

Déclaration de projet
approuvée le 11 juin 2025

PLUi

Plan Local d'Urbanisme intercommunal
des 35 communes de
Valenciennes Métropole

3.2.2

Règlement zone UR

Vu pour être annexé à la délibération du conseil
communautaire en date du : 11 juin 2025

Le président :

*Les dispositions applicables à chaque zone et secteur
résultent de la combinaison des dispositions générales et
des dispositions particulières.*

DISPOSITIONS PARTICULIERES RELATIVES A LA ZONE UR

Le présent chapitre précise les différentes utilisations et occupations du sol autorisées ainsi que les conditions qui s'y rattachent.

Les dispositions applicables à la zone et ses secteurs résultent de la combinaison des dispositions générales et des dispositions particulières.

Les règles sur les risques sont reprises au sein des dispositions générales.

INFORMATIONS

Selon le principe de prévention, l'attention des constructeurs et de l'ensemble des usagers du Plan Local d'Urbanisme intercommunal est attirée sur les phénomènes naturels marquant le territoire et susceptibles d'affecter la zone :

- *Risques d'inondation identifiés au plan de zonage, soit par débordement, rupture de digue ou ruissellement ;*
- *Risques miniers ;*
- *Risques de mouvement de terrain lié à la présence de carrières souterraines ;*
- *Risques technologiques.*

Il revient aux maîtres d'ouvrage de prendre les précautions techniques nécessaires adaptées pour garantir la pérennité et la stabilité des ouvrages et des constructions à édifier.

Par ailleurs, il est vivement conseillé de se rapporter aux Annexes du PLUi pour prendre connaissance de l'ensemble des servitudes : périmètres de protection des canalisations de gaz, exposition au bruit, couloirs aériens etc.

THEME N°1 : DESTINATION DES CONSTRUCTIONS, USAGE DES SOLS ET NATURE DES ACTIVITES

CARACTERE DE LA ZONE :

La zone **UR** est constituée de l'ensemble des secteurs de renouvellement urbain. Les zones UR présentes sur le territoire de Valenciennes Métropole correspondent à des terrains à réinvestir en milieu urbain, pour lesquels des règles souples de prospects faciliteront l'émergence de projets ambitieux (ex : secteurs conventionnés par le NPNRU*, friches et secteurs en mutation etc.).

**NPNRU = Nouveau programme National de Renouvellement Urbain*

La zone UR comporte plusieurs secteurs spécifiques :

- **URa** : secteur des « Ateliers Centraux » à Anzin, en attente d'un projet d'aménagement global, où toute nouvelle construction et extension des constructions existantes à date d'approbation du PLUi ne sont pas autorisées si elles ne font pas partie d'un projet d'aménagement global sur le secteur.
- **URb** : secteur de renouvellement urbain porté par la commune, seule ou en partenariat.
- **URc** : secteur de renouvellement urbain correspondant aux sites centres-bourgs.

SECTION A. OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES, AUTORISEES OU
AUTORISEES SOUS CONDITIONS

Destination	Sous-destination	Autorisée	Autorisée sous condition	Interdite
Exploitations agricoles ou forestières	Exploitation forestière			X
	Exploitation agricole		X	
<u>Sont autorisés sous condition :</u> - Les nouvelles exploitations agricoles de type ferme urbaine.				
Habitations	Logement	X UR, URb, URc	X URa	
	<u>En URa sont autorisés sous condition :</u> - Les constructions à destination de logement, sous réserve de faire partie du projet d'aménagement global de la zone.			
Habitations	Hébergement (résidences ou foyers avec services)	X UR, URb, URc	X URa	
	<u>En URa sont autorisés sous condition :</u> - Les constructions à destination d'hébergement, sous réserve de faire partie du projet d'aménagement global de la zone.			
Commerces et activités de service	Artisanat et commerce de détail		X	
	<u>En UR sont autorisés sous condition :</u> - L'artisanat et le commerce de détail, <u>dans la limite de 3000m² de surface de plancher.</u> <u>En URa sont autorisés sous condition :</u> - L'artisanat et le commerce de détail, sous réserve de faire partie du projet d'aménagement global de la zone. <u>En URb sont autorisés sous condition :</u> - L'artisanat et le commerce de détail, <u>dans la limite de 400m² de surface de plancher.</u> <u>En URc sont autorisés sous condition :</u> - L'artisanat et le commerce de détail, <u>dans la limite de 400m² de surface de plancher.</u>			

Accusé de réception en préfecture
059-245901160-20250611-21480-DE
Date de télétransmission : 16/06/2025
Date de réception préfecture : 16/06/2025

	Restauration	X UR, URb, URc	X URa	
	<u>En URa sont autorisés sous condition :</u> - Les constructions à destination de restauration, sous réserve de faire partie du projet d'aménagement global de la zone.			
	Commerce de gros		X UR, URa, URb, URc	
	<u>En UR sont autorisés sous condition :</u> - Le commerce de gros, <u>dans la limite de 3 000m²</u> de surface de plancher. <u>En URa sont autorisés sous condition :</u> - Les constructions à destination de commerce de gros, sous réserve de faire partie du projet d'aménagement global de la zone. <u>En URb sont autorisés sous condition :</u> - Le commerce de gros, <u>dans la limite de 400m²</u> de surface de plancher. <u>En URc sont autorisés sous condition :</u> - Le commerce de gros, <u>dans la limite de 400m²</u> de surface de plancher.			
	Activité de service où s'effectue l'accueil d'une clientèle	X UR, URb, URc	X URa	
	<u>En URa sont autorisés sous condition :</u> - Les activités de service où s'effectue l'accueil d'une clientèle, sous réserve de faire partie du projet d'aménagement global de la zone.			
	Hébergement hôtelier et touristique	X UR, URb, URc	X URa	
	<u>URa sont autorisés sous condition :</u> - Les hébergements hôteliers et touristiques, sous réserve de faire partie du projet d'aménagement global de la zone.			
	Cinéma	X UR, URb, URc	X URa	
	<u>URa sont autorisés sous condition :</u> - Les cinémas, sous réserve de faire partie du projet d'aménagement global de la zone.			

