

Département du Nord  
Arrondissement de Cambrai

# Communauté d'Agglomération de Cambrai

Déclaration de projet prescrite le 13/10/2022

*Version éditée le 13/06/2023 pour examen conjoint*

## Déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU de Tilloy-lez-Cambrai

---

2. Notice de prise en compte des  
articles L111-6 à L111-10 du  
Code de l'Urbanisme (Amendement Dupont)

---

# I. SOMMAIRE

---

<b>I. SOMMAIRE</b>	<b>2</b>
<b>II. PREAMBULE</b>	<b>3</b>
<b>III. Description du site et de ses abords</b>	<b>5</b>
<b>1. Topographie</b>	<b>5</b>
<b>2. Eléments physiques</b>	<b>7</b>
a. La géologie	7
<b>3. Approche paysagère et architecturale</b>	<b>10</b>
a. Entrée de ville	10
b. Une position de couture urbaine	14
c. Un espace en site urbanisé	16
<b>4. Trafic routier</b>	<b>17</b>
a. Préambule	17
b. Environnement sonore	18
c. Bande inconstructible	18
d. L'itinéraire de transport exceptionnel	19
<b>5. Organisation des différents modes de déplacements et approche sécuritaire</b>	<b>20</b>
<b>6. Contraintes du site</b>	<b>22</b>
a. Lignes électriques souterraines	22
b. Canalisations souterraines de gaz	22
c. Domaine public ferroviaire	23
<b>IV. Enjeux de la zone</b>	<b>24</b>
<b>1. Orientations d'aménagement</b>	<b>24</b>
<b>2. Principes généraux d'aménagement</b>	<b>26</b>
a. Qualité urbaine et architecturale	26
b. Intégration paysagère et environnementale	28
c. a sécurité et les nuisances	33



- L111-6 du Code de l'Urbanisme :

*« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.*

*Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19. »*

- L111-7 du Code de l'Urbanisme :

*« L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas :*

*1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;*

*2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;*

*3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;*

*4° Aux réseaux d'intérêt public ;*

*5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire lorsqu'elles sont installées sur des parcelles déclassées par suite d'un changement de tracé des voies du domaine public routier ou de l'ouverture d'une voie nouvelle ou sur les aires de repos, les aires de service et les aires de stationnement situées sur le réseau routier.*

*Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes. »*

- L111-8 du Code de l'Urbanisme :

*« Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. »*

- L111-10 du Code de l'Urbanisme :

*« Il peut être dérogé aux dispositions de l'article L. 111-6 avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue à l'article L. 111-6, pour des motifs tenant à l'intérêt, pour la commune, de l'installation ou la construction projetée. »*

La cohérence de l'aménagement de la zone est encadrée par la présente procédure de Déclaration de Projet du PLU de Tilloy Lez Cambrai, précisant les tracés de principe des voiries internes, les accès et l'organisation des vocations au sein de la zone.

L'urbanisation de la zone sera conditionnée par la définition et la réalisation d'un projet d'aménagement global et cohérent.

Dans le but de diminuer la bande inconstructible de 75 mètres depuis l'axe de RD2643 et de 100m depuis l'Autoroute A2, le présent document aborde :

- I. Description du site et de ses abords ;
- II. Enjeux de la zone ;
- III. Principes généraux d'aménagement.

### III. Description du site et de ses abords

#### 1. Topographie

Le secteur d'étude est implanté sur un relief vallonné du plateau agricole qui amorce une déclivité vers le fond de la vallée de l'Escaut.

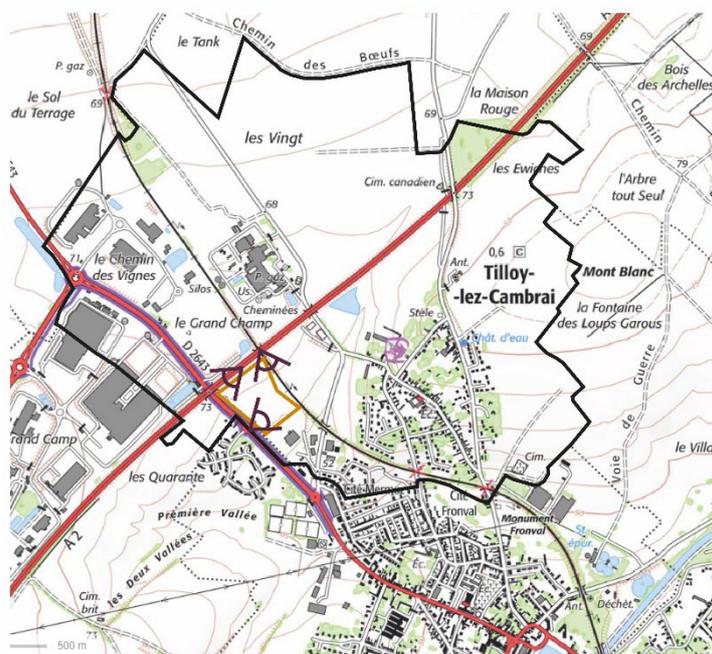


Figure 2: Carte topographique avec points de vue

La dominante de cette vue est une plaine agricole relativement plane.

La RD2643 s'implante en point bas de ces vallonnements qui restent relativement doux. Ces vallonnements sont dominés à l'Est par l'urbanisation de Tilloy et à l'Ouest par l'espace agricole effacé derrière la cité René Mouchotte et au Nord l'Autoroute A2, qui ouvre un large panorama sur l'agglomération Cambrésienne.



*Figure 3: Vue n°1*

Soutenu par un remblais de plus de 5m, l'Autoroute A2 modifie la perception globale du site. Cette position dominante offre :

- À l'Est, une large fenêtre ouverte sur un développement périurbain avec en toile de fond le centre historique de Cambrai signalé par ses trois clochers, véritables points de repères spatiaux identitaires au territoire.



*Figure 4: Vue n°2*

- A l'Ouest, une vue plongeante sur la zone Actipôle de l'A2 où les bâtiments industriels rivalisent dans les volumes et les teintes.



Figure 5: Vue n°3

Le secteur d'étude est la première image de la zone d'activité dans le prolongement de celle qui mène vers Cambrai. Cette position privilégiée peut ainsi participer, dans la limite de son échelle et de par la qualité de son traitement paysager, à un traitement d'entrée de ville rompant avec l'image industrielle d'Actipôle.

## 2. Eléments physiques

### a. La géologie

#### Structure géologique

Le territoire s'inscrit au sein de la grande plaine occidentale du Cambrésis constituée, à la surface, par des limons Quaternaires. L'allure topographique du sol reflète la structure crayeuse du sous-sol. Des lambeaux tertiaires, tantôt marins, tantôt fluviatiles, couronnent les monts ou s'intercalent entre le Quaternaire et le Secondaire.

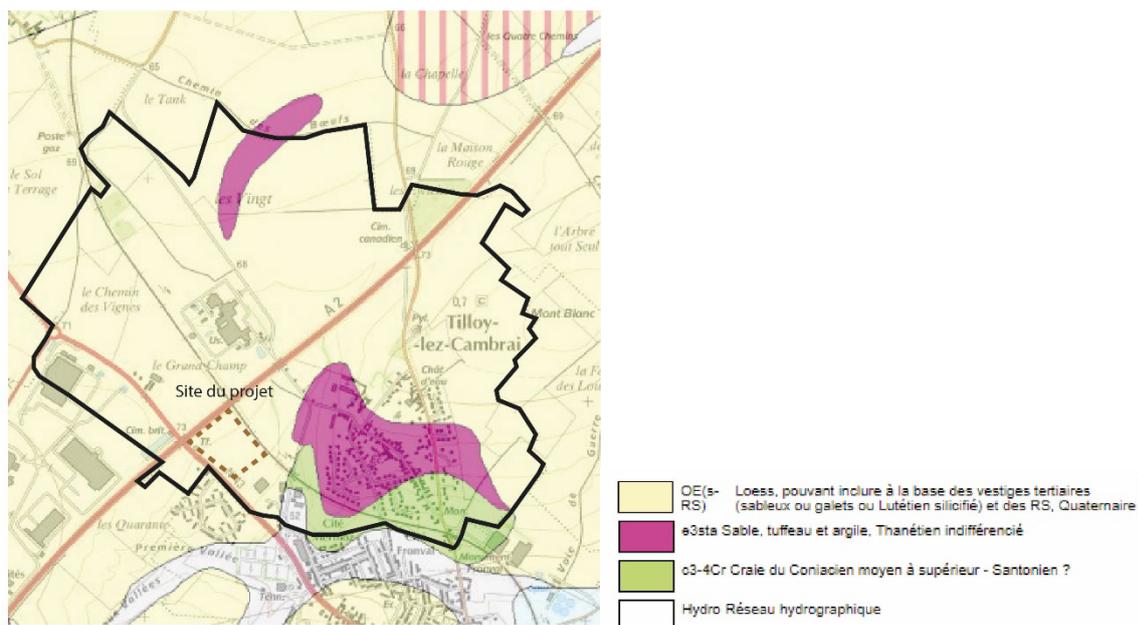


Figure 6: Carte géologique

Le secteur d'étude est uniquement concerné par des limons pléistocènes. Ces limons, très épais atteignent parfois 10 m sur les grands plateaux crayeux, ce sont des sédiments lœssiques qui recouvrent les fonds de vallée. Ils couvrent une grande étendue et sont très fins, argilo-sableux, de couleur grise en surface, jaunâtre ou ocreuse en profondeur.

