

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

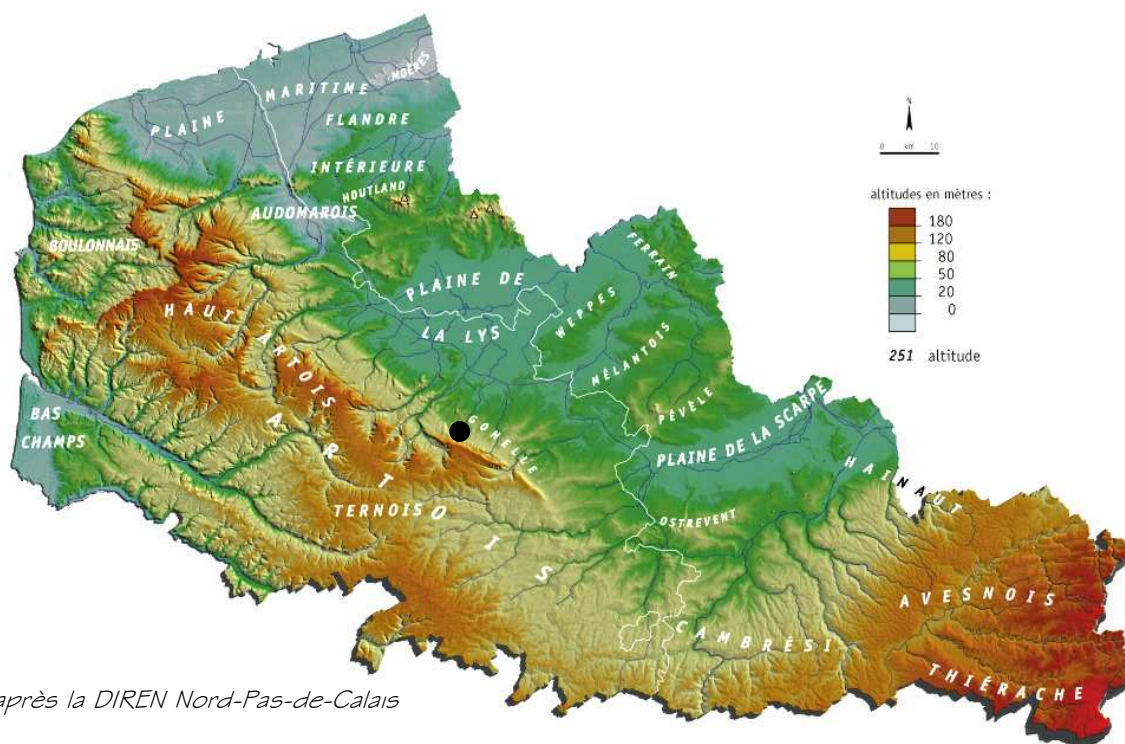
L'espace du territoire concerné pour la présente étude est au contact des contreforts de l'Artois et de la Plaine de la Lys.