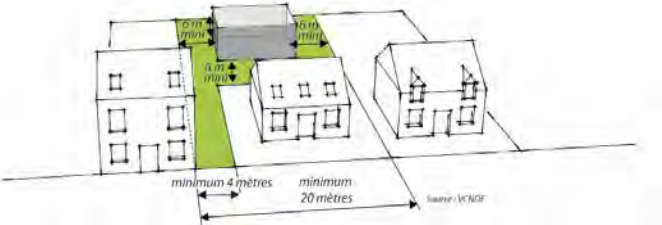
Destination	Sous-destination	Autorisée	Autorisée sous condition	Interdite
Equipements d'intérêt collectif et services publics		X		
Autres activités des secteurs secondaire ou tertiaire	Industrie		X UR, URb	X URa, URc
	<u>Sont autorisés sous condition :</u> Les extensions et modifications des bâtiments industriels existants, sous réserve qu'elles n'aggravent pas le danger et les inconvénients pour le voisinage (insalubrité, nuisances sonores, pollution, bruit etc.) et dans le respect de la réglementation sanitaire en vigueur.			
	Entrepôt		X UR, URa, URb	X URc
	<u>En UR et URb sont autorisés sous condition :</u> - Les entrepôts liés aux commerces, activités de service, bureaux, centre de congrès et d'exposition existants à la date d'approbation du PLUi. <u>En URa sont autorisés sous condition :</u> - Les entrepôts, sous réserve de faire partie du projet d'aménagement global de la zone.			
	Bureau	X UR, URb, URc	X URa	
	<u>URa sont autorisés sous condition :</u> Les constructions à vocation de bureau, sous réserve de faire partie du projet d'aménagement global de la zone.			
	Centre de congrès et d'exposition			X

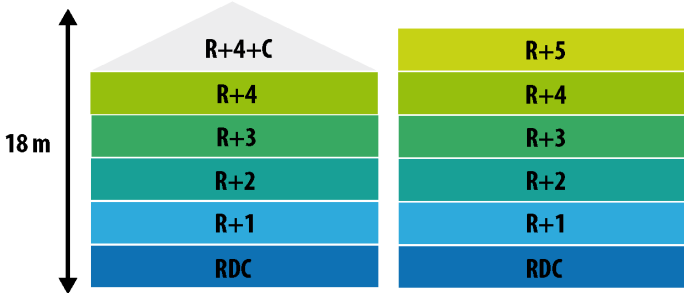
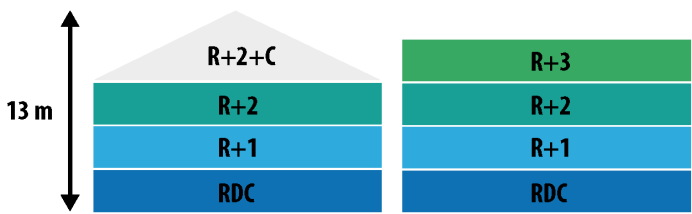
Destination	Sous-destination	Autorisée	Autorisée sous condition	Interdite
Autres usages et affectations des sols	Affouillements et exhaussements du sol		X UR, URa, URb, URc	
	<u>Sont autorisés sous condition :</u> - qu'ils soient indispensables à la réalisation des types d'occupation ou d'utilisation des sols autorisés. - qu'ils soient nécessaires à la mise en sécurité de types d'occupation ou d'utilisation des sols autorisés par rapport aux risques naturels et technologiques identifiés au plan de zonage. - qu'ils soient nécessaires pour lutter contre le risque inondation, pour améliorer la gestion des eaux pluviales (écoulement, infiltration etc.) ou pour améliorer l'expansion des crues. - qu'ils concourent à l'aménagement paysager, la valorisation écologique ou la gestion et la restauration écologique. - qu'ils soient indispensables à la création d'une zone de stockage nécessaire à l'entretien des cours d'eau (curage, recalibrage etc.). - qu'ils soient nécessaires à la mise en œuvre de travaux d'infrastructures routières, de transports collectifs, de circulation active ou d'aménagement d'espace public. - qu'ils soient nécessaires à la réalisation de canalisations (conduites enterrées et installations annexes) de transport de gaz ou assimilées, aux ouvrages nécessaires à leur fonctionnement et leur bornage, ainsi qu'aux interventions ultérieures relatives au maintien de la sécurité.			
	Les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) ainsi que leur extension et/ou mises aux normes dont la présence est justifiée en milieu urbain		X UR, URb	X URa, URc
	<u>Sont autorisés sous condition :</u> - qu'elles soient compatibles avec l'habitat environnant. - que des dispositions particulières soient prises afin d'éviter toute gêne et tout risque pour le voisinage (nuisances, incendie, explosion, bruit, odeur, etc.).			
	Le changement de destination des constructions existantes		X UR, URa, URb, URc	
	<u>Est autorisé sous condition :</u> - que la nouvelle destination ne soit pas interdite et qu'elle n'aggrave pas le danger et les inconvénients (sonores, olfactifs) pour le voisinage.			
	Les dépôts de ferrailles, de véhicules, de			X

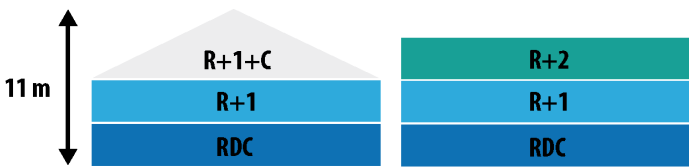
Accusé de réception en préfecture
059-245901160-20250611-21480-DE
Date de télétransmission : 16/06/2025
Date de réception préfecture : 16/06/2025

	matériaux de démolition, de déchets tels que pneus usés, ordures etc.			
Destination	Sous-destination	Autorisée	Autorisée sous condition	Interdite
Autres usages et affectations des sols	L'ouverture de toute carrière d'extraction de matériaux			X
	Les garages collectifs de caravanes			X
	Les terrains de camping et le stationnement de caravanes		X	
	Sont autorisés sous condition : - d'être aménagés en aires d'accueil, en unités d'habitat ou en terrains familiaux			
	Les parcs d'attractions et installations de jeux susceptibles de produire des nuisances			X
	Les parcs résidentiels de loisirs et les habitations légères de loisirs			X
	Les installations établies pour plus de trois mois susceptibles de servir d'abri, mobile ou fixe, pour l'habitation ou pour tout autre usage et constituées par d'anciens véhicules désaffectés, d'abris autres qu'à usage public			X

