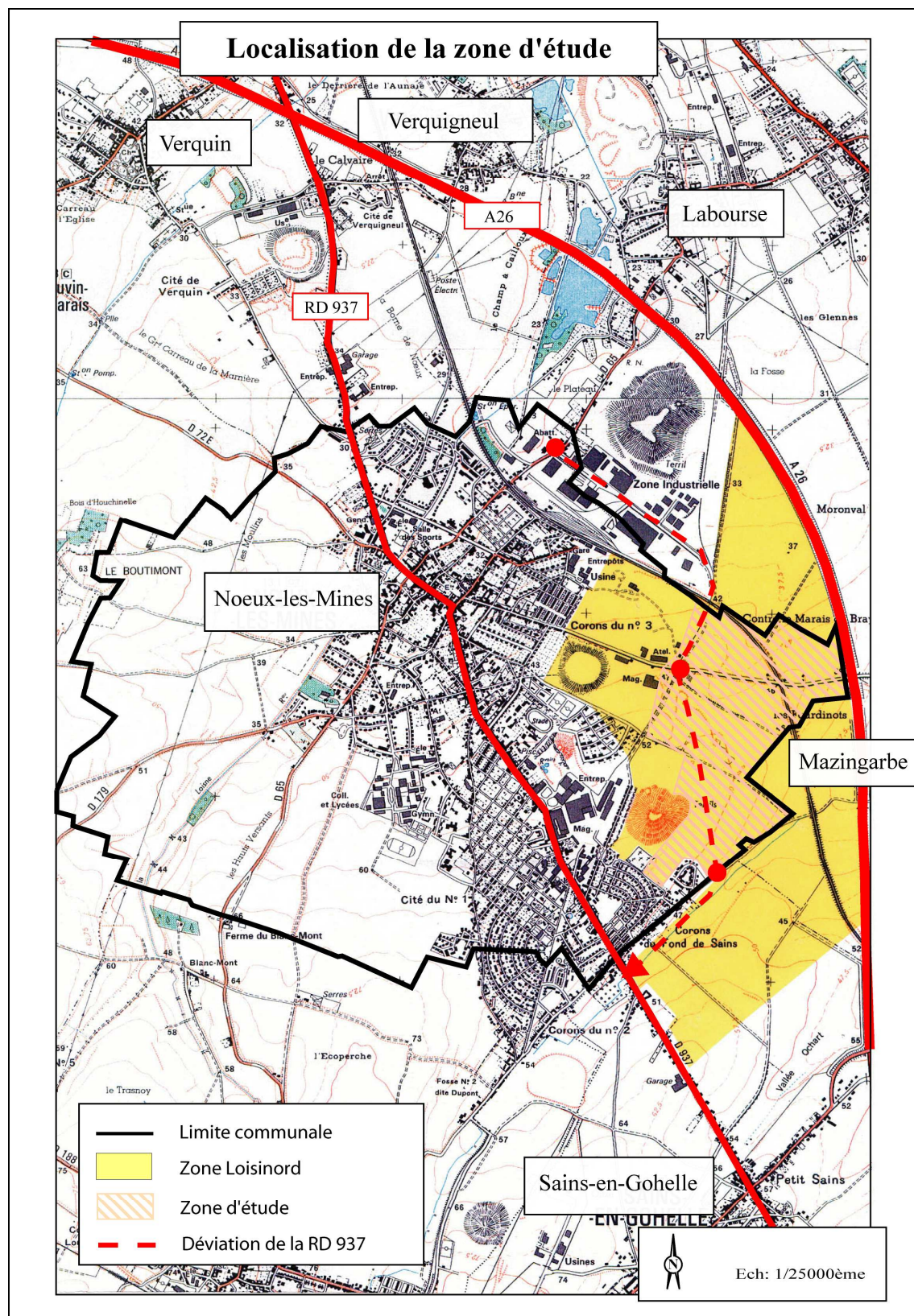
L'occupation du sol de la commune de Nœux-les-Mines est très marquée par l'ancienne activité d'extraction minière. Les nombreux terrils et puits témoignent d'une activité importante à proximité du secteur d'étude. Ce secteur, comme une grande partie du bassin minier, est soumis à des affaissements de terrains liés aux anciennes exploitations houillères.

Depuis à la fin de cette activité, le territoire est en cours de réhabilitation, et ce de façon exemplaire. L'émergence du projet Loisinord a su donner un nouveau sens à ce lourd héritage industriel reconverti en base de loisirs.

Le secteur d'étude se caractérise par la présence ou proximité de plusieurs espaces clairement identifiables. Ceux-ci correspondent :

- aux différentes phases d'urbanisation du territoire (espaces urbanisés anciens et plus récents) ;
- aux différentes activités agricoles, commerciales et bien sûr de loisirs ;
- mais également à de vastes espaces vacants ou en friche, hérités de l'époque minière. On les retrouve à l'intérieur de la zone d'étude, sur l'ancienne décharge reverdie, au contact du supermarché Leclerc et de l'autre côté de l'axe reliant la piste de ski à la base nautique. Ce site a été identifié comme cœur de nature forestier par la trame verte et bleue du SCOT (bien qu'il ne s'agisse pas à proprement parler d'un terril).

Plus localement, la zone d'étude est uniquement concernée par des espaces voués à l'activité agricole et l'espace en friche, cité ci-avant. On trouve également une voie communale reliant les centres-bourgs de Nœux-les-Mines et de Mazingarbe (la Voie Communale n°12) ainsi que la voie ferrée Arras-Dunkerque. Cette dernière est aménagée en contre bas et bordée d'une double rangée d'arbres.