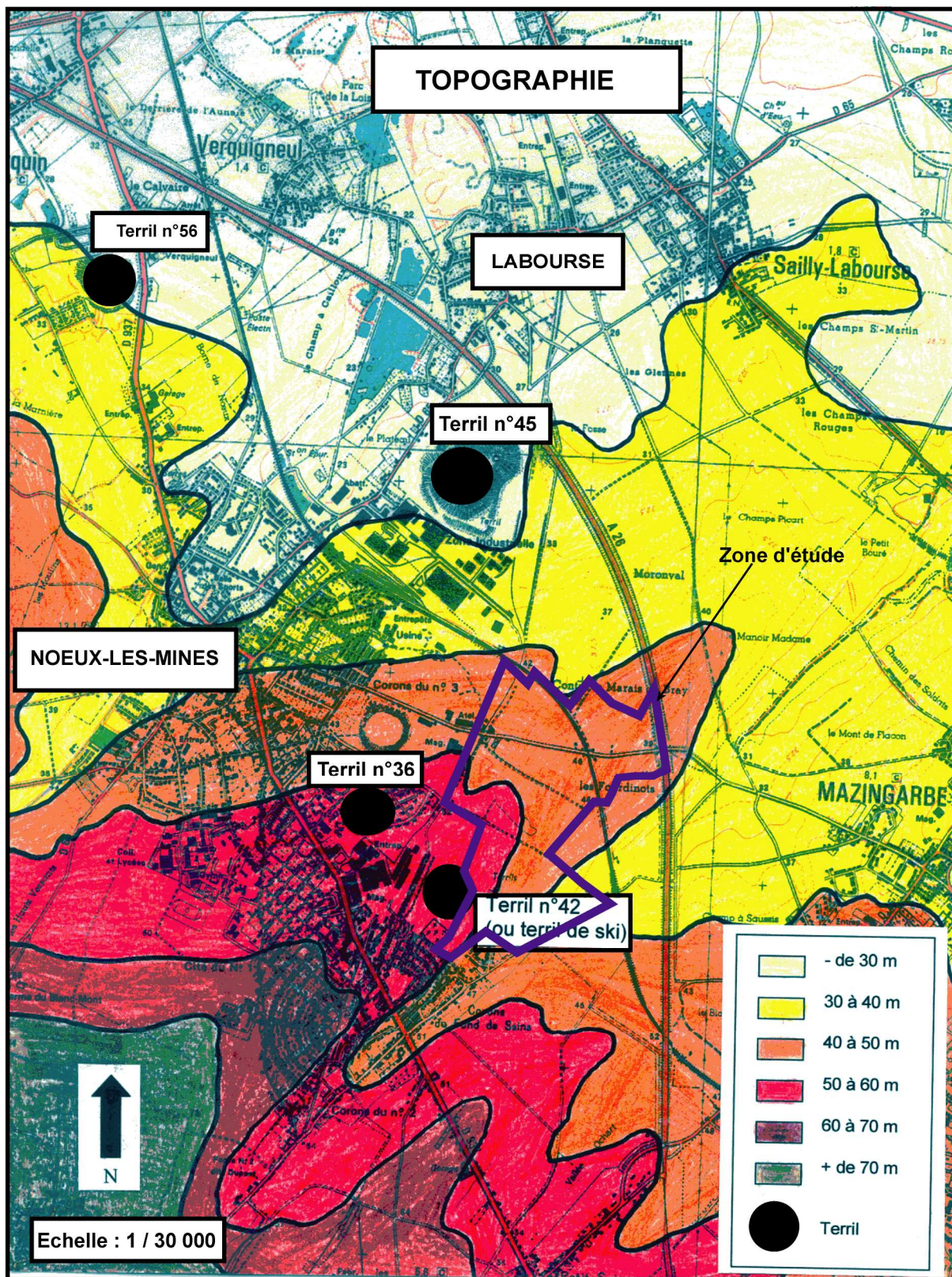
Les altitudes sont comprises entre 39 et 50 mètres. La pente, de faible amplitude, a une direction Sud-Ouest/Nord-Est (des points les plus hauts aux points les plus bas).

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.