SECTION A. VOLUMETRIE ET IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

Implantation par rapport aux voies et emprises publiques	Tout ou partie de la façade sur rue des constructions doit être implantée : - soit en limite de voie ou d’emprise publique, - soit avec un retrait par rapport à la voie ou l’emprise publique de 3 mètres minimum. <i>Toutefois, s’il existe le long de certaines voies un ordonnancement de fait des bâtiments existants qui marquent la continuité visuelle de la rue, le respect d’un tel ordonnancement peut être admis ou imposé pour toute construction nouvelle qui s’y insérera. Il en est de même pour des raisons d’impératifs architecturaux ou liées à la topographie du terrain.</i> Les constructions en second rang, issues ou non d’une division parcellaire, sont possibles sous réserve de respecter les deux conditions suivantes (voir schéma ci-dessous) : - Une façade linéaire d’au moins 20 mètres en limite d’emprise publique permettant la création d’un accès de 4 mètres de large, - La nouvelle construction devra respecter un recul d’au moins 6 mètres des limites séparatives (après division foncière). En cas de division, les 6 mètres se calculent par rapport aux limites séparatives internes de l’unité foncière qui fait l’objet d’une division.  En sus, dans le secteur faisant l'objet d'une étude dérogatoire à la loi Barnier, "Restructuration de l'entrée nord de Valenciennes", les constructions devront respecter un recul minimum de 30 mètres depuis l'axe central de l'A23.
Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété	Cf. Dispositions générales

Implantation par rapport aux limites séparatives	Cf. Dispositions générales. En cas de second rang, se référer aux dispositions de la partie "<i>Implantation par rapport aux voies et emprises publiques</i>" ci-dessus.	
Emprise au sol	Non réglementée.	
Hauteur	UR URa	La hauteur des constructions, mesurée à partir du terrain naturel, ne peut dépasser 18 mètres au point le plus élevé.  <i>Toutefois, des hauteurs différentes pourront être admises ou imposées pour assurer un aménagement d'entrée de ville, une continuité bâtie, maintenir ou conforter une ordonnance architecturale et ainsi respecter la trame bâtie aux abords du projet (cf. schéma dispositions générales).</i>
	URb	La hauteur des constructions, mesurée à partir du terrain naturel, ne peut dépasser 13 mètres au point le plus élevé.  <i>Toutefois, des hauteurs différentes pourront être admises ou imposées pour assurer une continuité bâtie, maintenir ou conforter une ordonnance architecturale et ainsi respecter la trame bâtie aux abords du projet (cf. schéma dispositions générales).</i>

	URc	La hauteur des constructions, mesurée à partir du terrain naturel, ne peut dépasser 11 mètres au point le plus élevé.  <i><u>Toutefois</u>, des hauteurs différentes pourront être admises ou imposées pour assurer une continuité bâtie, maintenir ou conforter une ordonnance architecturale et ainsi respecter la trame bâtie aux abords du projet (cf. schéma dispositions générales).</i>
--	-----	--

Accusé de réception en préfecture
059-245901160-20250611-21480-DE
Date de télétransmission : 16/06/2025
Date de réception préfecture : 16/06/2025

SECTION B. QUALITE URBAINE, ARCHITECTURALE, ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGERE

Murs		
Revêtements extérieurs	Cf. Dispositions générales.	
Toiture	Cf. Dispositions générales.	
Ouverture et menuiseries	Cf. Dispositions générales.	
Clôtures	Cf. Dispositions générales.	
Antennes paraboliques et radiotéléphonie mobile, postes électriques et réseaux divers	Toutes les destinations	Cf. Dispositions générales
Dépôts, citernes et stockage	Toutes les destinations	Cf. Dispositions générales

Espaces libres et plantations	Les surfaces libres de toute construction, ainsi que les délaissés des aires de stationnement doivent obligatoirement être engazonnés et/ou plantés. Ces aménagements favoriseront l'infiltration par l'utilisation de matériaux perméables ou toute autre technique permettant la pénétration des eaux. Les plantations existantes seront maintenues ou seront remplacées par des plantations équivalentes. L'utilisation d'essences locales est obligatoire pour les plantations (liste des essences en annexe).	
	UR	Un Coefficient de Biotope par Surface de 0,3 est demandé.
	URa	
	URb	Un Coefficient de Biotope par Surface de 0,2 est demandé.
	URc	

SECTION C. STATIONNEMENT

Habitat	<u>Pour les nouvelles constructions à vocation d'habitations ou pour tous les travaux visant à augmenter le nombre de logements :</u> Il est exigé 1 place de stationnement minimum par logement créé. <u>Pour les nouvelles constructions destinées à l'hébergement :</u> Il est exigé 0,5 place de stationnement par chambre. Cette disposition ne s'applique pas aux établissements d'enseignement, de santé et d'action sociale. <u>Pour l'artisanat, le commerce de détail et de gros:</u> Pour les constructions de plus de 250 m² de surface de plancher : - Il est exigé la réalisation d'au moins 1 place de stationnement par tranche entamée de 50 m² de surface de plancher. - Il est exigé la réalisation d'au moins 1 place de stationnement 2 roues par tranche de 100 m² de surface de plancher. Ces prescriptions ne s'appliquent pas dans le cadre d'un changement de destination ayant pour finalité la création d'un commerce de détail ou de gros. <u>Pour les activités de restauration :</u> Pour les constructions de plus de 250 m² de surface de plancher : - Il est exigé la réalisation d'au moins 1 place de stationnement par tranche entamée de 25 m² de surface de plancher. - Il est exigé la réalisation d'au moins 1 place de stationnement 2 roues par tranche de 50 m² de surface de plancher. Ces prescriptions ne s'appliquent pas dans le cadre d'un changement de destination ayant pour finalité la création d'un lieu de restauration. <u>Autres destinations :</u> Cf. Dispositions générales.
---------	--

THEME N°3 : EQUIPEMENT ET RESEAUX

Cf. Dispositions générales.

