

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

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

---

## **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

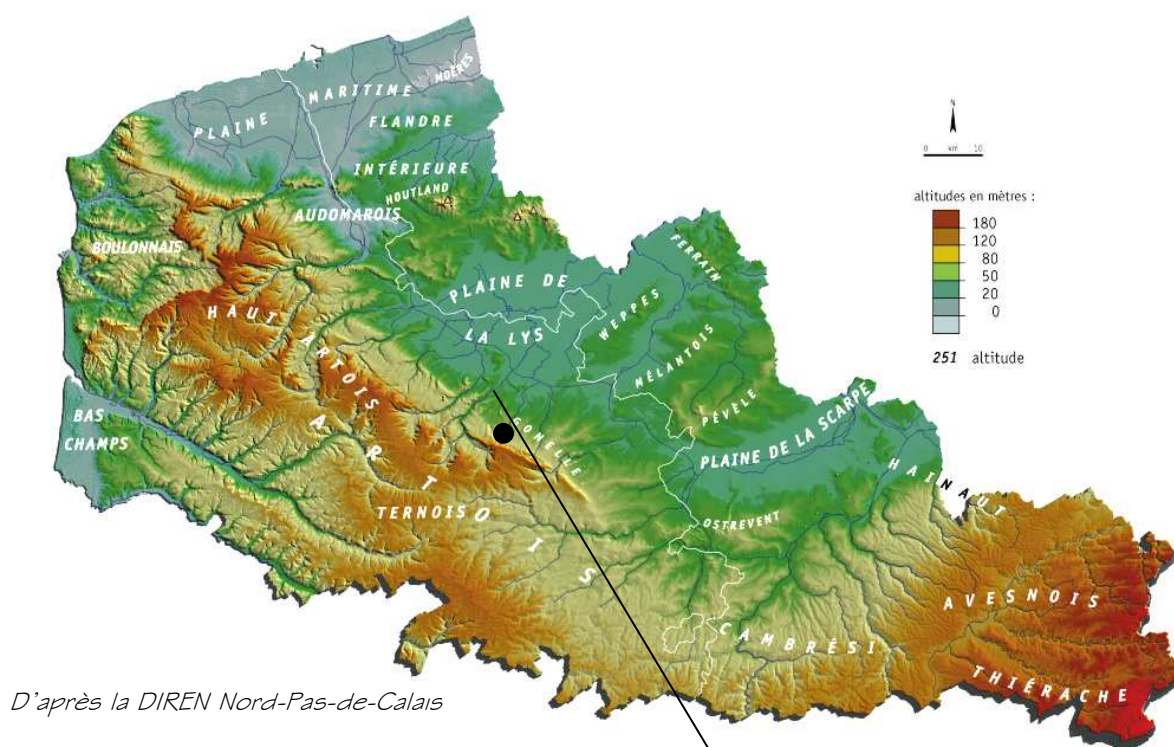
L'espace du territoire concerné pour la présente étude est au contact des contreforts de l'Artois et de la Plaine de la Lys.

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.

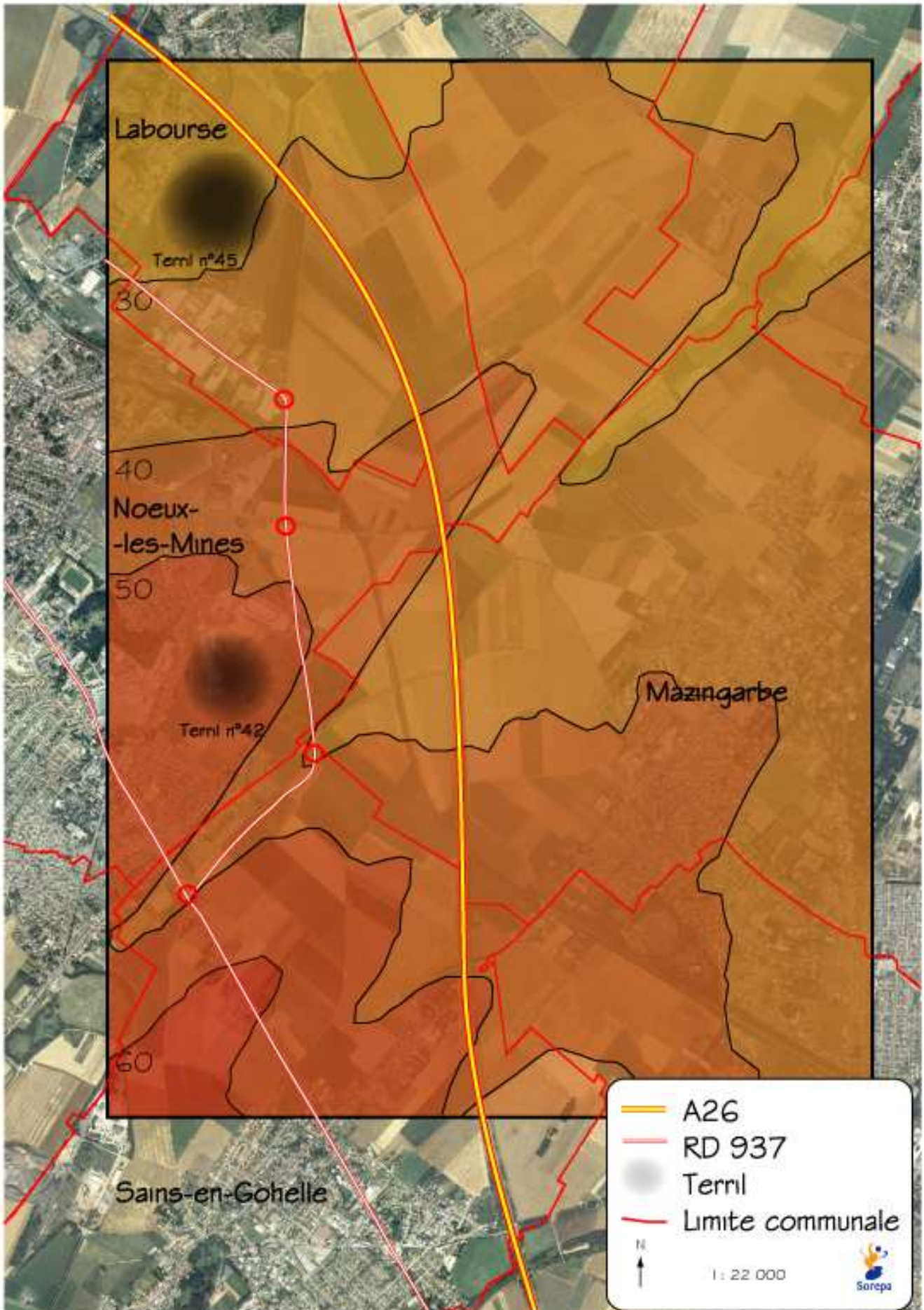
Des micro-reliefs sont créés par le passage des infrastructures ferrées et autoroutières qui se trouve en déblais au Nord de la zone d'étude et en remblais au Sud.