2.2. Paysage

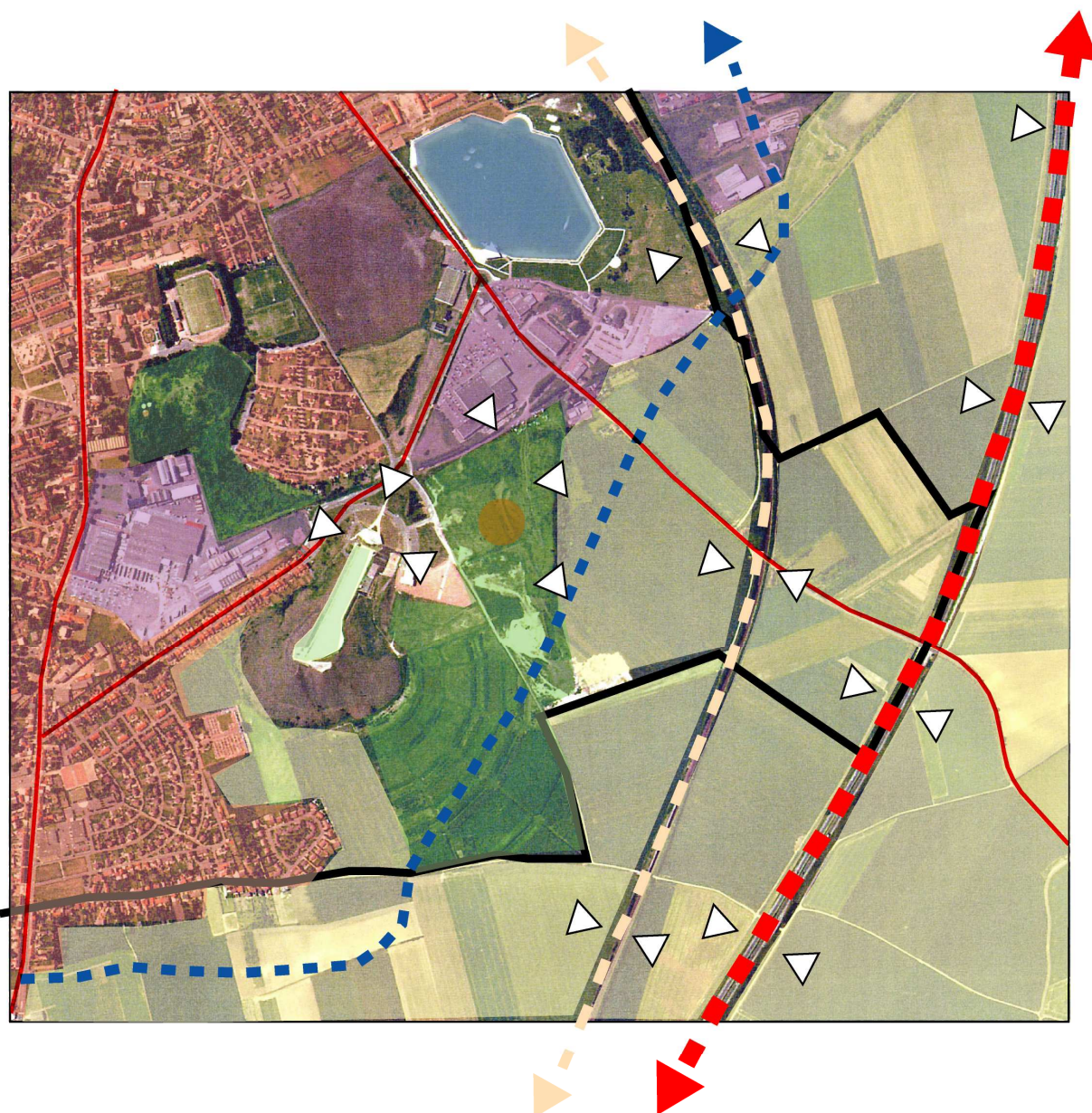
L'Est de la commune de Noeux-les-Mines est composé de deux espaces qui induisent des perceptions paysagères différentes.

- **A l'Est de la déviation**, on trouve un espace agricole, majoritairement céréalier, relativement plan mais sectorisé par des linéaires imposants que sont la voie ferrée et l'Autoroute A26. Tous deux sont orientés Nord/Sud. La coupure ferroviaire est marquée par un important alignement d'arbres dissimulant une partie des structures métalliques nécessaires au passage du train. Les rails sont encaissés d'environ 4 mètres dans le sol. L'A26 marque de façon « brutale » la limite communale Est, derrière laquelle on perçoit une continuité agricole. Une autre coupure, beaucoup plus légère est fournie par la voie communale n°12, orientée Est/Ouest. A noter également la présence de deux maisons en ruine, et une maison à vendre au niveau du croisement entre la voie ferrée et la VC12.

- **A l'Ouest de la déviation**, on trouve un secteur très mixte. A l'intérieur de la zone d'étude, à l'Ouest, on trouve des espaces agricoles, des terrains surélevés en friche (ancienne décharge reverdie), un circuit automobile ainsi qu'un garage Peugeot, et une habitation. Ceux-ci forment une transition plus ou moins esthétique avec la frange bâtie de Noeux-les-Mines.
A l'extérieur de la zone d'étude, le paysage est avant tout marqué par le terroir aménagé en piste skiable. Celui-ci constitue, de part son envergure et la couleur vive du revêtement choisi, l'élément paysager, voire identitaire, le plus imposant de la commune. Plus au Nord, un lotissement le sépare d'un vaste espace en friche, tandis que s'étend à l'Est la zone commerciale accueillant le supermarché Leclerc et divers autres bâtiments commerciaux. La qualité paysagère est améliorée au Nord avec la base nautique et le parc qui l'entoure.