### **Risque mouvement de terrain**

Le site est soumis à un risque faible de retrait et gonflement des argiles. Aucun risque d'effondrement, glissement ou coulée n'est relevé sur l'ensemble du territoire de la commune.

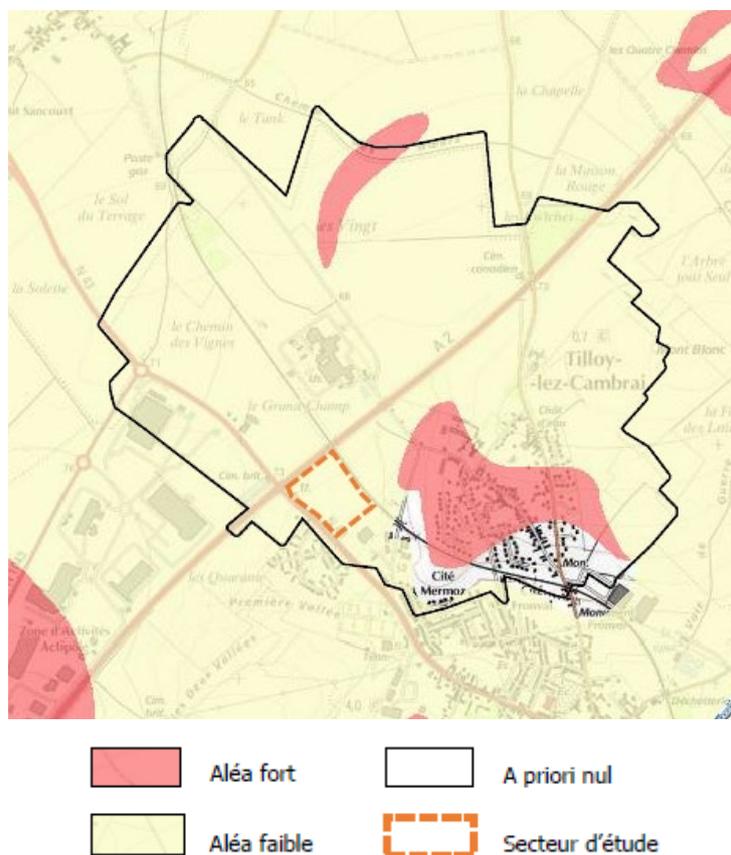


Figure 7: Carte de l'aléas retrait - gonflement des argiles

### **Approche environnementale**

Le territoire du Cambrésis, façonné par l'agriculture, laisse peu de place aux espaces naturels. Ce ne sont que les boisements ainsi que la vallée de l'Escaut qui constituent le noyau dur de ces espaces d'intérêt écologique, selon la Trame Verte et Bleue du Pays du Cambrésis.

Le territoire de Tilloy semble exclu de ces grands ensembles.

Une trame verte et bleue constitue un ensemble d'espaces naturels et agricoles plus ou moins connectés entre eux et permettant la diffusion des espèces animales et végétales favorisant une

meilleure biodiversité.

Cette trame est donc un tout, composé d'espaces naturels remarquables, les cœurs de nature, d'espaces naturels permettant le lien entre ces cœurs de nature, les espaces naturels relais, et des « axes de déplacements », appelés corridors écologiques qui présentent des fonctionnalités plus ou moins affirmées qui nécessitent soit une reconstitution, soit une préservation.



Figure 8: Extrait du rapport de présentation du SCoT du Cambrésis, Cœur de nature et espaces naturels relais

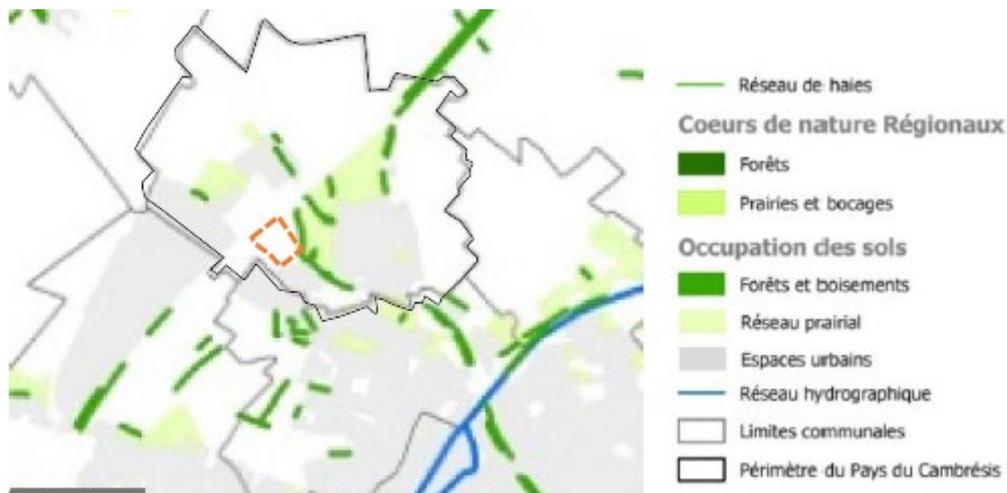


Figure 9: Extrait du rapport de présentation du SCoT du Cambrésis, Espaces boisés, alignements et linéaires de haies

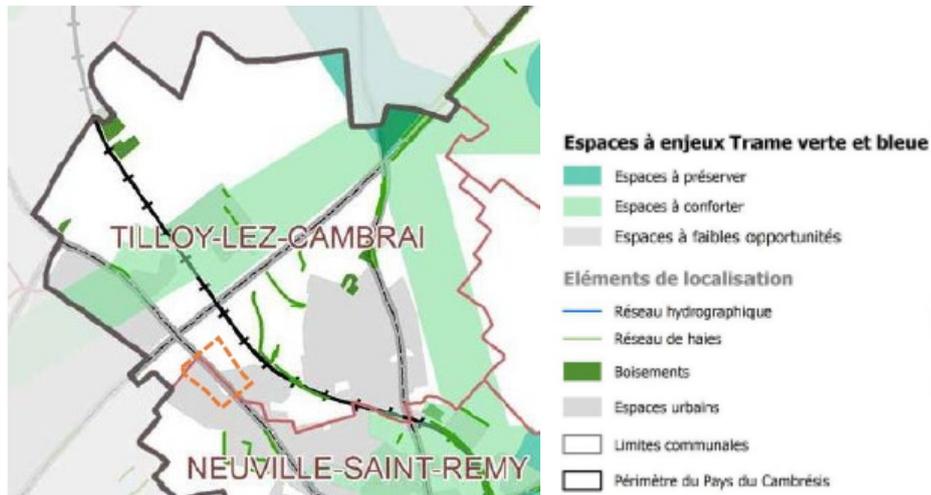


Figure 10: Extrait du Schéma de Trame Verte et Bleue du Pays du Cambrésis, Espaces à enjeux

### 3. Approche paysagère et architecturale

#### a. Entrée de ville

Le secteur d'étude se présente comme un espace de transition entre plusieurs poches urbaines :

- la zone industrielle Actipôle de l'A2 présentant des bâtiments aux volumes imposants qui caractérisent l'une des entrées principales de l'agglomération de Cambrai,
- Une séquence plus aérée accueillant une zone d'activité commerciale à l'échelle communale, et ponctuée par la résidence Renée Mouchotte.
- Poursuivi par une densification de l'urbanisation où se développent les quartiers d'habitat sous forme de grappes successives.

L'Autoroute A2 Paris – Bruxelles qui longe une partie du secteur d'étude s'inscrit comme un écran qui isole l'entité industrielle Ouest de l'approche commerciale et d'habitat à l'Est.