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



*D'après la DIREN Nord-Pas-de-Calais*

# Topographie du site



## Géologie

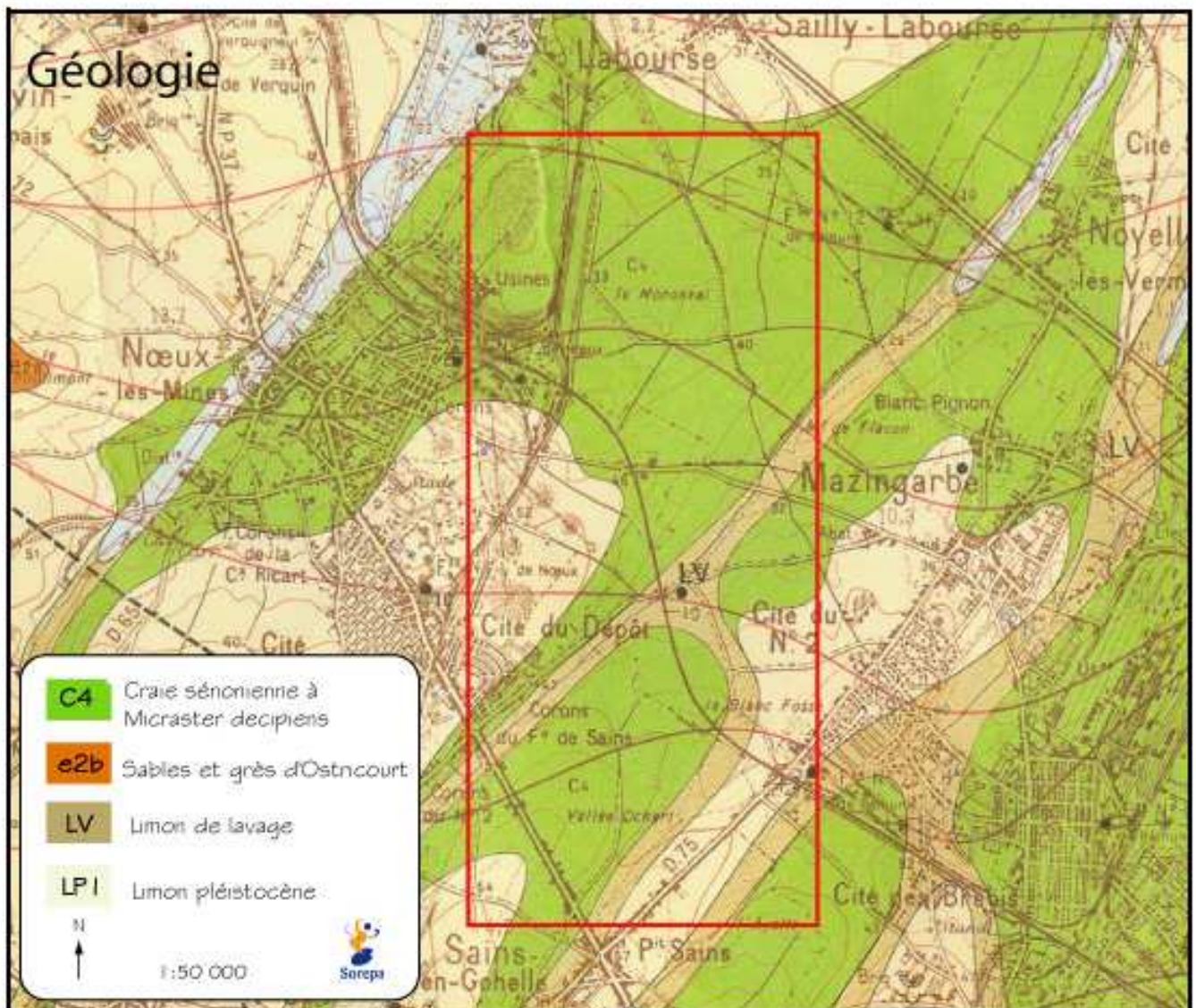
Le secteur d'étude repose sur les formations marno-calcaires du Secondaire dont l'épaisseur totale atteint localement 220 m.