1.2. Géologie

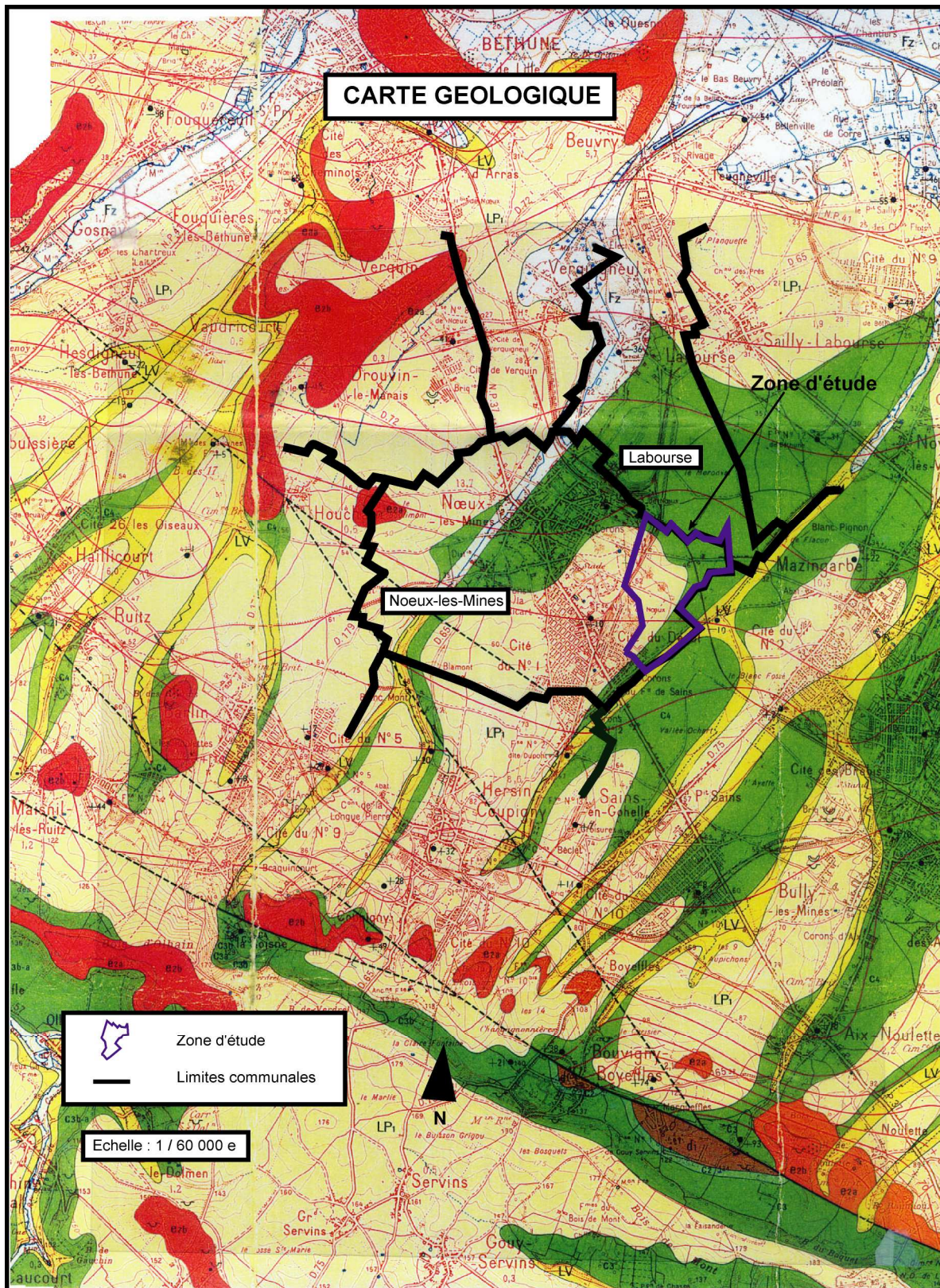
Le secteur d'étude repose sur les formations marno-calcaires du Secondaire dont l'épaisseur totale atteint localement 220m.

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.