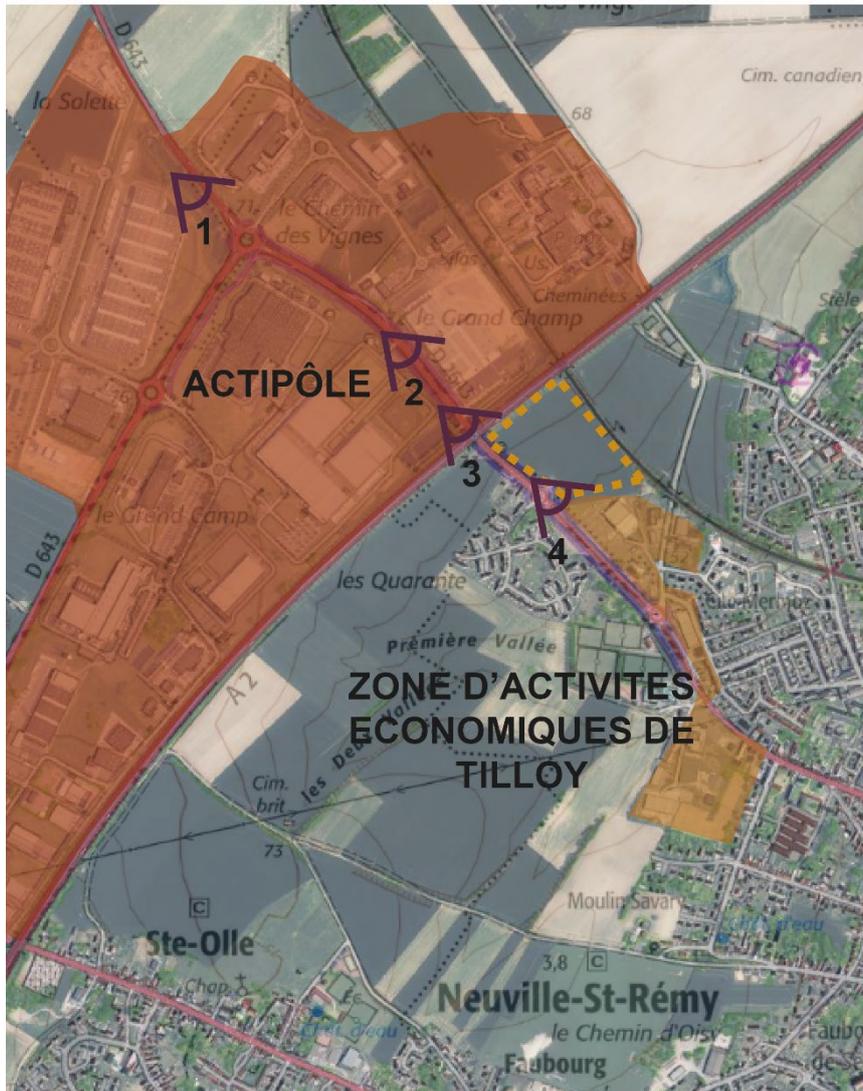


Figure 11: Caractérisation des zones alentours



Figure 12: Vue n°1



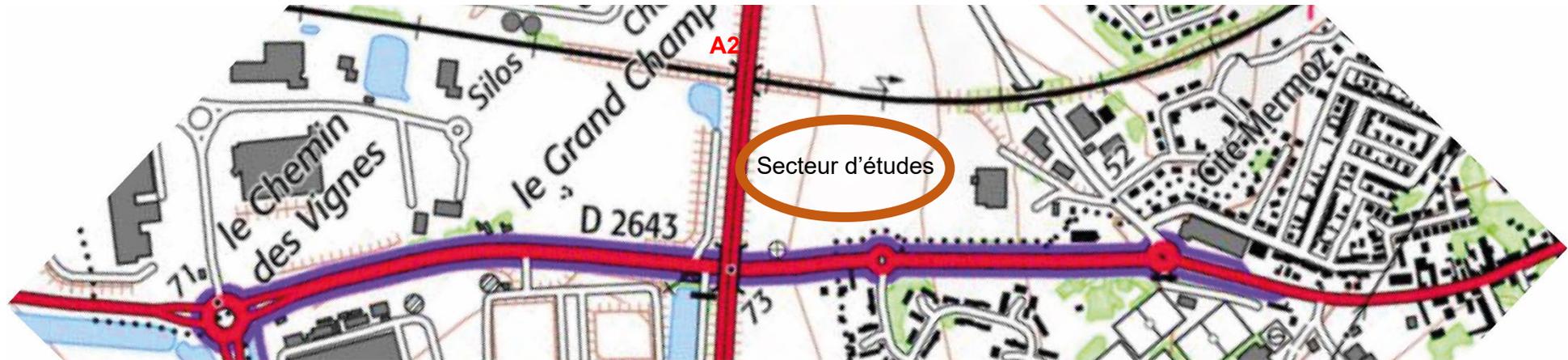
*Figure 13 : Vue n°2*



*Figure 14 : Vue n°3*



*Figure 15 : Vue n°4*



Séquence Péri urbaine industrielle	Séquence Péri urbaine diffuse	Séquence urbaine vers Neuville
<p>Parc Actipôle de l'A2 très présente, renforcée par le développement de la société Houtch le long de l'Autoroute</p> <p>La zone s'inscrit au sein d'une armature urbaine relativement bigarrée qui s'égrène le long de la RD2643 oscillant entre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Une zone industrielle où les volumes imposants des bâtiments demeurent très reculés par rapport à la voie, et laissent quelques perméabilités ouvertes sur d'autres industries.</li> <li>• L'autoroute A2 signe une limite physique et visuelle au développement de cette zone.</li> </ul> <p>Le secteur d'étude s'inscrit au sein de « dents creuses » le long de la RD2643 où le développement urbain s'étire et dévoile des volumes et des teintes disparates. Ce développement en « pointillé » associé des implantations de panneaux d'entrée/sorties de communes disposés en dehors des espaces bâtis, renforce un esprit de confusion.</p>	<p>Ambiance périurbaine de transition entre d'un paysage péri urbain industriel à un paysage urbain</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Face au secteur, la résidence René Mouchotte singulière tant dans sa constitution en clos, que dans son implantation.</li> <li>• Eloignée de la trame urbaine d'habitats, la résidence semble être prise en étau entre l'autoroute, une plaine sportive et une zone artisanale et commerciale.</li> </ul>	<p>Paysage urbain densification du tissu et disparition progressive des bâtiments d'activité.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En fond de plan, plusieurs poches de lotissement s'immiscent en périphérie de l'urbanisation traditionnelle, complétées par de récents développements de lots libres qui comblent des dents creuses urbaines et confirment la perception d'une nouvelle typologie d'habitat.</li> <li>• La zone artisanale et commerciale s'étire le long de la RD 2643 et présente des caractéristiques architecturales relativement éclectiques.</li> </ul> <p>Les établissements St Jacques présentent des codes de la constructions des pavillons individuels tuiles et crépis, les autres commerces, plus en retrait de la rue constituent une façade en bardage métallique et toit terrasse. Cette disposition met l'accent sur les enseignes et banalise l'entrée de commune.</p>

## b. Une position de couture urbaine



Figure 16 : Environnement paysager du secteur d'études

L'autoroute A2 en position de belvédère offre l'opportunité d'engager une fenêtre ouverte sur l'agglomération cambrésienne en face Sud contrastée par les industries volumineuses en face Nord.



Le secteur d'étude s'inscrit au sein d'une agriculture céréalière entre une zone d'activité économique et commerciale et une zone industrielle.

Ces parcelles agricoles forment un ruban plus ou moins épais le long de l'autoroute A2 formant ainsi

un espace « tampon » entre l'urbanisation et l'autoroute.



Le long de la RD 2643 se dévoile une profusion de panneaux publicitaires qui ne sont pas tous en lien avec l'offre commerciale toute proche, ce qui complique la lecture de l'entrée de ville.



Un avion de chasse disposé au carrefour entre la résidence Mouchotte et la RD 2643 rappelle le lien existant entre le territoire cambrésien et l'ancienne base aérienne 103. Malgré une implantation en partie en retrait, cet élément singulier forme un élément du patrimoine identitaire du territoire.



Plusieurs alignements d'arbres se développent le long de la RD 2643, et semble isoler les secteurs urbanisés de la route départementale.

Un enjeu paysager semble se confirmer depuis l'Autoroute A2 qui offre un panorama sur l'agglomération Cambrésienne. Le long de la RD2643, l'approche identitaire est plus confuse par la superposition des enseignes publicitaires qui contrarient l'entrée de ville.

### c. Un espace en site urbanisé

Le site fait face à un lotissement datant des années 1970 sur la Commune de Neuville Saint Rémy.



Au Sud, un bâtiment commercial est présent (supermarché). Ce dernier est accompagné de plusieurs activités économiques (artisanat...).