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.

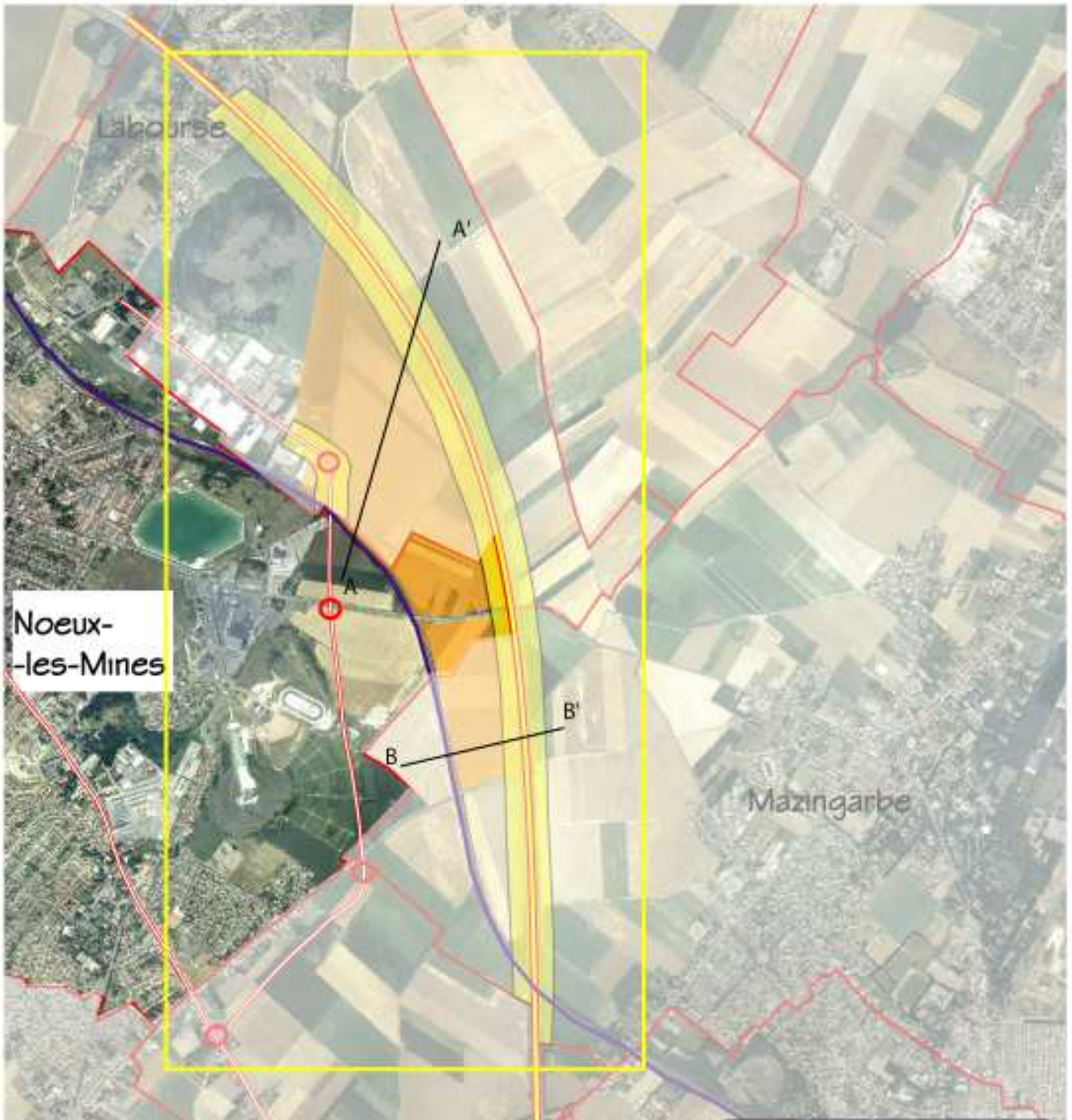
Le secteur concerné par le dossier Loi Barnier est constitué :

#### **➤ A l'Ouest de l'autoroute A 26 :**

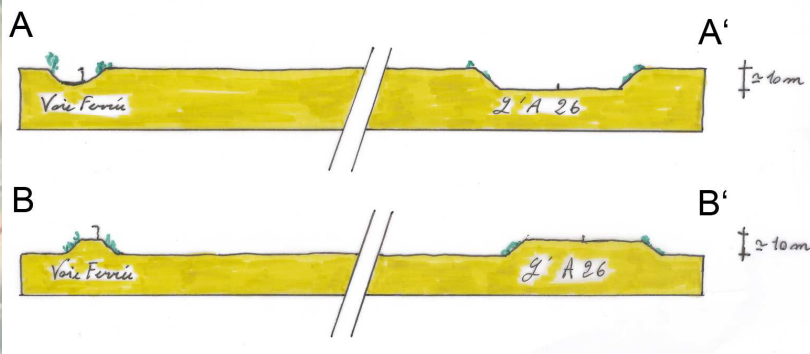
- D'un espace agricole, majoritairement céréalier, relativement plan mais sectorisé par la voie ferrée et l'Autoroute A26, tous deux orientés Nord/Sud. La voie communale n°12, orientée Est/Ouest et reliant les centres bourgs de Noeux-les-Mines et de Mazingarbe traverse également cet espace agricole. 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