L'aménagement projeté se situe entre ses deux espaces, il devra assurer une transition délicate entre la frange bâtie, marquée en entrée Est par la zone commerciale, et la frange agricole déjà disséquée par les infrastructures de transport. Cette transition devra s'appuyer sur les équipements de loisirs que sont la piste de ski et la base nautique qui marquent fortement le renouveau paysager de Noeux-les-Mines.

Perception du territoire



- Frange agricole
- Frange urbaine
- Base nautique
- Espace de commerce et d'activité
- Espace boisé
- Piste artificielle de ski

- Réseau routier existant
- Voie ferrée Arras-Dunkerque bordée d'arbres
- Autoroute A26
- Rupture visuelle
- Déviation future de la RD 937
- Ancienne décharge reverdie
- Limite communale



2.3. Milieu Naturel

Le milieu naturel peut être décomposé en trois grandes zones :

- Les terres cultivées où se succèdent des cultures céréalières et de pommes de terre. Ici la faune et la flore sont très appauvries, essentiellement représentées par des colonies de corbeaux freux et de corneilles, quelques passereaux, des perdrix...
- Sur l'emprise des talus, de part et d'autre des voies SNCF, une végétation arbustive où la flore est alors moins pauvre (Aubépine, Noisetier...) et la faune associée plus diversifiée (passereaux nicheurs, rapaces diurnes, petits mammifères...).
- Une troisième zone représentée par la pépinière au Sud de la zone. Elle représente une surface de 15 hectares avec 140 000 arbres plantés, elle est un refuge pour bon nombre d'oiseaux et de petits mammifères. Cette pépinière est néanmoins exploitée comme réserve pour les plantations de Loisinord.

La Direction Régionale de l'Environnement répertorie deux Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique à proximité de la zone d'étude. Il s'agit des ZNIEFF n°0019 0000 et n°0177 0000, correspondant respectivement aux terrils n°36 (sur Noeux-les-Mines) et n°45 (sur Labourse). On y trouve des espèces arbustives peu fréquentes (cornus mas, prunus mahaleb...), des micromammifères, des oiseaux inféodés aux différents milieux du terril et des insectes nombreux dans les friches très florifères.

3. PATRIMOINE CULTUREL

3.1. Patrimoine historique et architectural



Quatre sites sont classés monuments historiques sur la commune :

- La pharmacie centrale et la coopérative des ouvriers mineurs ;
- Les bâtiments de la fosse n°1 – 1bis et un garage en béton ;
- Les grands bureaux et les ateliers centraux;
- L'église Sainte Barbe.

Les périmètres de protection de ces sites n'affectent pas la zone d'étude.

L'église communale se situe à l'Ouest de la zone d'étude, au bord de la RD 937.

Aucun élément historique ou architectural particulier n'est à signaler si ce n'est les terrains délaissés par les houillères, témoins de l'ère minière.

3.2. Patrimoine archéologique

Le Service Régional de l'Archéologie (SRA) signale que la commune de Noeux-les-Mines comporte une zone archéologique sensible. Elle se situe au niveau du centre bourg environ à plus de 300 mètres du secteur d'étude, il s'agit du cimetière datant du Haut Moyen Age.

De plus, toute découverte d'objets, vestiges, sépultures, monnaies doit être immédiatement déclarée.

4. TRAFIC ROUTIER ET ENVIRONNEMENT SONORE

L'ambiance acoustique des terrains retenus pour l'opération est influencée principalement par plusieurs axes de transport plus ou moins proches. Il s'agit de la ligne SNCF Dunkerque-Arras, de l'autoroute A26 ainsi que la RD 937.

- L'autoroute A26 et la ligne Arras-Dunkerque (par laquelle transite une vingtaine de TGV par jour) sont des voies classées axe terrestre bruyant de catégorie 1. Dans une bande de 300 mètres de part et d'autre de ces axes, les constructions exposées au bruit des voies sont soumises à des normes d'isolement acoustique conformément à la réglementation en vigueur.
- La RD 937 constitue un axe routier important dans les échanges Nord/Sud de la région Nord Pas-de-Calais. Le centre-ville de la commune supporte actuellement un trafic important (environ 11 000 véhicules par jour). L'accidentologie y est très élevée.

La déviation de la RD 937 a pour but la réduction de ces nuisances. Elle est classée comme axe terrestre bruyant de catégorie 3. Dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de ces axes, les constructions exposées au bruit des voies sont soumises à des normes d'isolement acoustique conformément à la réglementation en vigueur.

5. CONTEXTE REGLEMENTAIRE

5.1. Plan Local d'Urbanisme

Dans le cadre de la modification du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Noeux-les-Mines, les terrains concernés sont inclus dans une zone 1AUE. Un emplacement réservé a été rajouté lors d'une modification antérieure pour permettre l'aménagement de la déviation routière.

Il s'agit de zones actuellement occupées par de l'agriculture et des terrains en friche, une ancienne décharge (reverdie) et espaces issues de l'ancienne activité minière.

La réalisation de cette étude particulière permet de rendre constructible –sous certaines conditions- une bande 100 mètres de part et d'autre de la déviation de la RD 937.