Accusé de réception en préfecture
059-245901160-20250611-21480-DE
Date de télétransmission : 16/06/2025
Date de réception préfecture : 16/06/2025

RESTRUCTURATION DE L'ENTRÉE NORD
MISSION DE MAÎTRISE D'ŒUVRE

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION VALENCIENNES MÉTROPOLE

Etude Loi Barnier au titre de l'article L111-8 du Code de l'Urbanisme

Restructuration de l'entrée de ville de Valenciennes depuis l'A23

Procédure de déclaration de projet approuvée le 11 juin 2025



Bruno Fortier, *architecte urbaniste mandataire*, Wenn-Kee Hsu *architecte urbaniste* / Fernando Vega-Sanchez, *architecte urbaniste* / CHORÈME Florent Morisseau *paysagiste* / BERIM David Devaux, *BET ingénierie VRD* / URBYSOM Perrine Lecoecue, *BET dossier réglementaire* / CODRA Pablo Carreras, *BET déplacement* / CRONOS CONSEIL Tom Garnier, *conseil sûreté urbaine* / BERIM David Devaux, *BET ingénierie VRD* / INEX Guillaume Dethan, *BET ingénierie environnementale et développement durable* / Rincet Air François Cape, *BET études qualité de l'air* / Kiétudes Rodolphe Delaporte, *BET études acoustiques*

160, rue du Temple 75003 Paris - T 01 48 87 87 31 - mail valenciennes@brunofortier.fr

TABLE DES MATIERES

Table des matières	1
I. Présentation de l'étude	2
1. <i>Cadre juridique de la déclaration de projet</i>	2
II. Contexte d'étude.....	3
1. <i>Situation géographique et présentation du projet</i>	3
2. <i>Documents d'urbanisme</i>	7
2.1. <i>Le zonage</i>	7
2.2. <i>Les servitudes d'utilité publique (SUP) et les informations et obligations diverses (IOD)</i>	8
2.3. <i>Justifications du projet et enjeux locaux : intérêt général</i>	11
III. Perceptions visuelles du site.....	15
1. <i>Vues éloignées</i>	15
2. <i>Vues rapprochées</i>	17
IV. Enjeux.....	21
V. Prise en compte des nuisances	22
1. <i>Définition</i>	22
2. <i>Parti d'aménagement</i>	22
2.1. <i>Nuisances sonores</i>	22
2.2. <i>Nuisances sur la qualité de l'air</i>	22
2.3. <i>Gestion des eaux pluviales</i>	23
VI. Disposition concernant la sécurité routière.....	25
1. <i>Définition</i>	25
2. <i>Parti d'aménagement</i>	25
VII. Composition urbaine et architecturale.....	29
1. <i>Définition</i>	29

2. <i>Parti d'aménagement</i>	29
VIII. Qualité de l'urbanisme et des paysages	31
1. <i>Définition</i>	31
2. <i>Parti d'aménagement</i>	31
IX. Schéma de synthèse	35
X. Traduction sur le règlement du PLUi et conséquences sur l'orientation d'aménagement et de programmation	36
1. <i>Nuisances</i>	36
1.1. <i>Conséquences sur le règlement du PLUi</i>	36
1.2. <i>Conséquences sur l'Orienta-tion d'Aménagement et de Programmation</i> .	36
2. <i>Sécurité routière</i>	36
2.1. <i>Conséquences sur le règlement du PLUi</i>	36
2.2. <i>Conséquences sur l'Orienta-tion d'Aménagement et de Programmation</i> .	36
3. <i>Composition urbaine et architecturale</i>	36
3.1. <i>Conséquences sur le règlement du PLUi</i>	36
3.2. <i>Conséquences sur l'Orienta-tion d'Aménagement et de Programmation</i> .	36
4. <i>Qualité de l'urbanisme et des paysages</i>	37
4.1. <i>Conséquences sur le règlement du PLUi</i>	37
4.2. <i>Conséquences sur l'Orienta-tion d'Aménagement et de Programmation</i> .	37

I. PRESENTATION DE L'ETUDE

1. Cadre juridique de la déclaration de projet

Étude au titre de l'article 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. »

- Article L.111-6 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. »

- Article L.111-7 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.

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

Durant ces dernières années, certaines zones de projet le long d'axes à grande circulation (parfois en entrée de ville) ont connu des implantations anarchiques (principalement commerciales) sans souci d'aménagement, de prescriptions urbanistiques et d'intégration par rapport aux villes. Leur existence se révèle parfois

préjudiciable pour les communes, entravant leur fonctionnement et générant des prescriptions paysagères inesthétiques ou peu valorisantes.

La présente étude a donc pour but d'étudier les possibilités de restructuration de l'entrée de ville nord de Valenciennes le long de l'A23.

L'analyse du projet sera effectuée au regard de cinq critères de référence énoncés par la loi : les nuisances, la sécurité, la qualité architecturale ainsi que la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Les dispositions réglementaires issues de la présente étude seront intégrées au règlement du Plan Local d'Urbanisme intercommunal.

II. CONTEXTE D'ETUDE

1. Situation géographique et présentation du projet

Le projet se situe principalement sur la commune de Valenciennes, dans le département du Nord (59), en région Hauts-de-France.

La commune de Valenciennes est localisée au sud-est du département du Nord, à environ 29 km au nord-est de Cambrai, 32 km à l'est de Douai et 45 km au sud-est de Lille. Les communes voisines sont Bruay-sur-l'Escaut au nord, Marly à l'est, Trith-Saint-Léger au sud, La Sentinelle au sud-ouest, Petite-Forêt à l'ouest et Anzin au nord-ouest.

Valenciennes compte 42 991 habitants en 2019 pour une densité de 3 106 hab./km².

Valenciennes est le siège de la Communauté d'agglomération Valenciennes Métropole.