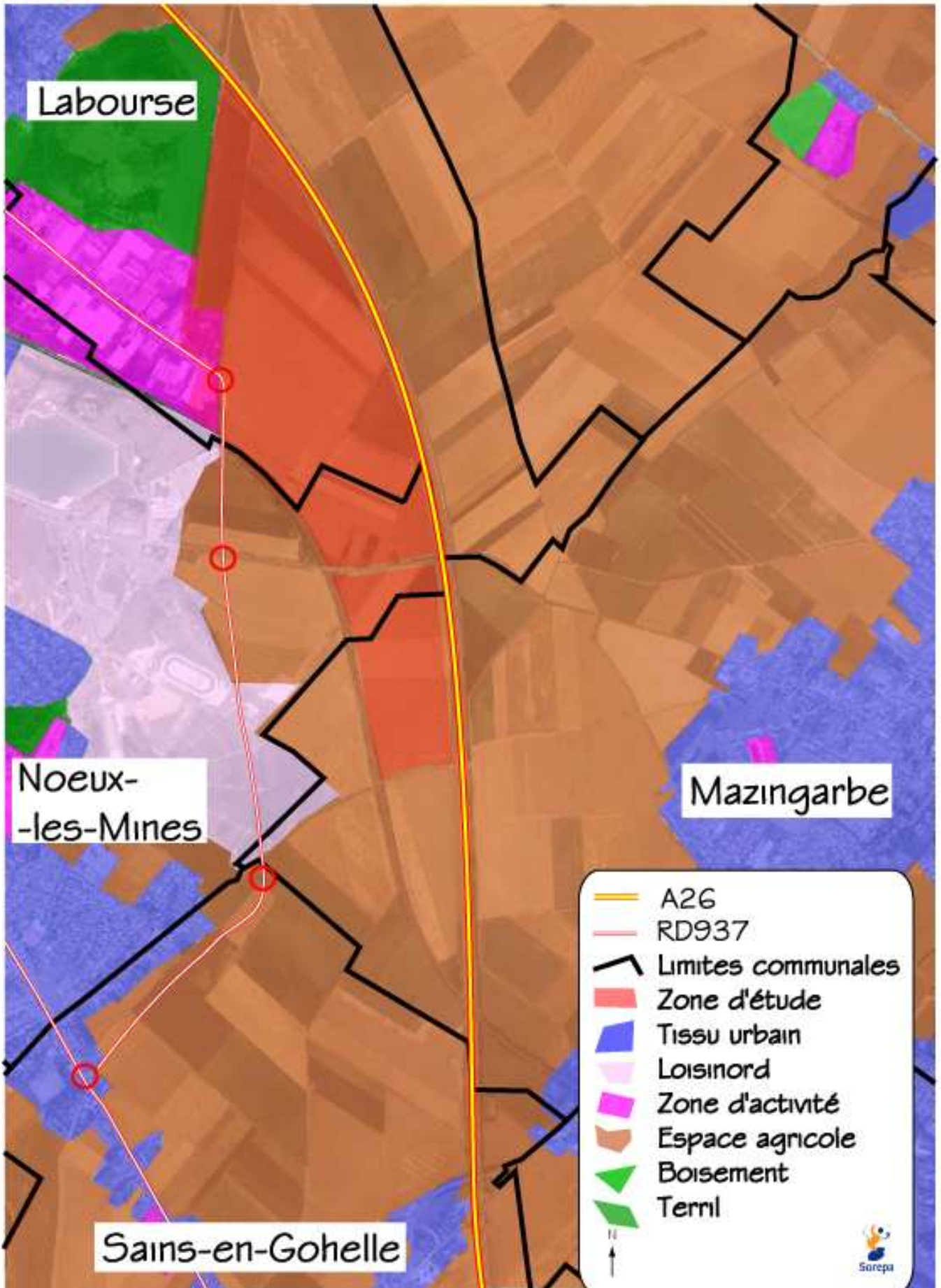


- A26
- RD937
- Voie ferrée
- Zone d'extension
- Périmètre de la loi Barnier
- Zone d'étude

↑ N  
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 terriils 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 terriil et de nombreux insectes dans les friches très florifères,

A l'est, de l'autre coté 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.