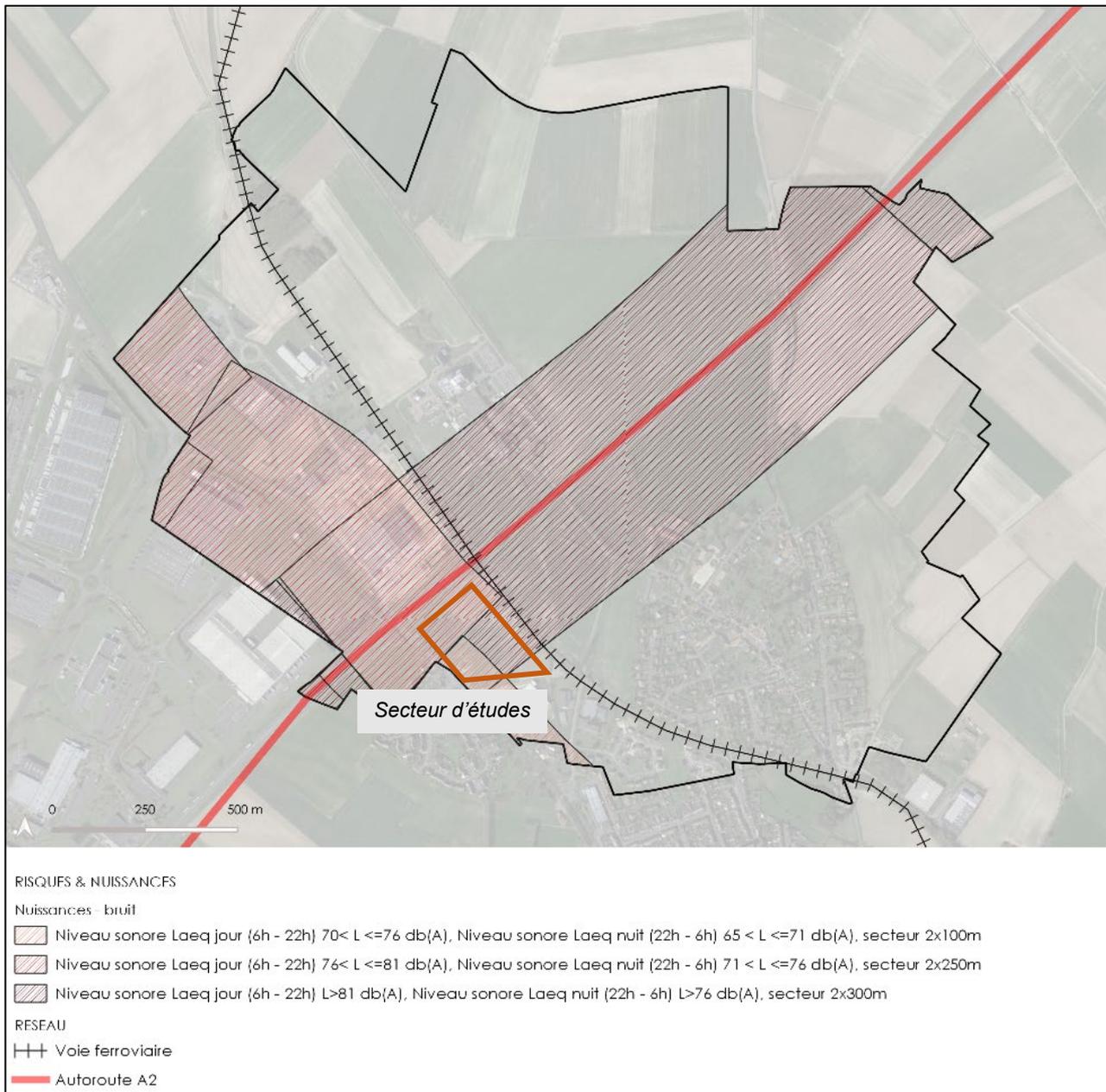
Au Nord, la zone Actipôle débute avec, à droite de la RD2643, une zone d'activités et, à gauche, un cimetière du Commonwealth suivi du Parc d'Actipôle.



## 4. Trafic routier

### a. Préambule

Figure 17 : Environnement sonore

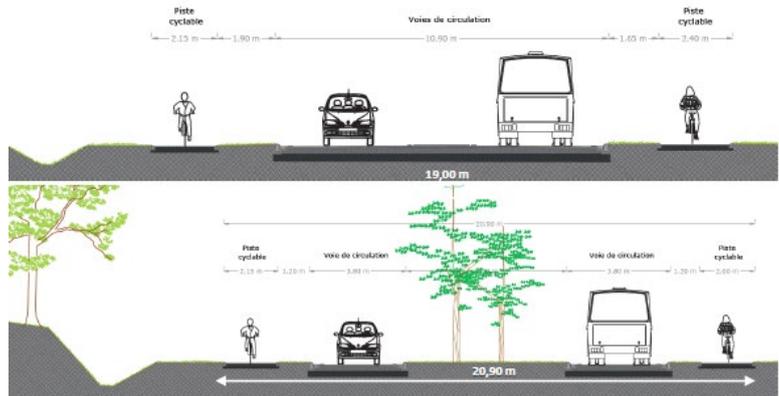


### **Autoroute A2 :**

L'autoroute A2 PARIS – BRUXELLES d'un aspect purement routier 2x2 voies, reste très perceptible visuellement depuis le secteur d'étude, de par son positionnement en promontoire et son talus imposant, ses glissières de sécurité, et ses profils des panneaux de signalisation. Elle supporte un trafic de 29 100 véhicules/jours dont 5 800 Poids Lourds, dans les deux sens.

## RD2643

La RD2643 est une liaison nationale reliant Douai à Catillon vers Charleville Mézières, et est un axe structurant d'entrée de ville et d'agglomération, présentant une large assiette foncière. La route prend la forme d'un boulevard urbain à la jonction avec la Cité Mouchotte offrant ainsi un large accotement puis un terre-plein central paysager, atténuant l'aspect purement routier de l'axe.



Un point de comptage routier a été mis en place par la Direction de la Voirie Départementale en décembre 2016, et a révélé 9 802 véhicules/jour dont 932 Poids Lourds, dans les deux sens.

### b. Environnement sonore

L'arrêté préfectoral du 26 février 2016 précise le classement sonore des infrastructures de transports terrestres pour le département du Nord.

Les secteurs d'études jouxtent des « axes bruyants » de type 1 (Autoroute A2), 2 et 3 (le long de la RD2643).

Niveau sonore de référence Laeq (22 h - 6 h) en dB (A)	Catégorie de l'infrastructure	Secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure à partir du bord extérieur de la chaussée le plus proche
$L > 76$	1	300 m
$71 < L \leq 76$	2	250 m
$65 < L \leq 71$	3	100 m

Le secteur d'étude est inclus dans les zones affectées par le bruit de 100m à 300m par rapport à l'axe.

### c. Bande inconstructible

La RD643 et l'Autoroute A2 sont des axes de communication soumis aux dispositions de la loi Barnier (article L111-6) du code de l'urbanisme. Le PLU actuel comporte une étude L111-14 Loi

Barnier (devenue L111-6 depuis 2016) permettant de prévoir les reculs suivants :

- 60m par rapport à la limite d'emprise de l'autoroute A2
- 60m par rapport à la RN43 (devenue RD2643)

En application de l'article précité, les constructions sont interdites le long de la RD643 sur une profondeur de 75m et 100m le long de l'autoroute A2 dans les espaces non urbanisés.

Pour se soustraire à cette contrainte, le présent dossier expose les dispositions particulières adaptées qui permettront la mise en valeur et la constructibilité des espaces.



Figure 18 : Marges de reculs réglementaires

#### d. L'itinéraire de transport exceptionnel

La RD 2643 est une voie classée à grande circulation défini par le Décret n°2010-578 du 31 mai 2010 :

« Les routes à grande circulation, quelle que soit leur appartenance domaniale, sont les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux, notamment le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient à ce titre des règles particulières en matière de police de la circulation.»

De ce fait tous les projets de modification des caractéristiques techniques de cette voie et toutes mesures susceptibles de rendre cette route impropre à sa destination doivent être communiqués au représentant de l'Etat dans le département au titre de l'article L110-3 du code de la route.

La RD2643 fait de fait partie du tracé des itinéraires de transports exceptionnels. De ce fait les aménagements sur ce secteur doivent respecter le gabarit existant de la voirie. De fait, tous les projets de modification des caractéristiques techniques de cette voie et toutes les mesures susceptibles de rendre cette route impropre à sa destination font l'objet des obligations ci-dessus.