5.2. Servitudes d'utilité publique

Deux servitudes sont à prendre en compte dans la zone concernée par la présente étude. Il s'agit des servitudes :

- relative aux chemins de fer, ligne Arras-Dunkerque ;
- de 100 mètres de large le long de l'A26 (inconstructibilité).

5.3. Informations et obligations diverses

Sont également présents sur le site :

- une canalisation de transport de gaz (N.B.N.P.C) qui passe le long de la voie ;
- une partie du périmètre concerné par un Plan Particulier d'Intervention (relatif à l'usine SEVESO de Mazingarbe). Ce périmètre a été réactualisé et est situé hors du secteur d'étude, il concerne l'organisation des secours mais n'impose aucune contrainte pour le bâti.

A noter également, la présence de puits de mines à l'Ouest de la zone d'étude.

L'ensemble de ces servitudes, informations et obligations diverses ne pénalisent pas fortement l'aménagement des zones concernées par la présente étude.

PRESENTATION DU PROJET DE COMPOSITION URBAINE

1. ETAT ACTUEL : PRESENTATION DU PROJET LOISINORD 1

1.1. La stratégie

Au début des années 1980, la ville de Noeux-les-Mines a élaboré une stratégie de recomposition urbaine visant à créer un nouvel axe fort de développement d'Est en Ouest, reposant sur les critères d'aménagement suivants :

- A l'Ouest : création d'un véritable centre-ville situé au cœur géographique de la commune, regroupant les principales administrations et en liaison directe avec la cité scolaire (C.E.S., lycées...)
- A l'Est : création d'un parc de loisirs sportifs et d'activités sur plus de 150 hectares, **Loisinord**, visant à résorber 90 hectares de friches industrielles situées en bordure de l'A26 et à améliorer l'attractivité de la région en créant un produit touristique structurant, capable de capter les flux de transit tout en offrant à la population régionale un produit de proximité innovant et de qualité.

Loisinord est conçu pour être une station de sport de glisse « 4 saisons » au centre d'une vaste conurbation humaine, regroupant 500 000 habitants à un quart d'heure et 3 millions à une heure de voiture. Le site bénéficie de la proximité de grands axes routiers, susceptibles de quantifier une consommation régionale importante. La station entend jouer un rôle d'élément fixateur de transit, tout en développant l'attractivité touristique et résidentielle de la région.

1.2. La station Loisinord

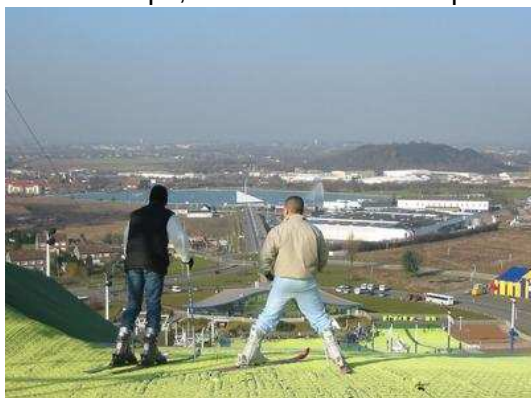
Sur une friche industrielle, la base Loisinord propose plusieurs activités sur un plan d'eau et une piste de ski. Se côtoient une école de cirque, un supermarché Leclerc, deux boîtes de nuit, un circuit automobile...

Un plan d'eau artificiel bordé de sable fin de 9 hectares a été créé sur un ancien puits de mine dépollué avant transformation.

D'avril à septembre, la baignade et la planche à voile font le bonheur des petits et des grands. Le ski nautique est aussi pratiqué grâce à un ingénieux système de câbles qui peuvent traquer jusqu'à neuf personnes en même temps sur 840 mètres.

Une capitainerie, un centre d'hébergement d'une capacité de 60 lits créé en 2000 et un minigolf de 18 trous sont aménagés autour du plan d'eau sur les 13 hectares restants de la base nautique.

Au fil du temps, la friche a attiré de plus en plus d'investisseurs. La mairie a vendu des terrains sur lesquels on trouve aujourd'hui aussi bien des commerces que des espaces de loisirs, deux boîtes de nuit, une école de cirque, un circuit automobile, un supermarché...



La grande « curiosité » est la station de ski, inaugurée en 1996. La piste en polyéthylène est en fait la première et la seule du genre en France. Elle a été financée à 50% par le Fonds européen de développement régional, le FEDER. Une étude a été menée au préalable par des spécialistes de

l'institut géologique de Nancy. Une fois le terril choisi, l'étude a déterminé si tout risque de coup de grisou était définitivement écarté.

Ainsi, large de 35m sur 320m de longueur, la piste a une inclinaison de 28°. Les deux tire-fesses assurent les remontées de 150 à 200 personnes par heure. Mais avant de dévaler les pistes, les skieurs s'équipent d'un matériel adapté : ils sont fabriqués dans un atelier unique, au sein même de la base.

Chaque année, ce sont 300 000 visiteurs qui fréquentent le site, 23 emplois permanents directs ont été créés. Les retombées médiatiques viennent s'ajouter aux retombées socio-économiques, la base offrant une image dynamique et innovante de la commune et sa région.

2. LE PROGRAMME D'AMENAGEMENT DE LOISINORD

2.1. Le projet global

La réalisation de la première phase de Loisinord a suscité de la part d'investisseurs privés une adhésion tant au concept qu'à sa localisation.

Ainsi le SIVOM de la Gohelle présente un programme d'aménagement unique en France par l'importance, la diversité et la complémentarité de ses différents composants.

Sur près de 300 hectares, le développement d'activités de loisirs et commerciales innovantes, fortement créatrices d'emplois, vont faire de Loisinord un pôle de développement économique majeur dont l'image rejaillira sur la région : plus de 304 millions d'euros d'investissement annoncés et 2 000 emplois attendus.