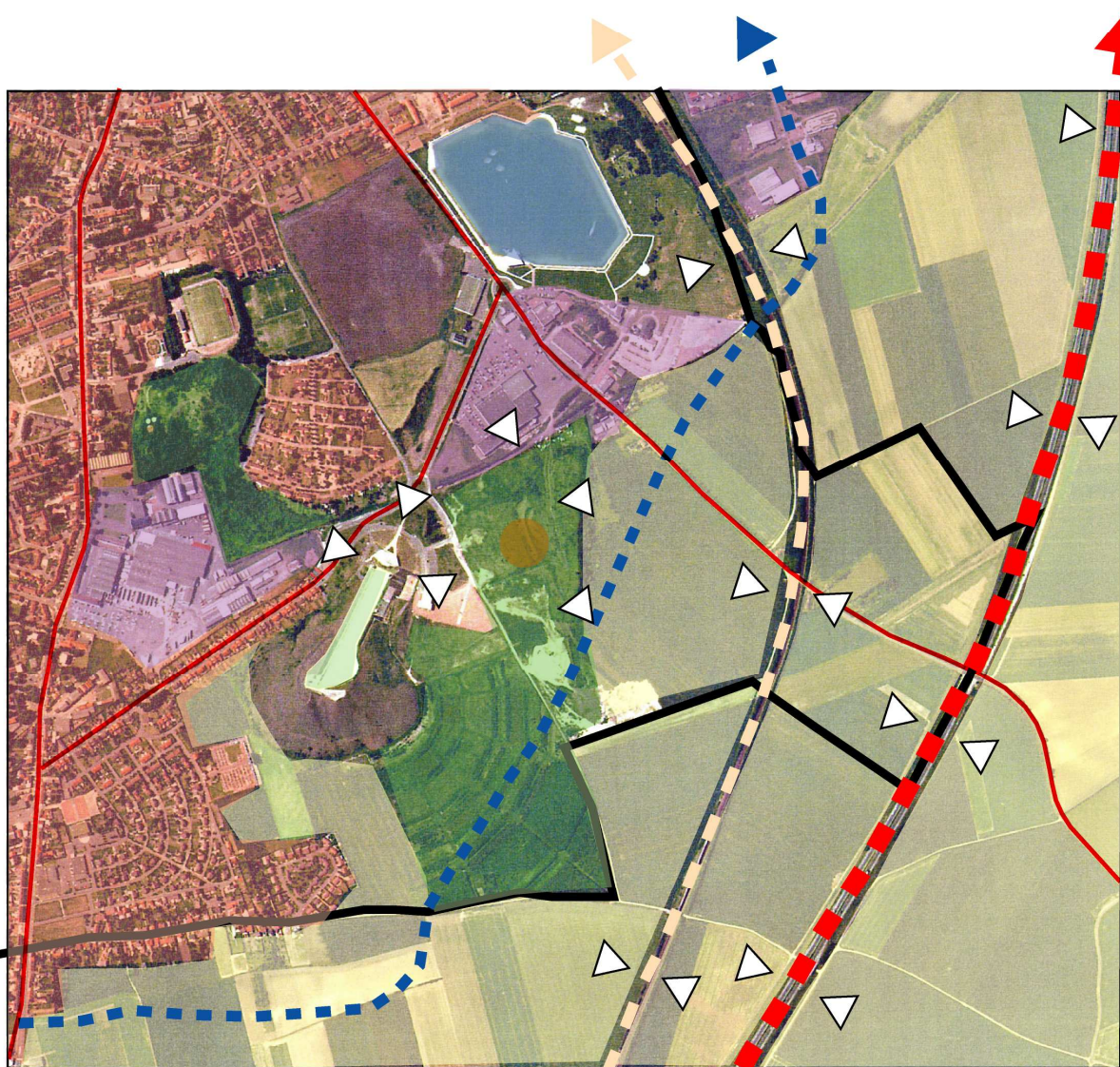
- **A l'Est de la déviation**, on trouve un espace agricole, majoritairement céréalier, relativement plan mais sectorisé par des linéaires imposants que sont la voie ferrée et l'Autoroute A26. Tous deux sont orientés Nord/Sud. La coupure ferroviaire est marquée par un important alignement d'arbres dissimulant 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 terril 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 nouveau paysager de Noeux-les-Mines.

Perception du territoire



	Frange agricole		Réseau routier existant
	Frange urbaine		Voie ferrée Arras-Dunkerque bordée d'arbres
	Base nautique		Autoroute A26
	Espace de commerce et d'activité		Rupture visuelle
	Espace boisé		Déviation future de la RD 937
	Piste artificielle de ski		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 rejillira 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.

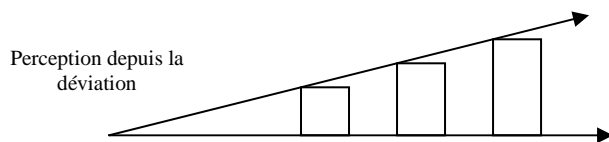
Au contraire, cette localisation à proximité d'axes importants de transit permet l'aménagement de zones d'activité qui bénéficieront d'une bonne desserte et d'un effet vitrine grâce à la traversée du contournement.

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 usitées. 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.