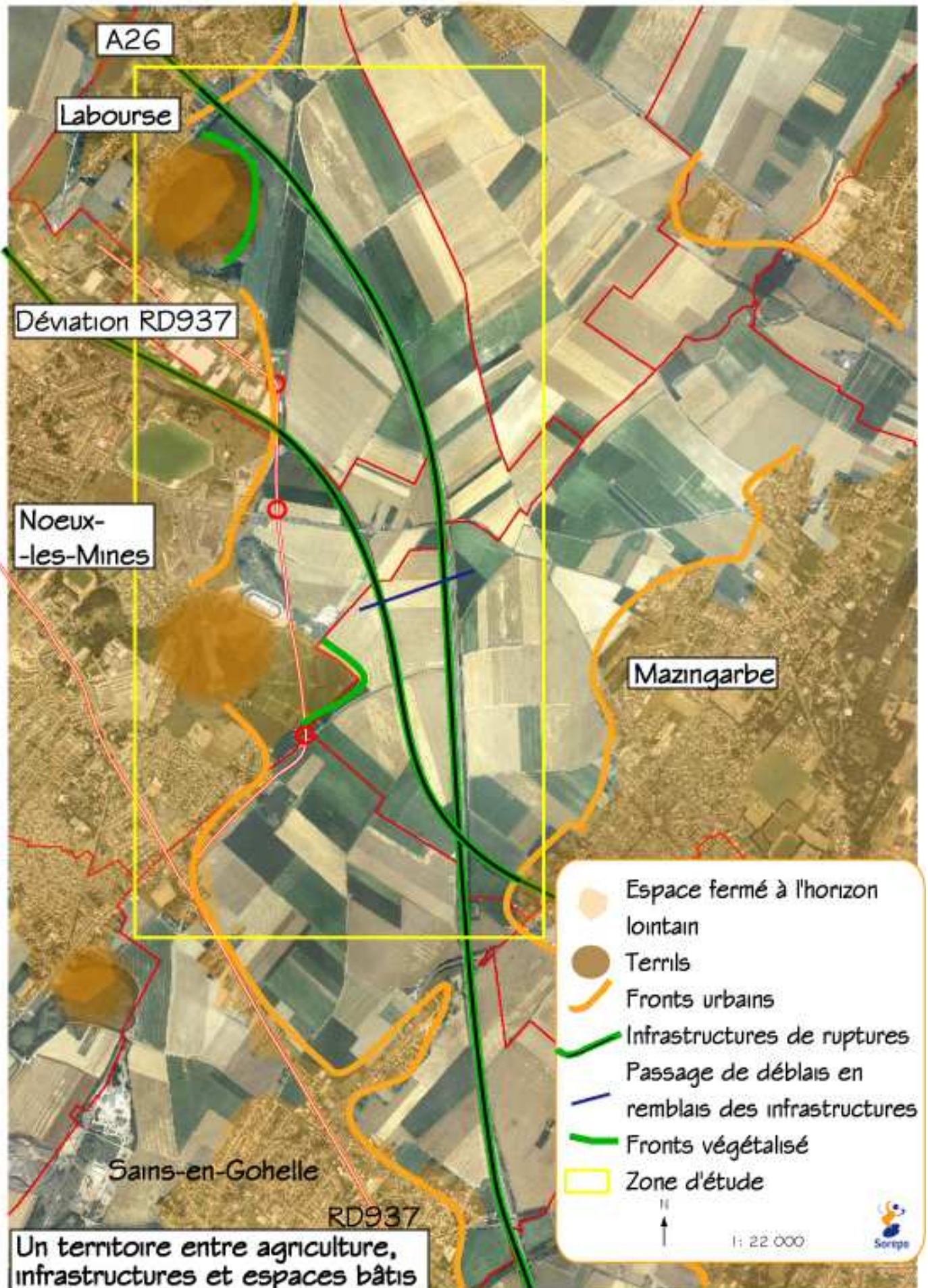
*«Partout, dans quelque direction que se portent les yeux, des terrils. Ils sont nombreux, bien plus nombreux que les puits. Quand un de ceux-ci est épuisé, il disparaît ; on le comble, on abat les bâtiments ; il ne reste bientôt qu'un amas de décombres qui, peu à peu, en se nivelant, se confond avec 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



Un territoire entre agriculture, infrastructures et espaces bâtis

### **3.2. Le paysage autour des secteurs d'étude**

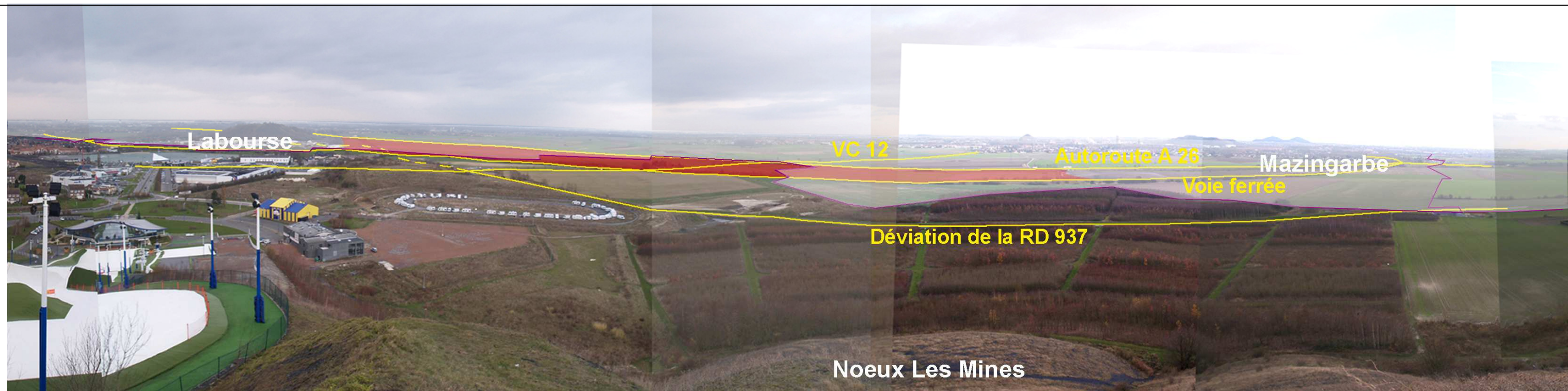
Plus localement, sur la zone d'étude, le paysage est en partie ouvert grâce à l'espace agricole encore présent. Mais celui-ci est traversé par l'autoroute A26, en position légèrement surélevée car située sur un talus. Le talus constitue une rupture dans le paysage, visible depuis les franges bâties des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