Des partenaires connus et reconnus pour leur compétence et leur savoir faire, chacun dans leur domaine de compétence, assurent au projet la crédibilité et les garanties de bonne fin nécessaires.

Le programme de cette grande opération envisage la réalisation d'un certain nombre de projets dans le cadre d'un programme d'aménagement cohérent global (activités de loisir, commerces...).

Dans le cas du secteur d'étude, c'est un complexe ludico-commercial qui devrait y être implanté.

3. LE PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZONE 1AUE

3.1. Les objectifs du projet

Les objectifs de l'ensemble du projet sont nombreux, ils tiennent compte des besoins de la commune ainsi que des contraintes imposées par le site :

- Profiter de la création de la déviation Est de Noeux-les-Mines pour réaliser un projet sur les espaces disponibles de part et d'autre de ce nouvel axe de transit ;
- Mettre en valeur ce nouveau secteur d'activité et jouer sur l'effet vitrine qu'offre la déviation qui traverse la commune du Nord au Sud ;
- Réaliser un projet en continuité avec l'existant, poursuivre l'aménagement du site Loisinord.
- Préserver les qualités paysagères de l'espace agricole entourant l'Est de la zone au travers d'un traitement paysager adapté de la zone et de ses franges.

3.2. Les Atouts du Site

Les terrains, de par leur localisation, sont à préférer pour un développement de l'urbanisation de Noeux-les-Mines (en limite Est de la commune).

La proximité des équipements de la base Loisinord justifie l'affectation du site pour l'implantation de bâtiments d'activité économique de plus ou moins grand gabarit. De plus, la situation géographique à proximité de l'autoroute A26, de la voie ferrée Arras-Dunkerque et de la prochaine déviation Est de Noeux-les-Mines rend difficile l'implantation de logements du fait des nuisances qu'elles engendrent.

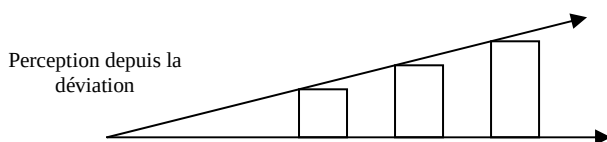
Au contraire, cette localisation à proximité d'axes importants de transit permet l'aménagement de zones d'activité qui bénéficieront d'une bonne desserte et d'un effet vitrine grâce à la traversée du contournement.

3.3. Description du Projet

Le principe d'aménagement

Comme l'illustre le schéma ci-joint, le projet a plusieurs principes :

- La desserte routière se fera sous la forme d'un axe principale (la déviation de la RD 937) relayée par un système de double contre-allée connectée par deux accroches (sous la forme de giratoire) au nord et au sud de la zone. Le but est de desservir l'ensemble du secteur sans multiplier les accès à la RD 937, dont le trafic sera important.
- L'aménagement prévoira des plantations et aires de stationnement plantés de chaque côté de la déviation.
- Le traitement paysager concernera l'ensemble de la zone et particulièrement les arrières de bâti.
- Le gabarit des bâtiments sera organisé de sorte qu'il assure une progression visuelle. L'objectif est intégrer au maximum les nouvelles constructions sur un espace relativement plan.



La qualité paysagère et urbaine

Le projet paysager et urbanistique de la zone d'activité a pour objectif :

- de créer des « milieux de transition » entre les espaces voisins (agricole, bâti, équipement public,...) et le lotissement commercial à créer,
- de préserver les futures zones d'activités des nuisances induites par les axes routiers présents à proximité tout en profitant de l'effet de vitrine de ceux-ci. En rappelant qu'au niveau de la commune de Labourse, l'A26 et la voie ferrée se trouvent en déblais par rapport à la zone,
- de préserver la zone identifiée comme « cœur de nature » dans le cadre de la trame verte et bleue.

Afin d'atteindre ces objectifs, les principes d'aménagement de la zone reposent sur plusieurs axes :

- Traitement paysager des abords de la voie ferrée, en arrière de l'hypermarché ;
- Les axes structurants et zones de stationnement seront plantés d'arbres de haute tiges ou d'arbustes, afin de mieux marquer les différentes entrées et d'améliorer la perception des places de parking depuis la rue. L'ensemble devra créer un projet harmonieux, marquant de manière esthétique les espaces.
- Les plantations le long des infrastructures seront traitées avec une végétation plus spontanée et plus adaptée aux milieux qui les caractérisent, car les talus (pieds, corps et têtes) et les espaces de remblais ou de déblais sont souvent pauvres en terme agronomique. Des boisements seront implantés en masse ou en bosquets, reprenant ainsi l'esprit des quelques massifs existants le long des voies.
- Des percées visuelles permettront de laisser le regard passer entre les bâtiments de manière à créer des espaces de co-visibilité entre la zone aménagée et les espaces urbanisés et ruraux qui l'entourent. Des relations visuelles existeront, liant ainsi le projet au territoire dans lequel il s'implante.
- L'espace de cœur de nature identifié dans le cadre de la trame verte et bleue, et localisé au nord de la liaison routière envisagée sur le Chemin de Bully, sera préservé en zone verte.

La desserte automobile / sécurité

Le projet de déviation de la RD 937 prévoit la création de 5 carrefours giratoires, dont 2 dans le secteur d'études.