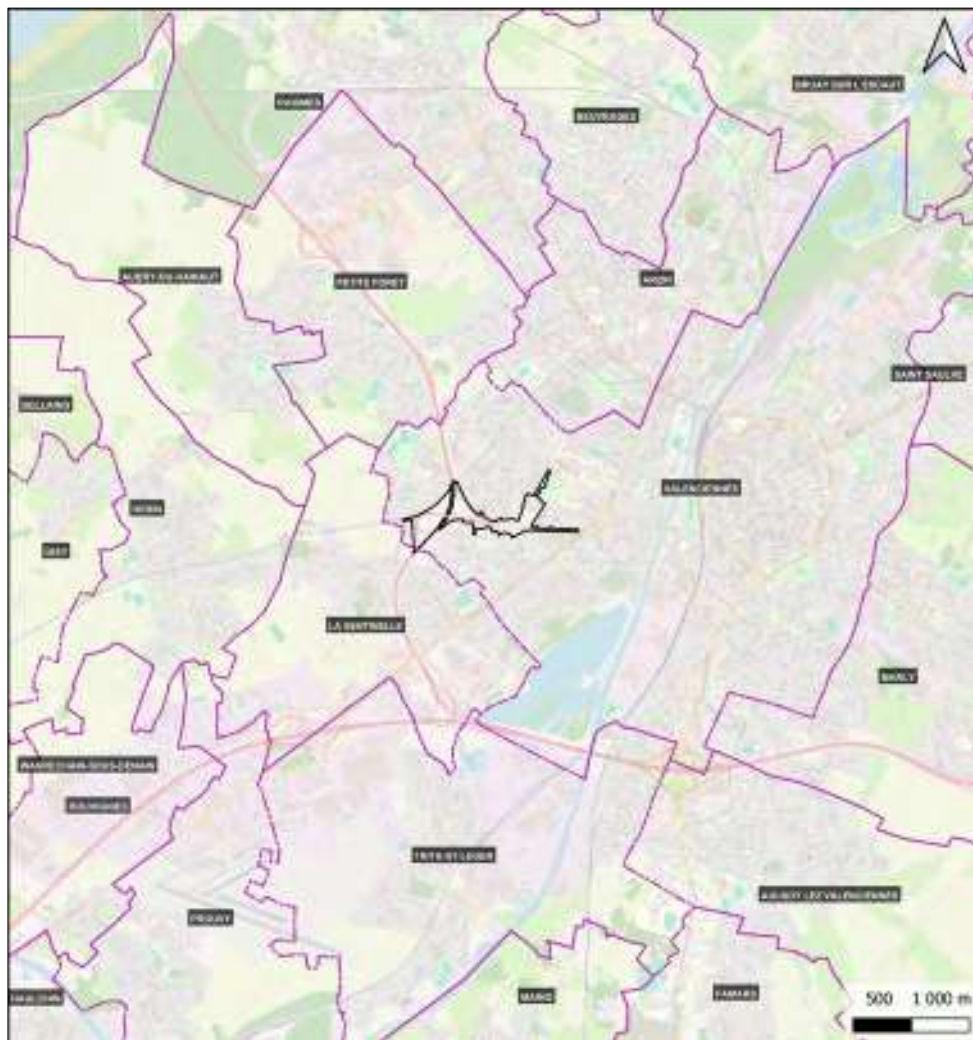
La communauté d'agglomération de Valenciennes de 35 communes comprenait 192 550 habitants en 2019.

La commune de Valenciennes est desservie par les autoroutes A23 et A2. Elle est également sur le trajet de plusieurs routes départementales. La gare de Valenciennes propose des trajets TER en provenance ou à destination des 8 gares régionales que sont celles de Lille, Douai, Cambrai, Aulnoye-Aymeries, Jeumont, Maubeuge et Hirson. Étant une gare TGV, elle fait partie de la ligne TGV Paris Nord - Valenciennes, qui dessert également les gares de Douai et d'Arras. Cette ligne permet de relier Valenciennes à Paris en 1 h 50.

Une surface restreinte de 605 m² couvre le territoire de la Sentinelle sur le domaine autoroutier de l'A23. La Sentinelle est membre de la Communauté d'Agglomération de La Porte du Hainaut.



Localisation régionale de Valenciennes – (source : Urbycom)



Localisation de Valenciennes et des communes limitrophes – (source : Urbycom)

Le projet se situe le long de la route départementale D649 (rue Lomprez) et le long de l'autoroute A23, à l'ouest de la commune de Valenciennes et au Nord de la Sentinelle.

Il constitue un axe structurant qui dessert à la fois certains quartiers périphériques mais aussi une des entrées principales de la ville de Valenciennes.

Il s'insère à 1,7 km du centre-ville de Valenciennes et 500 m de celui de la Sentinelle.

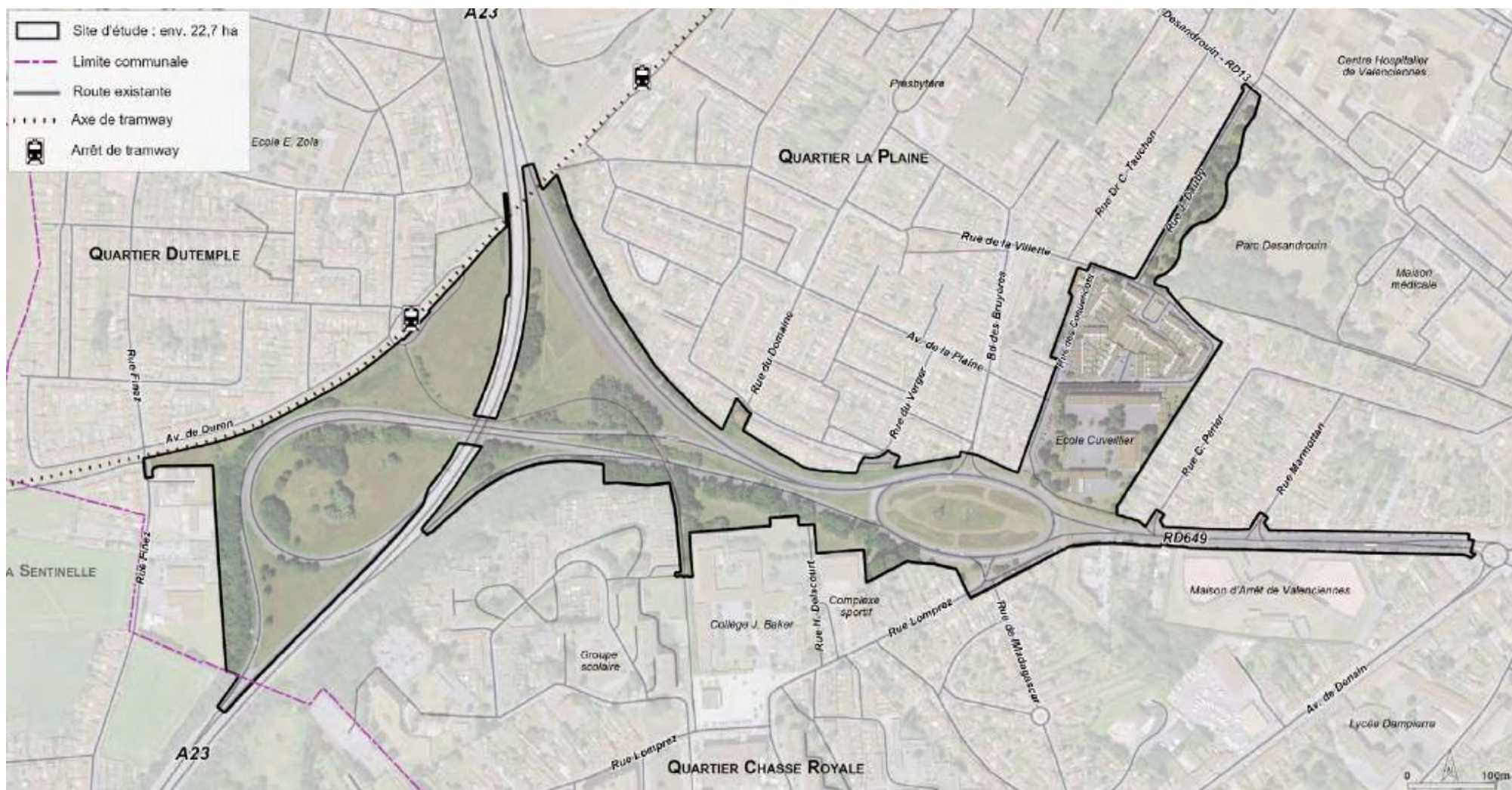
Le projet de restructuration s'étend de l'entrée de Valenciennes depuis l'A23 (sortie n°11) jusqu'au carrefour entre la RD649 (Rue Lomprez) et jusqu'au giratoire commun avec l'avenue de Denain.