 Zone d'étude



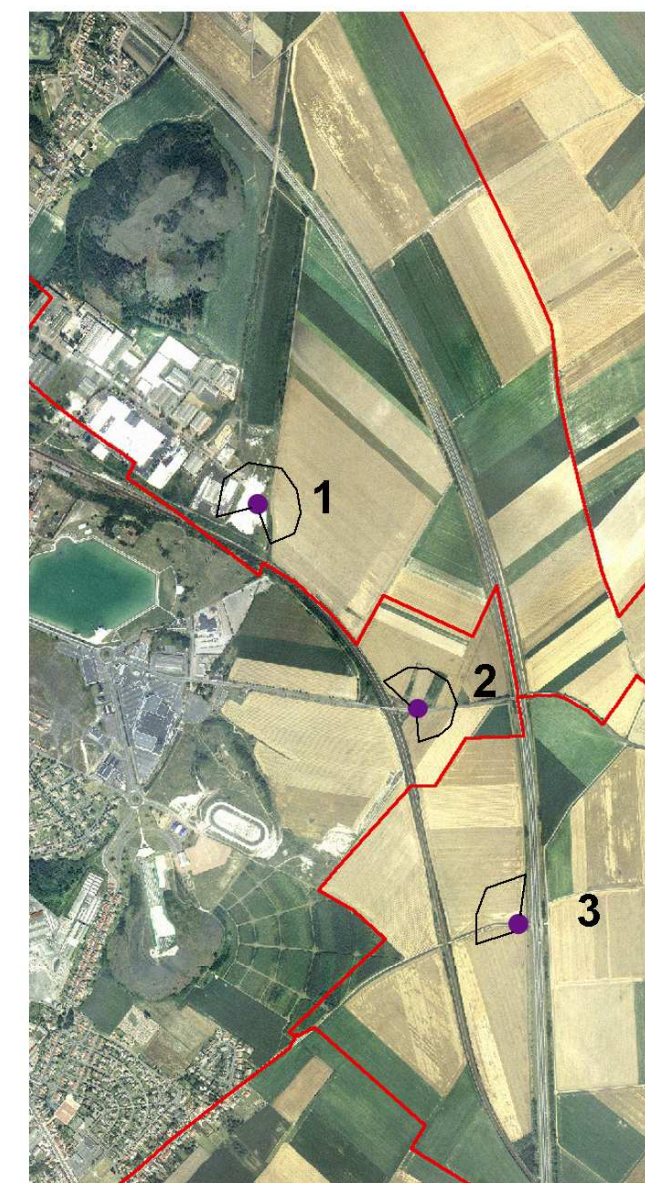
**1 Partie Nord : situé sur Labourse, en lien avec la zone industrielle numéro 1, et le futur prolongement de la déviation de la RD937,**



**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.

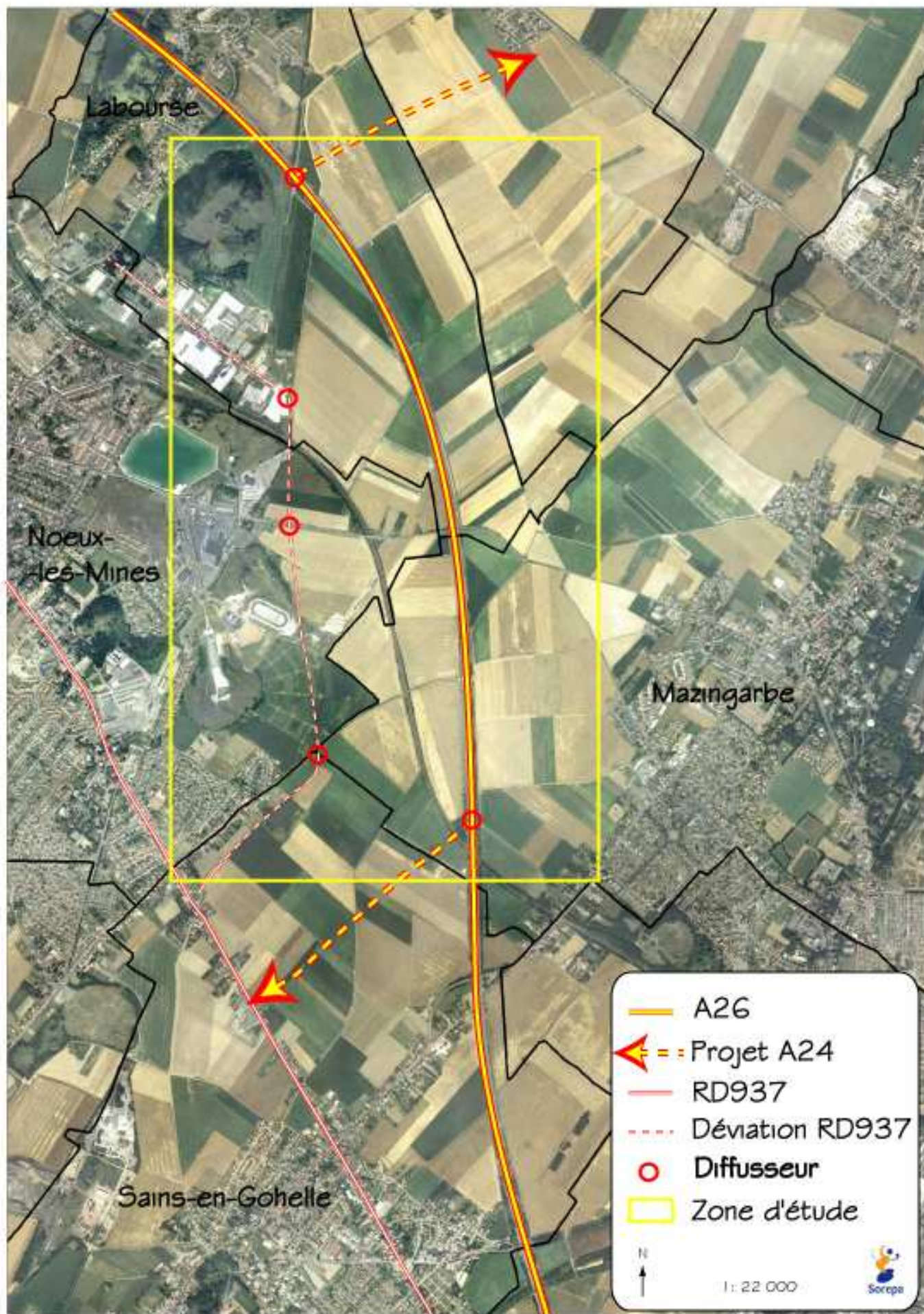
La déviation de la RD 937 a pour but la réduction de ces nuisances. Elle est classée comme axe terrestre bruyant de catégorie 3. Dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de ces axes, les constructions exposées au bruit des voies sont soumises à des normes d'isolement acoustique conformément à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