Les carrefours les plus importants sont ceux assurant la jonction avec l'ancienne RD 937, au nord et au sud de la commune, et celui permettant de sécuriser le croisement avec la RD 65. Les carrefours de la zone reposent sur des voies de desserte communale moins utilisées. Les bâtiments du complexe ludico-commercial seront desservis par un réseau de voiries secondaires.

Le parti architectural

Une partie de la zone étant située à proximité d'espace d'habitat et de zone agricole, il est prévu que les constructions et installations autorisées ne doivent nuire ni par leur volume ni par leur aspect à l'environnement immédiat et aux paysages dans lesquelles elles s'intégreront.

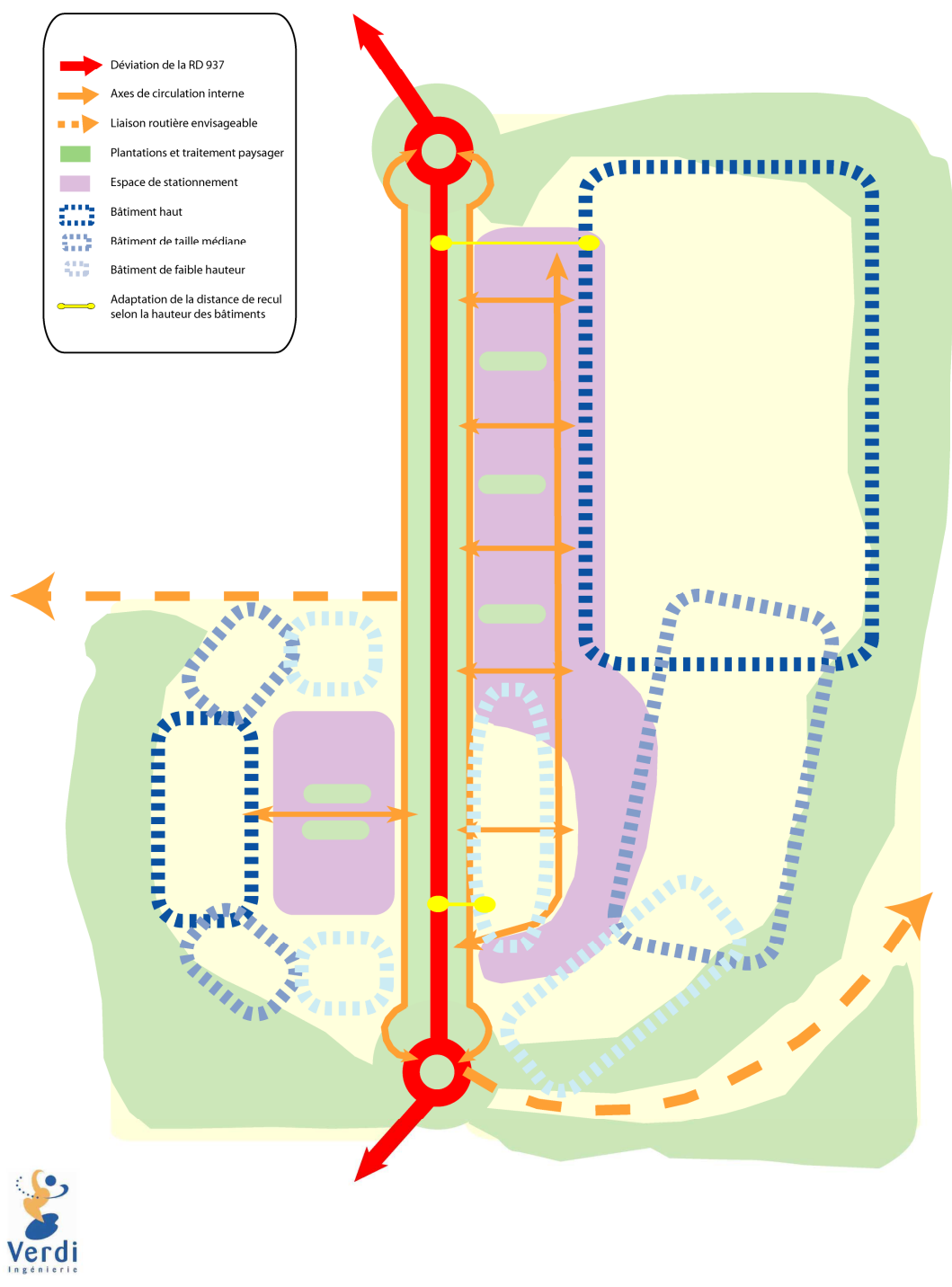
Ces installations devront respecter le règlement imposé dans la zone 1AUE. Les constructions nouvelles doivent veiller à l'aspect des constructions existantes en ayant recours à des matériaux, des couleurs et des formes qui s'intégreront dans le milieu environnant, en formant un ensemble bâti cohérent. Les hauteurs des bâtiments seront limitées à 20 mètres maximum, ce qui constitue une continuité avec les espaces industriels environnants.

Signalétique et Mobilier

Un mobilier urbain (de type bancs, poubelles, bornes) pourra être introduit sur les zones aux abords des aires de stationnement et le long des principaux axes de circulation.

La signalétique interne à la zone devra être homogène et similaire à celle rencontrée au niveau des carrefours et giratoires.