A l'ouest, dans le quartier **Dutemple**, il concerne principalement les bretelles autoroutières et l'avenue de Duren.

Au centre, il concerne le boulevard Lomprez, des accroches vers la Rue du Verger.

Au nord-est à proximité de l'**Hôpital**, il concerne les rues des Coquelicots, des Œillets, de la Villette, Dauby, et avenue de Denain ainsi que les accroches vers le boulevard des Bruyères, Rue de Madagascar, Rue Casimir Perier, Rue Marmottan.

Le projet de restructuration de l'entrée de Valenciennes depuis l'A23 présente une superficie d'environ 22,7 ha.



Localisation du projet au sein des quartiers et infrastructures routières proches – (source : Urbycom)

2. Documents d'urbanisme

2.1. Le zonage

Les communes de Valenciennes et de la Sentinelle sont dotées d'un Plan Local d'Urbanisme intercommunal.

Pour Valenciennes : PLUi de la Communauté d'Agglomération de Valenciennes Métropole (CAVM).

Pour La Sentinelle : PLUi de la Communauté d'Agglomération de La Porte du Hainaut (CAPH).

La zone d'étude est implantée à proximité de l'A23 et de l'avenue de Denain classées « axes routiers à grande circulation ». Par conséquent les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 75m de part et d'autre de l'axe central de l'Avenue de Denain et de 100m de part et d'autre de l'axe central de l'A23. Ces dispositions ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le PLUi, 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. C'est dans ce cadre qu'intervient la présente étude.

La carte de zonage révèle que la zone de projet est à cheval sur plusieurs zones du PLUi de la CAVM :

La zone UR : La zone UR est constituée de l'ensemble des secteurs de renouvellement urbain. Les zones UR présentes sur le territoire de Valenciennes Métropole correspondent à des terrains à réinvestir en milieu urbain, pour lesquels des règles souples de prospects faciliteront l'émergence de projets ambitieux (ex : secteurs conventionnés par le Nouveau programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU, friches et secteurs en mutation etc.).

Cette zone couvre environ 79,95% de la zone de projet.

La zone UD : La zone UD correspond à un tissu mixte d'habitat d'après-guerre relativement résidentiel composé de maisons individuelles, d'immeubles d'habitat collectif et d'activités économiques : bureaux, commerce, artisanat.

Cette zone couvre environ 16,4% de la zone de projet à l'est et au nord-ouest.

La zone UV : La zone UV est une zone urbaine à vocation spéciale permettant la réalisation d'opérations d'habitat adapté ainsi que d'aménagements et de mises aux normes d'aires d'accueil des gens du voyage.

Cette zone couvre environ 0,98% de la zone de projet à l'ouest.

La zone UK : La zone UK est une zone mixte à caractère artisanal et tertiaire d'habitations et d'équipements publics.

Cette zone couvre environ 0,1% de la zone de projet à l'ouest.

La zone UL : La zone UL est une zone urbaine spécifique dédiée aux équipements d'intérêt collectif, aux services publics et parapublics, ainsi qu'aux constructions et installations en lien avec les activités de loisirs et le tourisme.

Cette zone couvre environ 0,64% de la zone de projet au nord-est.

La zone NI : La zone N est une zone protégée en raison de la qualité de ses sites, des milieux et espaces naturels ainsi que des paysages.

Les 2/3 sud du parc Desandrouin sont en zone NI « *secteur naturel comprenant les parcs et jardins publics, ainsi que des zones naturelles à vocation récréative, culturelle, touristique ou de loisirs* ».

Cette zone couvre environ 1,66% de la zone de projet au nord-est.

La zone A (sur la commune de La Sentinelle – PLUi CAPH) : La zone A correspond à la zone agricole du territoire de La Sentinelle.

Cette zone couvre environ 0,27% de la zone de projet au sud-est.



Extrait du plan de zonage de Valenciennes – PLUi CAVM



Extrait du plan de zonage de La Sentinelle – PLUi CAPH

Les communes de Valenciennes et la Sentinelle sont concernées par l'instauration d'un Disque de Valorisation des Axes de Transports (DIVAT), articulés autour des stations ferroviaires, de métro, de tramway et de bus. Ces disques ont des rayons de 500m autour des stations de tramway, métro, gares, bus, Ceci permet de croiser l'aménagement du territoire et la mobilité, permettant d'établir des propositions renforçant les alternatives à l'autosolisme : en transports en commun (pertinence de renforcer la fréquence, l'amplitude horaire) et en améliorant les cheminements cyclo-pédestres.