Décembre 2003




Tél: 03.21.78.55.22 Fax: 03.21.78.99.00

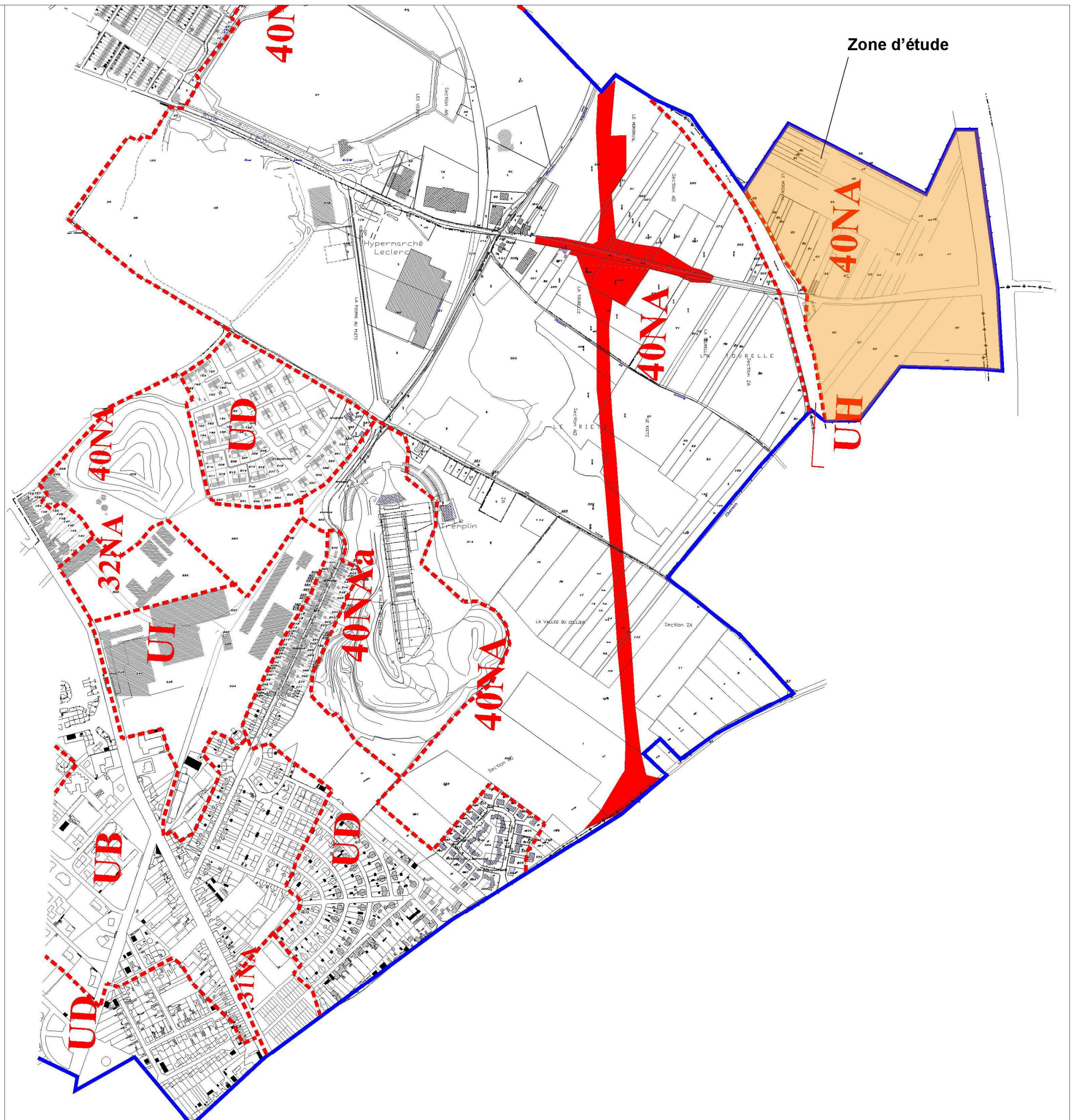
80, rue de Marcq - BP 49 - 59441 WASQUEHAL -  
Tél: 03.20.81.95.00