## 5. Organisation des différents modes de déplacements et approche sécuritaire

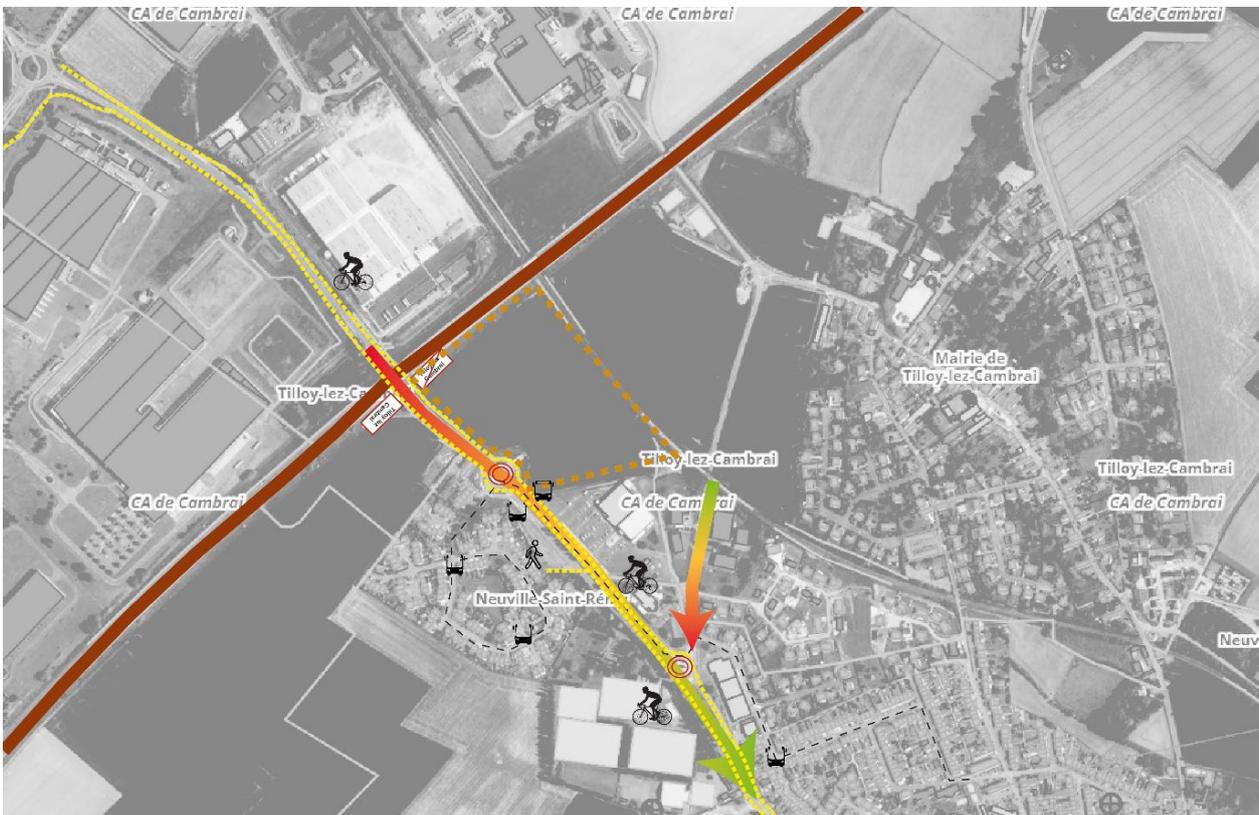


Figure 19 Organisation des transports alternatifs

### Approche sécuritaire :



Le secteur s'inscrit « en agglomération » imposant une vitesse limitée à 50km/h. Cependant les caractéristiques physiques de la RD2643 peuvent inciter à des vitesses excessives (traitement routier, lignes droites, visibilité large, fin de l'urbanisation...). D'où la présence de deux giratoires entre lesquels le site se positionne, et dont l'un en facilite l'amorce avec une entrée déjà incluse dans l'organisation du giratoire.



### Transports collectifs



Une ligne de transport en commun dessert la résidence Mouchotte et longe le secteur d'études. On note plusieurs arrêts à proximité :

- L'arrêt Mouchotte,
- Les arrêts Bleuets, Lilas et Charles Gide, éloignés de l'axe départemental au sein des cités d'en face.



### Un réseau de déplacements en mode doux bien représenté et efficace



Deux pistes cyclables séparées de la voie automobile longent le site.

Ces voies sont régulièrement empruntées puisqu'elles forment les liaisons entre les poches d'urbanisations développées de part et d'autre de la RD2643, les villages voisins et des poches d'activités économiques environnantes. Elles se connectent notamment avec une piste bidirectionnelle dans Actipôle de l'A2 vers Raillencourt-Sainte-Olle.

## 6. Contraintes du site

### a. Lignes électriques souterraines

Présence d'une ligne électrique souterraine à 90kV dénommée PREMY-HORDAIN.

Cela impose une distance minimale horizontale par rapport aux câbles à respecter:

- de 2,5m pour les constructions de bâtiments,
- de 1,50m pendant toutes les phases de constructions du bâtiment,
- de 3m pour les plantations d'arbres,
- de 1,50m pour les poteaux, piquets de clôture, mâts....

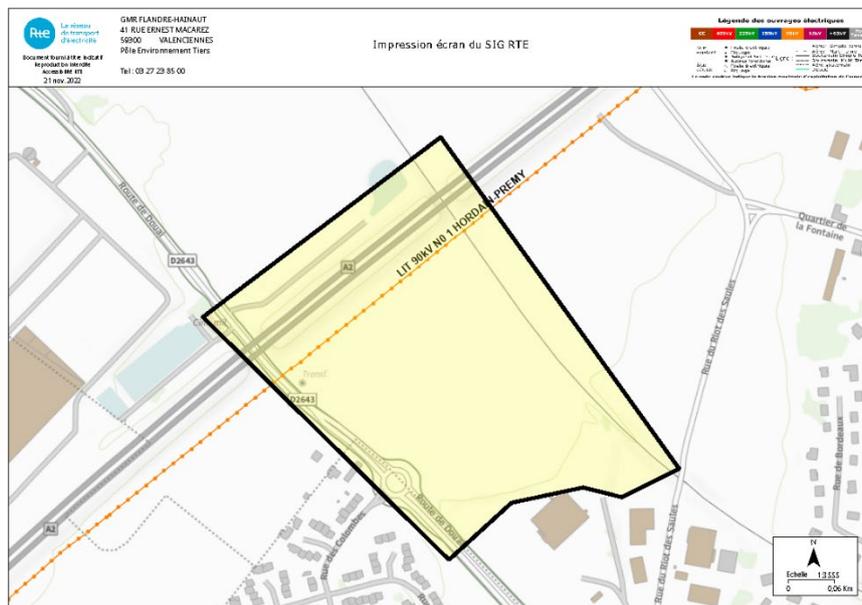


Figure 20: Passage de la ligne souterraine RTE

### b. Canalisations souterraines de gaz

Présence d'ouvrage de transport de gaz naturel DN150 Tilloy-les-Cambrai-Proville (Contournement de Cambrai) : 67,7bar

Une servitude impose une bande de 45m de part et d'autre de l'ouvrage.

A l'intérieur de cette zone :

- Les parkings et stockages de matériaux au-dessus et à l'intérieur de la Bande de servitude sont à proscrire ;
- La création de voirie à emprunt longitudinal des ouvrages est à proscrire,
- La plantation d'arbres de plus de 2,7m, et dont les racines descendent à plus de 0,60m sont

interdits.

- Toutes constructions, y compris l'implantation de clôtures est soumise à analyse de compatibilité avec avis favorable du transporteur. Sans être imposé il est recommandé de « repousser dans la mesure du possible » les constructions à plus de 45m des ouvrages.

L'accessibilité aux ouvrages doit rester possible en permanence pendant et après les travaux.

### c. Domaine public ferroviaire

Proximité de la ligne SNCF n°259000 de St Just-en-Chaussée à Douai

- Aucun arbres de haute tige ne peut être planté dans la zone de 6m de la limite légale ;
- Il conviendra avant tout travaux d'effectuer une DICT ;
- Une clôture défensive en grillage à mailles serrées d'une hauteur minimum de 2m fixée à des poteaux fer devra être mise en œuvre à la limite du domaine public ferroviaire aux frais exclusifs du pétitionnaire.



*Figure 21: Symbolisation de la marge de recul nécessaire au développement ferroviaire*

Projet ferroviaire :

Dans le CPER NPDC 2015-2020 a été inscrit le projet d'amélioration de la desserte ferroviaire Cambrésis et la desserte ferroviaire de Marquion. Le projet prévoit le doublement de la ligne 259000, aujourd'hui en voie unique.