PRINCIPES D'AMENAGEMENT





CRITERES DE QUALITE DES FUTURES ZONES URBANISEES AU REGARD DES NUISANCES, DE LA SECURITE, DE L'URBANISME ET DES PAYSAGES, DE L'ARCHITECTURE

4. LA PRISE EN COMPTE DES NUISANCES

Situation actuelle :

L'ambiance acoustique des terrains retenus pour l'opération est influencée principalement par plusieurs axes de transport plus ou moins proches. Il s'agit de la ligne SNCF, de l'autoroute A26 ainsi que de la route départementale n°937 :

- L'autoroute A26 et la ligne Arras Dunkerque sont des voies classées axe terrestre bruyant de catégorie 1. Dans une bande de 300 mètres de part et d'autre de ces axes, les constructions exposées au bruit des voies sont soumises à des normes d'isolement acoustique conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 6 octobre 1978, modifié le 23 février 1983.
- La route départementale 937 est classée axe terrestre bruyant de catégorie 3. Dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de ces axes, les constructions exposées au bruit des voies sont soumises à des normes d'isolement acoustique conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 6 octobre 1978, modifié le 23 février 1983.

Les mesures compensatoires :

L'article 6 du règlement traite des marges de recul par rapport aux voies avec un retrait d'au moins :

- 10 mètres par rapport à l'axe des voies publiques ouvertes à la circulation automobile, le retrait par rapport à l'alignement n'étant jamais inférieur à 5 mètres.
- 6 mètres par rapport à l'axe des voies piétonnes ou mixtes, et d'une largeur de plateforme inférieure à 9 mètres.
- 50 mètres par rapport à l'axe de l'autoroute A26.

Au niveau de la commune, la topographie en déblais de ces axes terrestres bruyants minimise un peu l'impact sonore des voies sur les constructions.

De plus, des boisements existants et projetés pourront limiter les impacts visuels entre les infrastructures et les futures zones urbanisées.

Enfin, la réglementation relative à l'isolement acoustique des constructions s'appliquera sur la zone.

5. LA SECURITE A L'INTERIEUR DE LA ZONE

Situation actuelle :

L'actuelle RD 937 est une voie très utilisée (12 000 véhicules par jour dont 10% de poids lourds) et surtout très dangereuse. Entre 1993 et 1996, 66 accidents ont été recensés (faisant

78 blessés légers et 24 blessés graves). Cette accidentologie très élevée est essentiellement localisée en zone agglomérée. La configuration linéaire de l'agglomération, les nombreux carrefours, parkings ou autres accès rendent difficile la traversée pour les automobilistes et dangereuses pour certains usagers (cyclo-piétons). Les aménagements de type « zone 30 » qui ont été effectués dans le centre urbanisé de Noeux-les-Mines ont permis une baisse de la gravité de l'accidentologie mais sans véritablement diminuer le nombre d'accidents. La déviation a pour but de désencombrer et sécuriser cet axe.

La zone d'étude, par où passe cette déviation, est sinon desservie par un réseau secondaire au trafic très limité. L'aménagement de la déviation Est de Noeux-les-Mines y a radicalement changé les conditions de desserte et sécurité.

Accès à la zone 1AUE

L'accessibilité aux deux espaces à aménager présents de part et d'autre de la déviation se réalisera uniquement à partir de deux points d'entrée, tous deux sous forme d'un giratoire (voir schéma ci-joint). Un axe viendra longer la déviation et permettre la circulation des véhicules dans la zone commerciale en toute sécurité.

Des aménagements seront réalisés de façon à faire ralentir les véhicules, ils seront mis en valeur par des traitements paysagers et marqueront ainsi les points centraux et d'entrée dans la zone.

Pour chacun de ces deux croisements avec la RD 937, il part deux axes desservant les espaces internes à la zone (vers l'Ouest et l'Est).

Ces axes forment la voirie principale, il existe également une voirie secondaire qui permettra la desserte totale de l'espace à aménager.

L'ensemble de ces organisations routières permettra d'assurer la fluidité sur la RD 937 en évitant la multiplicité des carrefours.

Situation projetée :

Sécurité à l'intérieur / voirie interne :

Les carrefours et giratoire seront réalisés de sorte à permettre une bonne desserte du site. Ensuite, Les axes secondaires devront être dimensionnés afin de permettre une bonne circulation des véhicules et des poids lourds dans la zone.

Des dispositions spécifiques limiteront les vitesses pratiquées par les usagers. Une large aire de stationnement est prévue afin d'éviter le stationnement le long des voies et de sécuriser la zone.

L'article 3 du règlement traite des aspects liés à la sécurité et fixe notamment les conditions dans lesquelles la zone doit être desservie par la voirie.

Sécurité en fonction du type de bâtiment implanté :

La zone 1AUE a vocation à recevoir des aménagements, des constructions et installations de toutes natures, équipements sportifs, de loisirs, de tourisme, de services et activités commerciales, habitat de loisirs, individuels et collectifs.

Il s'agit ici d'un ensemble commercial ne présentant aucun risque particulier pour la population voisine, située au demeurant à plus de 500 mètres à l'Ouest.

6. LA QUALITE DE L'URBANISME ET DES PAYSAGES

6.1. Description du paysage

Comme il l'a déjà été signalé, l'aménagement projeté se situe entre deux espaces. A l'Est, un espace agricole plan sectionné par les routes et la voie ferrée. A l'Ouest, c'est un espace mixte, en transition, avant tout marqué par la présence de terrils et autres sites à requalifier.

Le projet devra assurer une transition délicate entre la frange bâtie, marquée en entrée Est par la zone commerciale, et la frange agricole déjà disséquée par les infrastructures de transport. Cette transition devra s'appuyer sur les équipements de loisirs que sont la piste de ski et la base nautique qui marquent déjà fortement le renouveau paysager de Noeux-les-Mines.