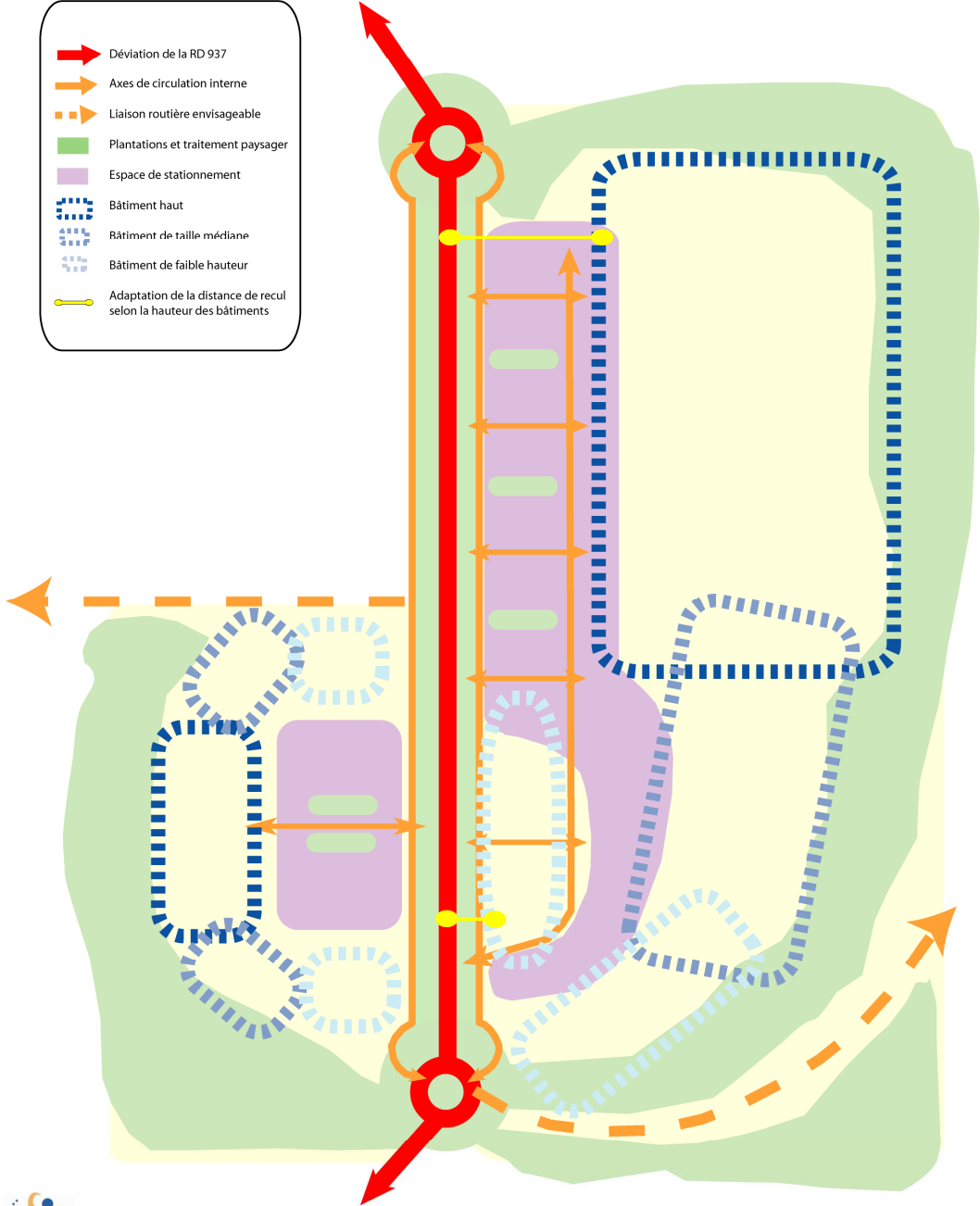
Signalétique et Mobilier

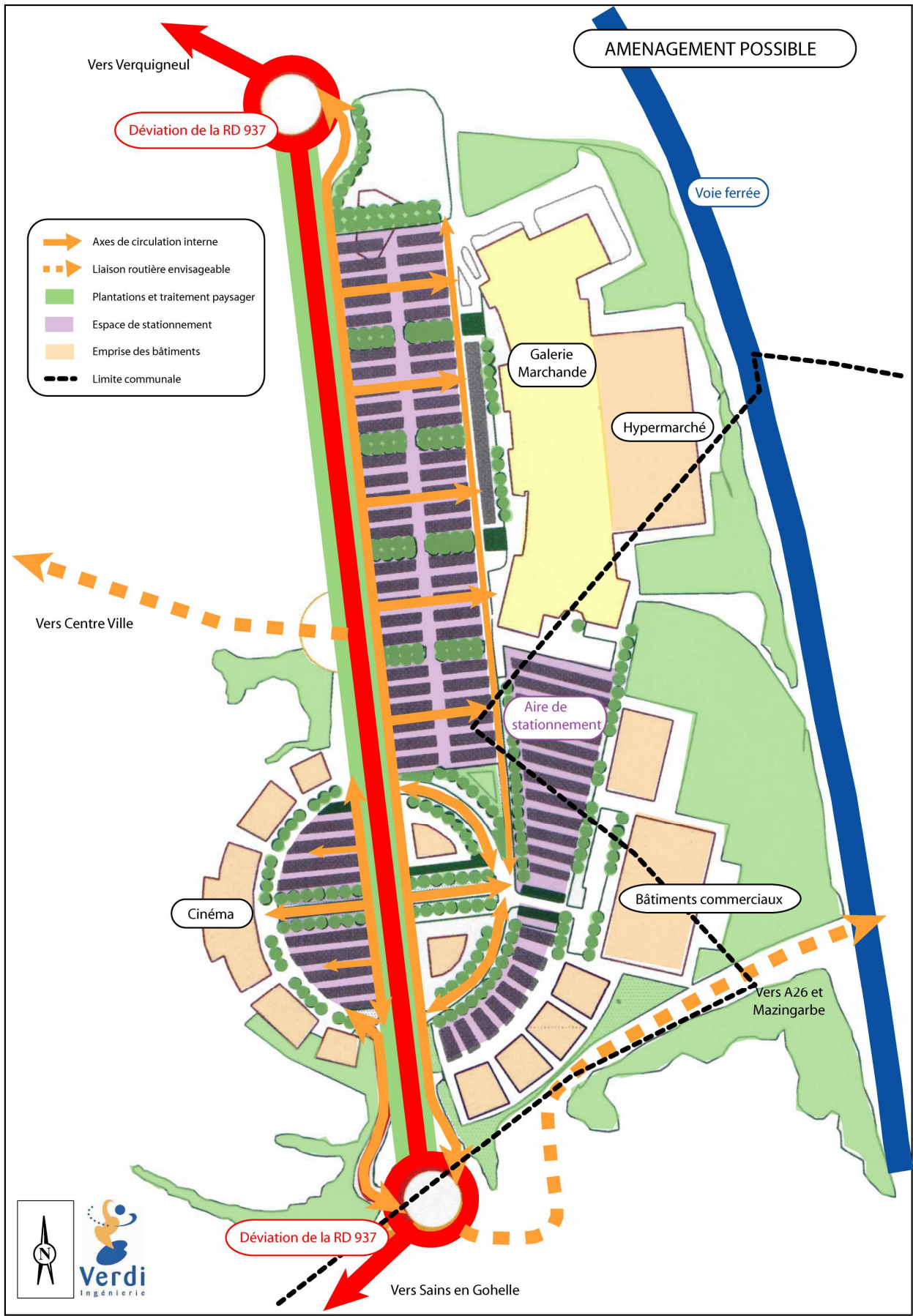
Un mobilier urbain (de type bancs, poubelles, bornes) pourra être introduit sur les zones aux abords des aires de stationnement et le long des principaux axes de circulation.

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

PRINCIPES D'AMENAGEMENT

- ➔ Déviation de la RD 937
- ➔ Axes de circulation interne
- ➔ Liaison routière envisageable
- Plantations et traitement paysager
- Espace de stationnement
- ▭ Bâtiment haut
- ▭ Bâtiment de taille médiane
- ▭ Bâtiment de faible hauteur
- Adaptation de la distance de recul selon la hauteur des bâtiments





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.