Les études préliminaires pour développer ce projet ont d'ores et déjà été lancées au sein de la SNCF Réseau.

Par conséquent afin d'assurer la comptabilité entre le développement urbain du secteur d'étude et le projet ferroviaire, une marge de recul de 20m est requise depuis la limite du domaine public.

## IV. Enjeux de la zone

---

### 1. Orientations d'aménagement

Les grandes orientations d'aménagement ciblées permettent de définir les principes d'organisation du secteur en terme :

1. d'inscriptions paysagères et environnementales dans le site,
2. d'implantation des constructions destinées à l'activité,
3. d'inscription sur les structures viaries existantes.

#### **a. Qualité urbaine et architecturale :**

- Inscrire le programme de développement de la zone d'activité dans l'esprit d'un espace de transition entre Actipôle au Nord et la zone économique actuelle au Sud.
- Requalifier la façade urbaine de la Zone économique de Tilloy-lez-Cambrai :
- donner une cohérence aux espaces situés à l'avant des bâtiments,
- Afficher une façade urbaine qualitative du point de vue du paysage, de l'urbanisme et de l'architecture.
- Homogénéiser le traitement de la voirie ainsi que les limites de la zone d'activité. ;
- Réglementer (homogénéiser/réduire) les affichages publicitaires sur l'ensemble du tracé.

Créer un effet porte en s'appuyant :

- Sur le cordon arboré existant gommant partiellement le passage sous l'A2,
- Sur de nouvelles plantations dédensifiées pour permettre des aérations visuelles vers le village de Tilloy et son aspect champêtre ;
- Sur un épannelage verdoyant offrant une diversité de formes et de hauteurs de la végétation et créant des ouvertures visuelles sur la plaine.

#### **b. Intégration paysagère et environnementale :**

Valoriser le caractère d'entrée de bourg et d'agglomération :

- Créer un espace de transition qualitatif entre la zone d'activité en entrée de ville et son environnement ;
- Conforter le panorama ouvert sur l'agglomération Cambrésienne et les trois clochers depuis l'autoroute A2 ;
- Constituer une bande tampon entre l'espace d'activité et les espaces agricoles ;

- Prévoir des bâtiments vertueux en matière énergétique et une approche environnementale de l'aménagement du site ;
- Favoriser la transition écologique et énergétique par l'intégration des énergies renouvelables dans le projet (ex : panneaux photovoltaïques) ;
- Assurer une isolation thermique performante pour les futurs bureaux ;
- Assurer une isolation phonique des bâtiments ;
- Privilégier la réutilisation des eaux de pluie sur le site ;
- Mettre en place un tri sélectif efficace et adapté aux déchets produits (cartons et emballages notamment) ;
- Favoriser l'utilisation des matériaux biosourcés (bois) pour les bâtiments légers et les bâtiments techniques.

### **c. La sécurité et les nuisances :**

Garantir une desserte aisée de la zone

- Assurer la sécurité routière tout au long de la RD 2643 vers la zone d'activité ;
- Favoriser les déplacements aux modes doux jusqu'au sein de la zone d'activité ;
- Adapter les constructions aux contraintes sonores due à la proximité des axes bruyants.

Cette étude « Loi Barnier » garantie la qualité de l'aménagement de la zone. Ainsi différentes mesures sont déclinées pour assurer un aménagement cohérent et de qualité.

Cette opération s'inscrit dans le droit fil des orientations de la Communauté d'Agglomération de Cambrai, différents éléments révèlent l'intérêt de cette urbanisation :

- Le maintien des activités économiques sur son territoire,
- Profiter de la revalorisation de la RD2643,
- Garantir des accès sécurisés à la RD2643,
- Intégrer l'itinéraire de transports exceptionnels,
- Garantir un traitement qualitatif d'une des entrées de la Communauté d'Agglomération de Cambrai.

## 2. Principes généraux d'aménagement

### a. Qualité urbaine et architecturale

#### Enjeux identifiés dans l'analyse fonctionnelle du site

- Le secteur d'étude forme une « dent creuse » le long de la RD2643 où le développement urbain s'étire et dévoile des volumes et des teintes disparates.
- Un développement en « pointillé » associé à des implantations de panneaux d'entrée/sorties de communes disposés en dehors des espaces bâtis, renforce un esprit de confusion.
- Présence de réseaux souterrains le long de l'Autoroute A2 induisant des contraintes fortes vis-à-vis des marges de recul obligatoires.
- Marge de recul de 20m requise depuis la limite du domaine public ferroviaire.

#### Les grandes lignes de l'aménagement

L'implantation des bâtiments cherchera à atténuer et à intégrer la zone d'activités dans son environnement et devra s'effectuer en respectant au mieux l'exposition afin de favoriser le développement de constructions peu exigeantes en énergies.

Les reculs par rapport aux voies seront de deux types :

- Le long de l'autoroute, les façades devront respecter une distance minimale de 60m permettant d'assurer la perception du panorama et de prendre en compte les prescriptions GRT Gaz. Ces 60m seront utilisés à des fins d'espaces paysagers compatibles avec la canalisation GRT Gaz et les lignes électriques et pour réaliser des aires de stationnement et/ou de déchargement.
- Dans une bande de 20m comptés depuis la limite avec le domaine ferroviaire, seuls les aménagements paysagers, les voiries internes et le stationnement seront autorisés.
- Le long de la RD2643, les façades devront respecter une distance minimale de 25m à partir de la limite avec le domaine public. Ces 25m seront utilisés à des fins d'espaces paysagers, de stationnement et d'implantation d'ouvrages de gestion des eaux pluviales comportant un volet paysager qualitatif.
- Une attention particulière sera apportée à la qualité architecturale des constructions et de l'ensemble de l'opération pour assurer une cohérence architecturale à l'échelle de la zone d'activités :
  - ✓ Les bâtiments seront constitués de volumes simples et horizontaux.
  - ✓ La simplicité et l'homogénéité des volumes et des percements sur façades doivent être respectés.
  - ✓ L'utilisation de matériaux brillants ou réfléchissants depuis la voie publique (tôle galvanisée, aluminium, inox) devront être interdits.

- ✓ Les façades aux motifs fantaisistes (rayures, damiers...) seront proscrites. Le blanc pur ou blanc cassé sera en partie interdits, réservés uniquement aux encadrements ou autres décors.
- ✓ Tous les éléments techniques et annexes devront être intégrés au volume principal.
- ✓ Les zones de stockage devront être masquées, soit dans les locaux, soit dans un espace ceinturé de végétation.

### Objectifs du projet

- Qualifier la façade urbaine de la zone d'activités de Tilloy-lez-Cambrai :
  - Travailler sur les implantations et les gabarits de nouvelles constructions attendues sur le site pour former un front alternatif qui amorce un rythme ;
  - Marquer une vitrine de qualité à l'ensemble en favorisant la cohérence architecturale ;
  - Réaliser des bâtiments à l'aspect s'insérant dans l'environnement en privilégiant des teintes neutres comme des nuances de gris ;
  - Offrir un certain rythme dans la façade ou offrir un rythme entre les façades des différents bâtiments tout en cherchant une harmonie architecturale.
- Dessiner une entrée de ville qualitative :
  - Légitimer les panneaux d'entrée/sortie de ville en cohérence avec les évolutions du développement urbain.
  - Assurer une zone de recul entre les futures constructions et les axes qui cernent le secteur d'étude et profiter de ces espaces pour végétaliser le site avec des arbres, des arbustes et des haies d'essences locales et variées.