2.2. Les servitudes d'utilité publique (SUP) et les informations et obligations diverses (IOD)

La zone d'étude est soumise à des servitudes d'utilités publiques qui impacteront le projet urbain et qui seront à prendre en compte lors de l'aménagement de la zone. Les servitudes concernées sont :

AC4 : relative aux zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP). Cette servitude couvre la majeure partie de la zone.

AC1 : relative à la protection des monuments historiques classés ou inscrits et présentant un périmètre de 500m autour des éléments suivants :

- Eglise Sainte-Barbe - classée sur la commune de La Sentinelle ;
- Ensemble du coron de l'église – inscrit sur la commune de La Sentinelle ;
- Ancienne fosse Dutemple – inscrite sur la commune de Valenciennes.

Cette servitude couvre le sud-ouest et la frange nord-ouest de la zone.

PT1 : relative à la protection des centres de réception radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques. Cette servitude couvre l'ensemble de la zone.

PT2 : relative à la protection des centres radioélectriques d'émission et de réception contre les obstacles. Cette servitude couvre un secteur au centre de la zone.

T5 : Servitudes aéronautiques de dégagement (aérodromes civils et militaires). Cette servitude couvre le nord de la zone.

PM1 : relative aux :

- Plans de prévention des risques naturels prévisibles : mouvements de terrains - valenciennois

- Plans de prévention des risques miniers : couronne de Valenciennes.

Cette servitude couvre une poche à l'ouest, une poche au centre et 2 poches à l'est de la zone.

EL11 : relative aux interdictions d'accès grevant les propriétés limitrophes des autoroutes, routes express et déviations d'agglomération. Cette servitude concerne les abords de l'A23 à l'ouest de la zone.

EL7 : relative à l'alignement des voies publiques. Cette servitude concerne la RD13 bordant le nord-est de la zone.

Il conviendra également de prendre en compte les éléments suivants et de se rapprocher des services compétents si nécessaire :

- la proximité d'une zone tampon autour du bien inscrit UNESCO (Coron des 120) et d'adapter le projet en conséquence.

- la présence du risque de remontées de nappes (zone potentiellement sujette aux inondations de caves) au centre de la zone.

2.3. Justifications du projet et enjeux locaux : intérêt général

La zone concernée par la loi Barnier est située à l'ouest du territoire de Valenciennes. Elle prend place au sein de délaissés routiers (végétalisés ou urbanisés) autour de l'A23 et de son échangeur et d'espaces bâtis présentant différentes vocations.

Le site de l'échangeur, traversé par l'autoroute A23, est un lieu stratégique par son positionnement qui lui confère un statut particulier : à la fois de sortie d'autoroute et d'entrée de ville.

C'est un lieu « signal », au même titre que le chevalement Dutemple implanté au nord-ouest, par son impact tant à l'échelle de Valenciennes, qu'à l'échelle de l'arrondissement. L'autoroute A23 est un « axe territorial ». Surélevé par rapport au terrain naturel, il constitue un belvédère et confère au site un rôle de « vitrine » sur l'entrée de ville et le paysage alentour. L'échangeur est ainsi un site stratégique qui constitue pour beaucoup la première image de la ville de Valenciennes et de l'accès au cœur de l'agglomération.

Bordé par trois villes : Valenciennes, Petite-Forêt et La Sentinelle, **l'échangeur est une articulation urbaine et un lieu de connexion entre ces villes et les différents quartiers concernés**. L'échangeur se doit d'être un lieu « phare », visible et traducteur de l'identité de Valenciennes.

Le projet vise à requalifier et restructurer l'entrée de ville nord de Valenciennes actuellement peu qualitative et marquée par des infrastructures routières prégnantes dans le paysage. Il a également pour ambition de désenclaver les quartiers de la Plaine, Dutemple, de la Chasse Royale et du centre hospitalier par la création d'une voie principale tout en intégrant une programmation adaptée au secteur et aux vocations existantes (économie, résidence, équipement de santé ou autre, ...). La complémentarité des offres, l'accessibilité des quartiers et la qualité du cadre paysager sont les enjeux principaux du projet.

Pour ce faire, de nombreuses actions sont à mener, aussi bien sur la desserte multimodale que sur la programmation existante et future, ainsi que sur l'intégration urbaine, architecturale et paysagère de la zone.

L'enjeu ici est donc bien de faire coïncider une image positive et structurée d'entrée d'agglomération et de ville tout en redonnant une fonctionnalité complète et en développant les connexions entre tous les secteurs proches.

La carte suivante présente l'occupation du sol au sein et aux abords de la zone.



Carte de l'occupation des sols au sein et autour de la zone de projet – (source : Urbycom)

Le projet s'insère essentiellement au sein d'espaces bâtis et routiers. La majeure partie du projet prend place au sein d'abords routiers minéralisés ou végétalisés. L'A23 et ses bretelles forment la trame principale et la RD649 complète ce maillage principal et structurant. Au sein et sur ces abords routiers se trouvent quelques haies (le long des bretelles, ...), quelques petits boisements (au sud de la zone, ...), quelques friches (au nord de la zone, ...), quelques parcs urbains et grands jardins (au sud et au nord). Les abords routiers sont souvent à minima enherbés.

Légende :

- Site d'étude : env. 22,7 ha
- Limite communale
- Route existante
- Secteur urbanisé à vocation majoritaire de résidence
- Secteur urbanisé à vocation majoritaire d'activité économique
- Secteur urbanisé à vocation majoritaire d'équipement
- Parc urbain
- Abords et délaissés routiers et infrastructures routières et tramway
- Espace cultivé

Détails de la carte :

- Quartiers :** Quartier Duteuple, Quartier La Plaine, Quartier Chasse Royale.
- Rues principales :** Av. de Durne, Rue Pinez, Rue du Domaine, Rue de la Vierge, Rue de la Plaine, Rue des Brayevins, Rue de la Villette, Rue Dr C. Tesson, Rue J. Desobry, Rue C. Pelletier, Rue Lamotain, Rue de Walsongues, Rue Lomprez, Rue H. Deslaurier.
- Infrastructures :** A23, RD649.
- Équipements et lieux d'intérêt :** Centre Hospitalier de Valenciennes, Parc Desandrouin, Maison médicale, Ecole Cuveiller, Collège J. Baker, Complexe sportif, Groupe scolaire, Maison d'Arrêt de Valenciennes, Lycée Dempeyre.
- Autres zones :** LA SENTINELLE, Prestimère.