6.2. Principes réglementaires

De nombreuses prescriptions du règlement influent de façon importante sur la qualité de l'urbanisme et des paysages dans la zone 1AUE. Elles se retrouvent notamment dans les articles suivants :

- article 4 : la desserte par les réseaux
- article 6 : implantation des constructions par rapport aux voies
- article 9 : emprise au sol
- article 10 : hauteur des constructions
- article 11 : aspect extérieur
- article 13 : espaces libres et plantations

Article 4 : la desserte par les réseaux

L'article 4 fixe les conditions dans lesquelles un terrain doit être desservi par les réseaux.

Sa rédaction tient compte des concepts retenus pour l'aménagement de l'ensemble de ce secteur, à savoir s'appuyer sur une logique de développement durable et chercher à favoriser le renouvellement des ressources.

Article 6 : Implantation des constructions par rapport aux voies

Il précise notamment que les constructions doivent être implantées avec un retrait d'au moins :

- 10 mètres par rapport à l'axe des voies publiques ouvertes à la circulation automobile, le retrait par rapport à l'alignement n'étant jamais inférieur à 5 mètres.
- 6 mètres par rapport à l'axe des voies piétonnes ou mixtes, et d'une largeur de plateforme inférieure à 9 mètres.
- 50 mètres par rapport à l'axe de l'autoroute 26.

Article 9 : emprise au sol

L'emprise au sol des bâtiments est au maximum de 50% avec une surface imperméabilisée maximum de 70%.

Article 10 : Hauteur des constructions

La hauteur des constructions est limitée à 20 mètres au faîtage hors ouvrages extérieurs. La hauteur est mesurée à partir du niveau de la voirie la plus proche.

Article 11 : Aspect extérieur

Les bâtiments, quelle que soit leur destination et les terrains même s'ils sont utilisés pour des dépôts, parkings, aires de stockage...doivent être aménagés de telle sorte que la propreté et l'aspect de la zone n'en soient pas altérés.

Dans le périmètre des voies classées en axes terrestres bruyants (déviation de la RD937, voie ferrée et A26), les constructions devront utiliser des matériaux offrant une isolation acoustique.

Concernant la qualité architecturale, il conviendra de veiller à l'aspect des constructions en ayant recours à des matériaux, des couleurs et des formes qui s'intégreront dans le milieu environnant en formant un ensemble bâti cohérent.

Sont notamment interdits :

- l'emploi à nu, en parement extérieur, de matériaux destinés à être recouverts d'un revêtement ou d'un enduit (briques creuses, carreaux de plâtre, parpaings),
- les imitations de matériaux tels que fausses briques, faux pas de bois...

Article 13 : Espaces libres et plantations

Pour tout projet sur la zone, une surface minimum de 30% devra être paysagée et perméable aux eaux.

Tout arbre de haute tige abattu doit être remplacé.

Les aires de stationnement découvertes doivent être plantées à raison d'un arbre de haute tige par tranche de 100 m².

Il n'est pas obligatoire que les plantations soient uniformément réparties.

Les marges de recul entre les bâtiments et les axes de l'A26 et de la RD937 devront être plantées d'un arbuste pour 20m² de surface.

7. LA QUALITE ARCHITECTURALE : CONTRAINTES DE VOLUME ET D'ASPECT GENERAL

7.1. Description

Les bâtiments d'ores et déjà implantés dans la zone 1AUE, mis à part quelques habitations le long de la rue Léon Blum, sont issus du programme Loisinord 1. Il s'agit d'une zone commerciale présentant des volumes simples, et des couleurs claires. Les constructions futures devront en prendre compte tout en essayant d'élever un peu la qualité esthétique des bâtiments.

7.2. Le parti architectural.

Les constructions qui vont s'implanter dans le secteur concerné doivent respecter les prescriptions édictées par l'ensemble du règlement du Plan Local d'Urbanisme de Noeux-les-Mines, et plus particulièrement l'article 11 concernant l'aspect extérieur.

Il conviendra de veiller à l'aspect des constructions en ayant recours à des matériaux, des couleurs et des formes qui s'intégreront dans le milieu environnant en formant un ensemble bâti cohérent.

Etant donné l'importance du réseau viaire à proximité, les façades visibles depuis la déviation devront être traitées qualitativement et non comme des arrières de bâtiments.

Caractère architectural :

Toutes les façades doivent être traitées avec le même soin et en harmonie.

Les annexes :

Les annexes des bâtiments d'activité doivent par leur volume et le traitement de leurs façades être construites en harmonie avec le bâtiment principal. Elles seront de préférence reliées à lui par un élément architectural ou paysager.

Les postes EDF seront traités en harmonie avec le caractère général de la zone (matériaux, coloris) ou intégrés à l'environnement par des plantations.

Les matériaux :

L'emploi à nu, en parement extérieur, de matériaux destinés à être recouverts d'un revêtement ou d'un enduit est interdit.

Les toitures :

Les toitures seront cohérentes avec le parti architectural retenu pour la construction.

Les couleurs :

Les constructions ou installations à édifier ou à modifier doivent former un ensemble architectural de qualité.

Les pignons doivent être traités en harmonie avec les façades de la construction principale. Les bâtiments annexes et les rajouts doivent être traités en harmonie avec la construction principale.

Enseignes-Publicité :

La publicité sous toutes ses formes doit être conforme aux dispositions réglementaires en vigueur, notamment aux lois n°79-1150 du 29 décembre 1979 et n°95-101 du 2 février 1995 ainsi qu'à leurs décrets d'application.

En dehors de la signalisation propre aux entreprises implantées, toute forme de publicité est interdite sur l'ensemble du secteur.