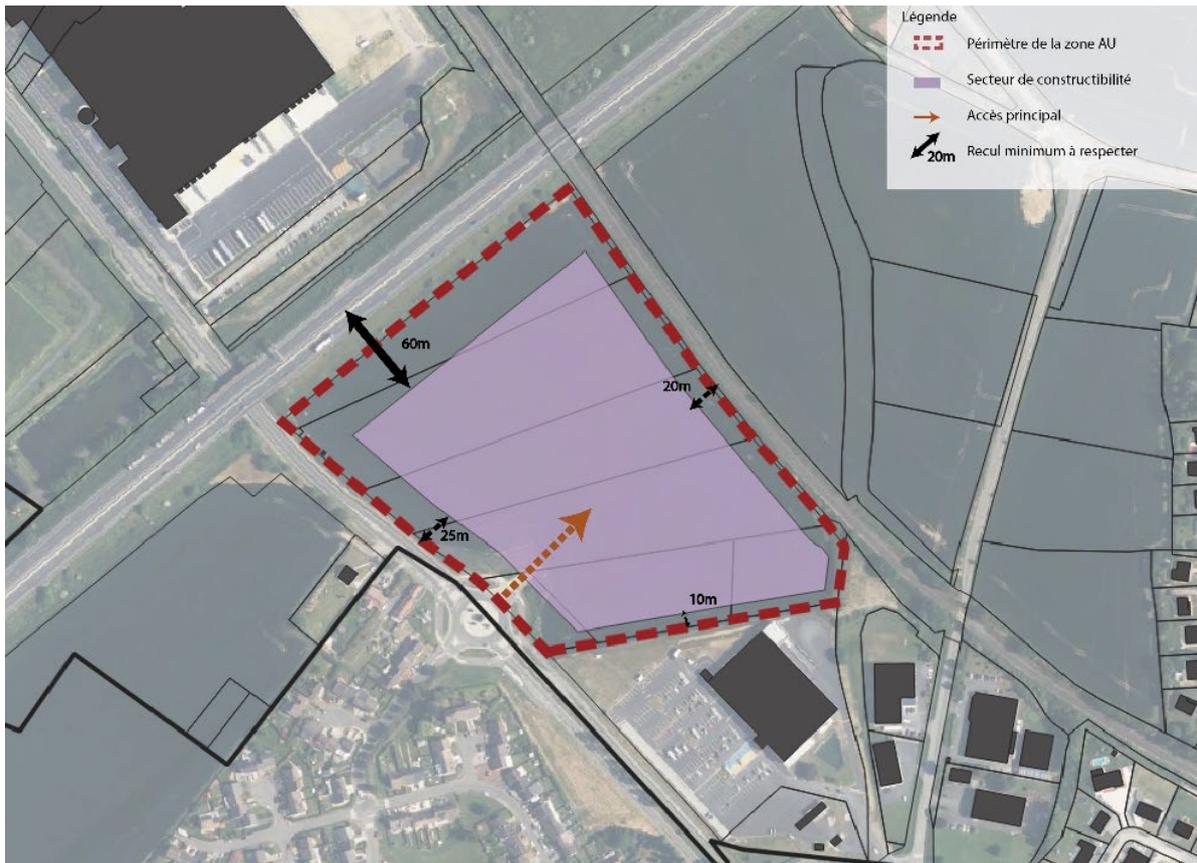


Figure 22 : Retraits applicables à la zone de projet

## b. Intégration paysagère et environnementale

### Enjeux identifiés dans l'analyse fonctionnelle du site

- Le secteur d'études est la première image de la zone d'activités dans le prolongement de celle qui mène vers Cambrai. Cette position privilégiée peut ainsi participer, dans la limite de son échelle et de par la qualité de son traitement paysager, à un traitement d'entrée de ville à forte valeur ajoutée.
- Le secteur d'études n'est pas concerné par un élément constitutif de la trame verte et bleue du Pays du Cambrésis, mais à proximité d'espace naturel relais au Nord de la zone à travers un ensemble de prairies et cortège bocager.

### Les grandes lignes de l'aménagement

Le projet prévoit d'assurer une bonne insertion paysagère par la composition d'une vitrine qualitative, en végétalisant de façon hiérarchisée le secteur d'études afin de créer un espace de transition visuelle entre la zone d'activité et son environnement. Le traitement paysager soigné assure également la mise en scène de l'image de Cambrai depuis l'A2.

Il devra s'appuyer sur des bâtiments aux teintes neutres (ex : nuances de gris) se fondant dans un

paysage à créer. Il comprendra des bâtiments vertueux et ambitieux énergétiquement (ex : intégration de la course solaire pour offrir de la lumière naturelle dans les bâtiments et/ou pose en toiture de panneaux photovoltaïque, stationnements solaires, surfaces de stationnement perméables...).

### Souligner la linéarité de longues bandes végétales pour mettre en valeur la linéarité

On déploie des bandes végétales de 5 m de large sur l'ensemble du linéaire disponible, elles se rapportent au vocabulaire agricole.

### Conserver la visibilité

Pour conserver une visibilité le long de la RD2643, on choisit trois sortes de végétations de hauteur variable. Au contact de la RD2643, une végétation basse est à prévoir. La première bande de végétation est plantée de graminées. Sa hauteur n'excèdera pas 1 m. Les deux bandes suivantes sont des haies arbustives taillées pour leur donner la forme d'une banquette. Leur hauteur n'excède pas 1 m. Au contact de la zone d'activités, on plante également des banquettes arbustives au sein desquelles poussent des bouquets d'arbre tige (20 à 25 m), qui laissent passer la vue.

Au contact de l'A2, la plantation de bouquets d'arbre tige (20 à 25 m) prend appui sur les structures isolées du paysage du Cambrésis.

Les limites Est sont soulignées par une strate arbustive basse de 2m de largeur minimum, et formée d'essences rustiques, nécessitant peu d'entretien. La hauteur peut rester libre (maximum 3m) ou être maîtrisée selon le choix de l'aménageur.

Au contact de la voie ferroviaire, une végétation basse, composée de graminées est à prévoir.

A l'intérieur du site, des arbres de hautes tiges accompagnent les axes structurants et appuient les perspectives amorcées vers l'ourlet champêtre du village de Tilloy-lez-Cambrai.

Le projet visera une exemplarité en matière environnemental notamment en intégrant un volet paysager fort et en s'appuyant sur les typologies paysagère héritées du Cambrésis mêlant boisements, boqueteaux et végétation basse. La gestion des eaux pluviales sera également au cœur du projet.

### Objectifs du projet

Assurer une bonne insertion paysagère de la zone d'activité par la composition d'une vitrine qualitative.

- En végétalisant de façon continue les franges en limite de secteur afin de créer un espace

de transition visuelle entre la zone d'activité et son environnement :

- A l'Ouest, étoffer une zone tampon qui minimise la vue sur les bâtiments par la formation de bouquets tout en laissant une perméabilité visuelle depuis l'A2 vers Cambrai, assurant ainsi une barrière acoustique,
- Sur les franges Est, requalifier l'arrière de la zone d'activité par un filtre végétal qui estompe des vues sur les arrières de bâtiment et assure des perméabilités sur les arrières champêtres de Tilloy-lez-Cambrai.

Développer un cadre paysager de qualité au sein de l'espace économique

- Amorce d'un mail planté cernant la voie structurante apportant de la profondeur et une mise en perspective sur le village de Tilloy-lez-Cambrai.
- Lorsque la surface n'est pas majoritairement occupée par des panneaux photovoltaïques : favoriser l'installation de toitures végétalisées, assurant une bonne intégration dans le paysage depuis l'A2 et une gestion alternative des eaux pluviales.
- Profiter des stationnements pour élargir la bande tampon depuis l'A2 et la RD2643. Le projet paysager sera utilisé pour effacer les véhicules de la perception du site depuis la RD.

### Préconisations sur les haies

Le choix des plantations proposé est basé essentiellement sur le principe des haies.

En effet, par définition, la haie est une clôture faite d'arbres, d'arbustes, d'épines... servant à délimiter et/ou protéger une zone. Elles façonnent l'image du paysage qu'elles occupent, qu'il soit agricole, urbain ou résidentiel.

La haie présente de multiples qualités qui la rendent appréciable à bien des égards, elle :

- protège du soleil, du vent et des intempéries,
- participe à la régulation hydraulique des terres en limitant les effets du ruissellement,
- accueille un écosystème riche qui favorise la biodiversité végétale et animale, ainsi que l'équilibre des milieux,
- participe à la lecture des saisons dans le paysage grâce à ses floraisons, ses fructifications, ses couleurs automnales et l'aspect de ses ramures,
- accentue les traits de caractère du territoire qu'elle souligne,
- met en scène un bâtiment ou en adoucit l'impact visuel,
- masque une vue disgracieuse,
- peut constituer un brise-vent,
- participe durablement au fleurissement de la ville,
- participe au réseau de couloirs écologiques à travers la ville,
- donne une ambiance, une valeur esthétique aux zones aménagées,

- permet une intégration visuelle rapide de nouvelles installations au paysage,
- contribue à la qualité du cadre de vie des habitants et des usagers de l'espace public.

### Des choix en faveur de la biodiversité

La création de haies et de massifs arbustifs favorise le développement des papillons et des passereaux tels que les pouillots et les fauvettes. Elles augmentent également les espaces de quiétude pour la nidification et le refuge.

Les arbres de haut jet traités en têtard (saules) seront, à long terme, des arbres à cavités, occupés par les pics, les chouettes, ...

Les arbustes à feuilles persistantes permettent d'accueillir des nicheurs précoces.

Les espèces à baies et les fruitiers accroissent les zones d'alimentation possible pour les turdidés (Rouge-gorge, Merle noir, Grive musicienne).