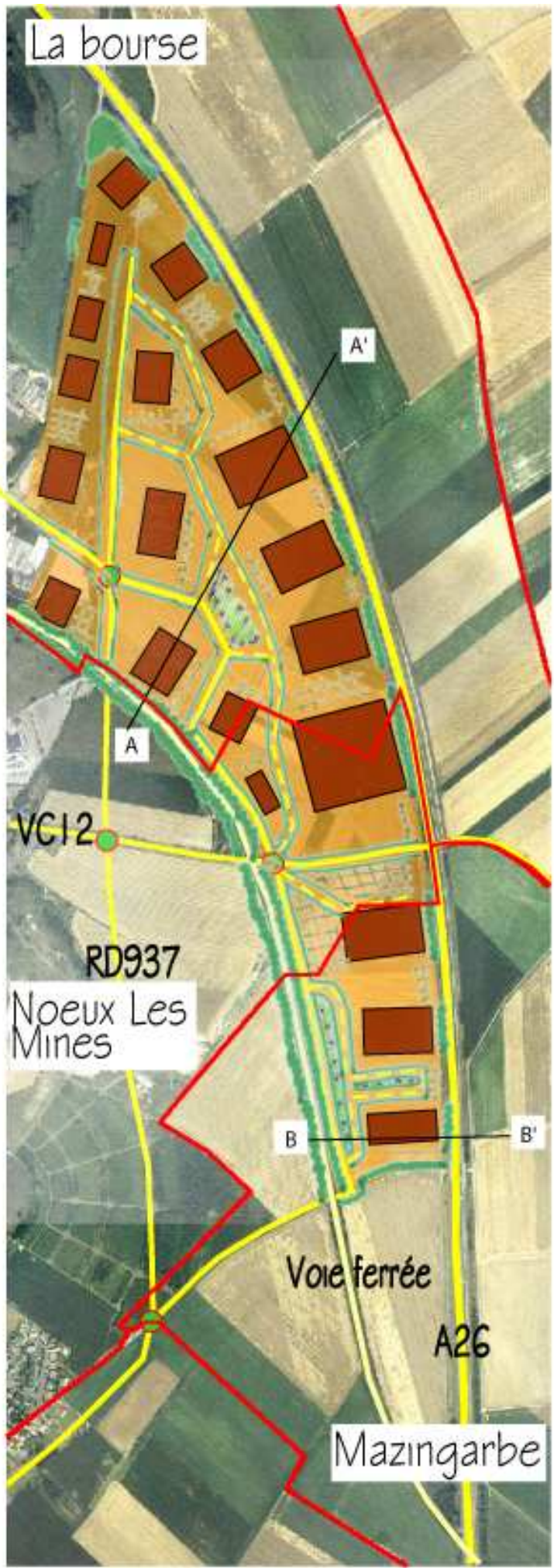
ECHELLE:  
1/7500

# 3

### LEGENDE

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



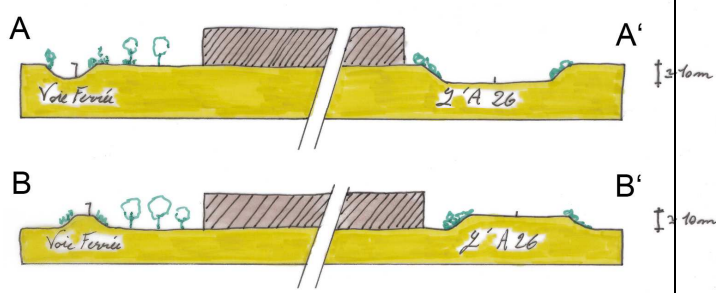


### Projet potentiel

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

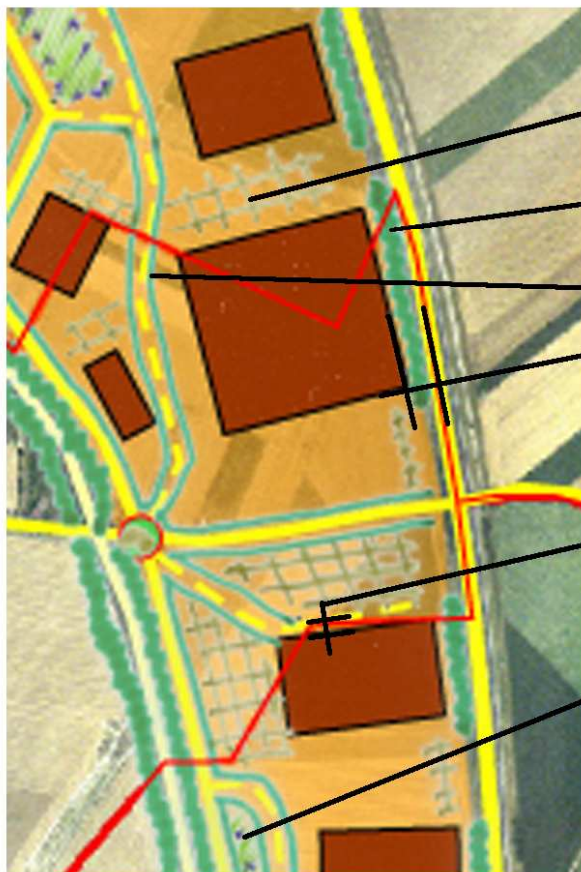
N  
↑

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 100m<sup>2</sup>
- 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 part 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 édifée 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 m<sup>2</sup>.

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 20m<sup>2</sup> 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.