Des espaces laissés en prairies fleuries, composées de plantes à fleurs et de graminées, favorisent les granivores (Chardonneret...) et créent des zones de chasse pour les insectivores (pouillots, fauvettes...).

En vue de favoriser la biodiversité, le projet intégrera :

- un écran végétal planté en limite d'opération. Celui-ci sera composé d'une large haie arborée (environ 90 arbres) d'essences locales,
- un couvert végétal minimum représentant 25% de l'unité foncière,
- des aires de stationnement découvertes végétalisées,
- la plantation d'essences locales, mieux adaptées au contexte local, et nécessitant moins d'entretien.



Figure 23 : aménagement paysager à réaliser

Légende

 Périmètre de la zone AU

 Secteur de constructibilité

 Accès permettant de desservir efficacement la zone sur la base de l'armature viaire existante

 Continuité des déplacements en mode doux jusqu'au sein de la zone

Plantations d'accompagnement des franges des axes routiers qui minimisent l'impact des bâtiments et marquent le lien avec l'ourlet champêtre des extérieurs du bourg:

 • Haie basse de graminés

 • Haie arbustive

 • Arbre tige

 Vues et ouvertures à créer

 Effet de porte

## **c. a sécurité et les nuisances**

### Enjeux identifiés dans l'analyse du site

- Un site longé par la RD2643 classée voie à grande circulation qui assure la continuité des itinéraires principaux, notamment le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient à ce titre des règles particulières en matière de police de la circulation.
- Un réseau de transports collectifs et des déplacements en mode doux existants et jointifs au secteur d'études.

### Les grandes lignes de l'aménagement

Afin de limiter les impacts sur la RD2643, aucun accès direct de bâtiment ne sera autorisé. Le raccordement sera réalisé sur le carrefour giratoire existant amorçant le lien des voies de dessertes. Ces voies seront adaptées à l'opération et à l'échelle de la zone d'activités. Ces voies seront accompagnées de larges trottoirs, et des axes piétonniers irrigueront régulièrement les zones de stationnement. Cette trame piétonne ayant pour but de favoriser les déplacements en mode doux en contact avec la trame existante le long de la RD et les transports en commun permettant de desservir efficacement le secteur.

### Eau

En matière de rejet des effluents, les réseaux d'assainissement desservent ce secteur et permettent une connexion aux réseaux de la ville. La totalité des eaux pluviales issues du projet seront infiltrées à la parcelle par l'intermédiaire de techniques alternatives.

### Bruit

La situation topographique de l'autoroute en surplomb du secteur d'études limite les possibilités d'intervention. La formation d'un écran végétal suffisant pour limiter les bruits impliquerait l'utilisation d'arbres de hauts jets ce qui contrarierait la vue sur Cambrai et ses trois clochers. De fait, également le long de la RD2643, un écran végétalisé pourra être constitué pour limiter les nuisances sonores sous la forme de bosquets arbustifs et d'arbres épars. L'objectif est d'y réaliser un aménagement paysager qui crée une barrière sonore. Le trafic supplémentaire occasionné par l'activité sera relativement limité par rapport à l'existant.

### Air

La pollution des véhicules de transport, leur gaz d'échappement peuvent nuire à la qualité de l'air de la zone. Cependant, vu la densité du trafic à l'intérieur du secteur d'études vis-à-vis des deux

axes routiers, la qualité de l'air ne sera pas ou peu affectée. Les espaces verts largement représentés sur la zone permettent de fixer les poussières émises par l'A2 et la RD2643. Ce projet doit donc participer activement à l'amélioration de la qualité de l'air (hygrométrie, poussières, toxiques). La végétation supplémentaire apportée crée un apport d'oxygène tout en filtrant bon nombre de polluants atmosphériques tels le dioxyde de soufre ou l'oxyde d'azote et en absorbant du CO et CO2. De plus, les végétaux retiennent la poussière et réduisent la quantité de particules en suspension dans l'air.

### Objectifs du projet

- Garantir le statut de la RD2643
  - Maintenir les dimensions de la voie pour assurer l'itinéraire de convois exceptionnels.
  
- Garantir une bonne desserte de la zone d'activité :
  - S'appuyer sur les aménagements routiers existants pour garantir la sécurité d'accès au secteur d'études depuis la RD2643 (rond-point),
  - Poursuivre des connections piétonnes reliées à l'existant,
  - Voies de desserte internes raccordées à la trame routière existante.
  
- Assurer une bonne gestion des eaux pluviales participant au traitement qualitatif de la zone :
  - Minimiser les surfaces imperméabilisées afin de favoriser l'infiltration naturelle et favoriser les espaces de tamponnement,
  - Favoriser l'installation de toitures végétalisées.
  
- Améliorer la qualité de l'air,
  
- Limiter les nuisances sonores de l'A2 et de la RD2643 par des écrans végétaux épais.

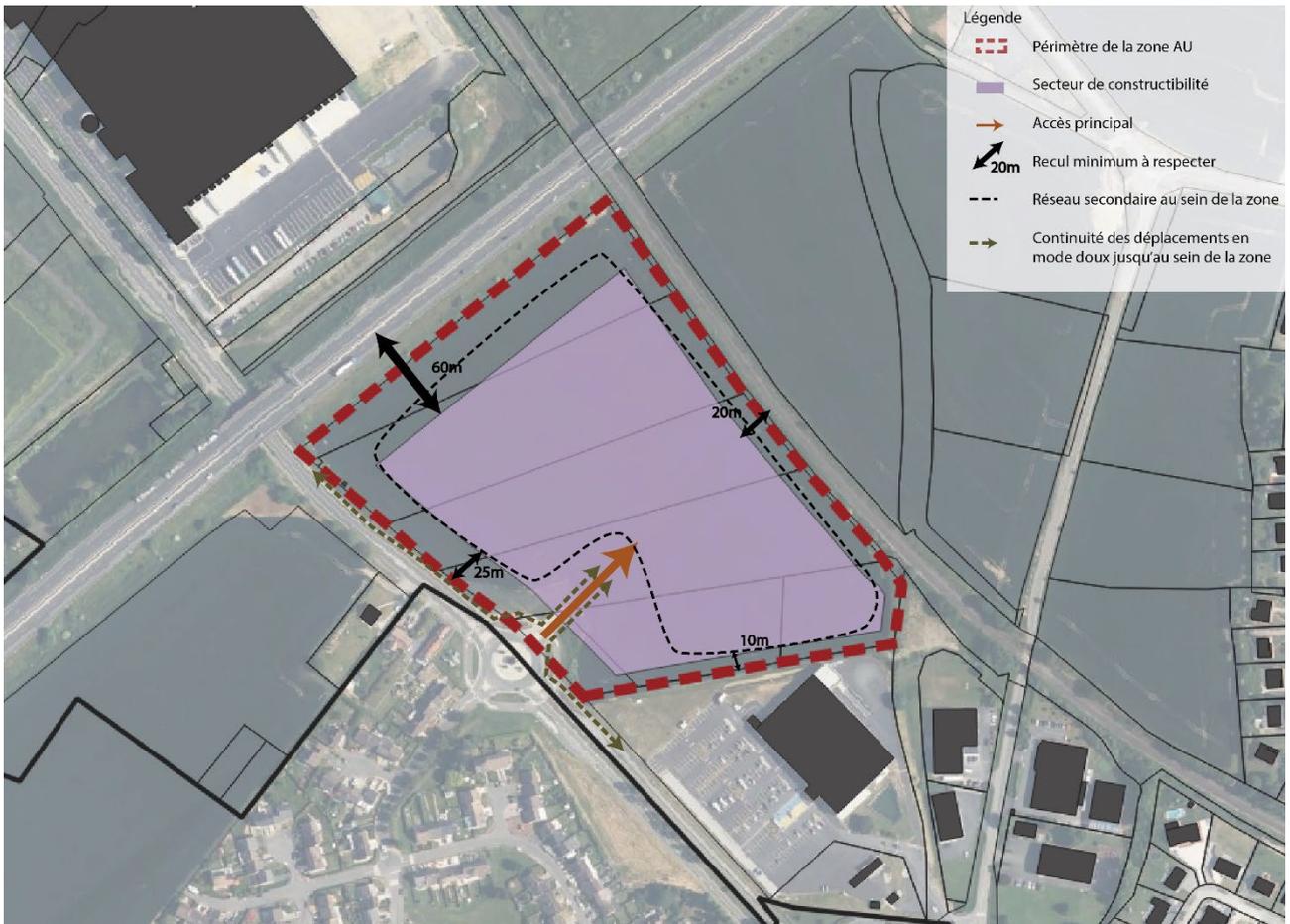


Figure 24 : retrait des constructions à observer et desserte interne du site