La carte révèle la forte présence d’une urbanisation à vocation résidentielle de toutes époques. Le quartier Chasse Royale compte plus de 1200 logements majoritairement représentés par des logements locatifs sociaux. Il s’est constitué entre deux rues de faubourg : l’avenue de Denain et la rue Lompriez. Les constructions commencent au milieu des années 1950, puis s’enchaînent par vagues successives de groupes de logements individuels ou collectifs au cours des années 60 et 70.

Quelques secteurs à vocation économique sont implantés à proximité de la zone. Deux principales poches économiques sont implantées à l'ouest et au sud de la zone. Enfin, de nombreuses poches d'équipement, essentiellement à vocation éducative et de santé (Centre Hospitalier de Valenciennes) sont implantées au sein de la zone, au sud

et au nord. La maison d'arrêt de Valenciennes et le parc Desandrouin viennent compléter ce maillage d'équipement.

Plusieurs photomontages de principe ont été réalisés afin d'envisager la future composition urbaine et paysagère du projet. Ces derniers ne reflètent pas forcément la réalité des aménagements, mais plutôt des tendances et ambiances.



Photomontage présentant l'ambiance générale du projet



VUE PERSPECTIVE SUR LE SECTEUR DUTEMPLE

Photomontage présentant l'ambiance générale du projet dans le secteur ouest : secteur Dutemple. De grands volumes bâtis dédiés à l'activité économique et d'un pôle de mobilité multimodal seront implantés le long de l'A23 et en profondeur du secteur. Ils seront bordés par de la végétation. Les abords de l'A23 seront également végétalisés.



VUE PERSPECTIVE SUR LE SECTEUR MEDIAN

Photomontage présentant l'ambiance générale du projet dans le secteur centre : secteur médian. Plusieurs bâtiments de grands volumes dédiés à l'activité économique seront implantés soit de façon parallèle au futur boulevard urbain (boulevard Lomprez), soit en biais par rapport à ce dernier. Le boulevard urbain central présentera une végétalisation forte et sera relié aux différentes voiries existantes.



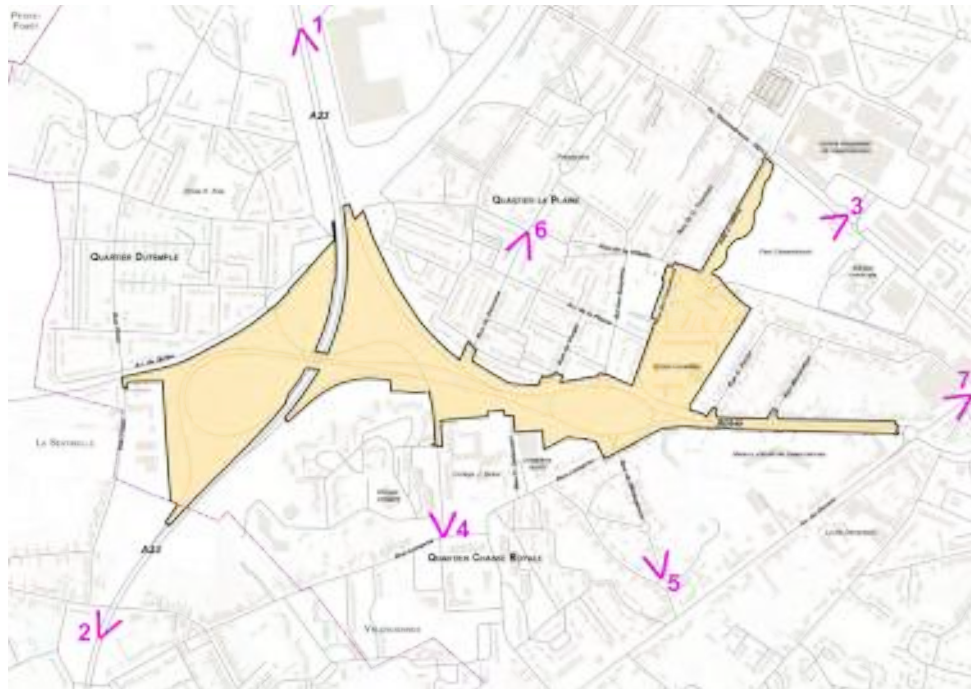
VUE PERSPECTIVE SUR LE SECTEUR HOPITAL

Photomontage présentant l'ambiance du projet dans le secteur est : secteur Parc Desandourin et hôpital. Seuls les abords du parc Desandrouin seront modifiés par la restructuration de la rue Dauby. De nouveaux bâtiments de grands volumes à usage résidentiel et/ou d'équipement prendront place au sein de ce secteur de façon linéaire ou en profondeur. Les abords des bâtiments et des voiries seront végétalisés. Un axe viaire reliant l'hôpital actuel et le boulevard Lomprez sera réalisé.

III. PERCEPTIONS VISUELLES DU SITE

1. Vues éloignées

Les vues lointaines vers la zone sont rares ou très ponctuelles. L'urbanisation en place et la végétation masquent et/ou cadrent la majeure partie des vues éloignées.



Plan de localisation des vues éloignées vers la zone



1- Vue vers la zone depuis l'A23 au nord-ouest : la végétation cadre les vues et masque les vues vers la zone située en arrière-plan à gauche et à droite de la photo.



2- Vue vers la zone depuis l'A23 au sud-ouest : la végétation cadre les vues et masque les vues vers la zone située en arrière-plan à gauche et à droite de la photo.



3- Vue vers la zone depuis l'avenue Desandrouin au nord-est : L'urbanisation en place occulte toutes les vues vers la zone située en arrière-plan.



4- Vue vers la zone depuis la rue Lomprez au sud : L'urbanisation en place cadre les vues et la végétation existante masque toutes les vues vers la zone située en arrière-plan.



5- Vue vers la zone depuis la rue de Tunisie : L'urbanisation en place cadre la perspective. La zone est visible en arrière-plan de façon très ponctuelle.



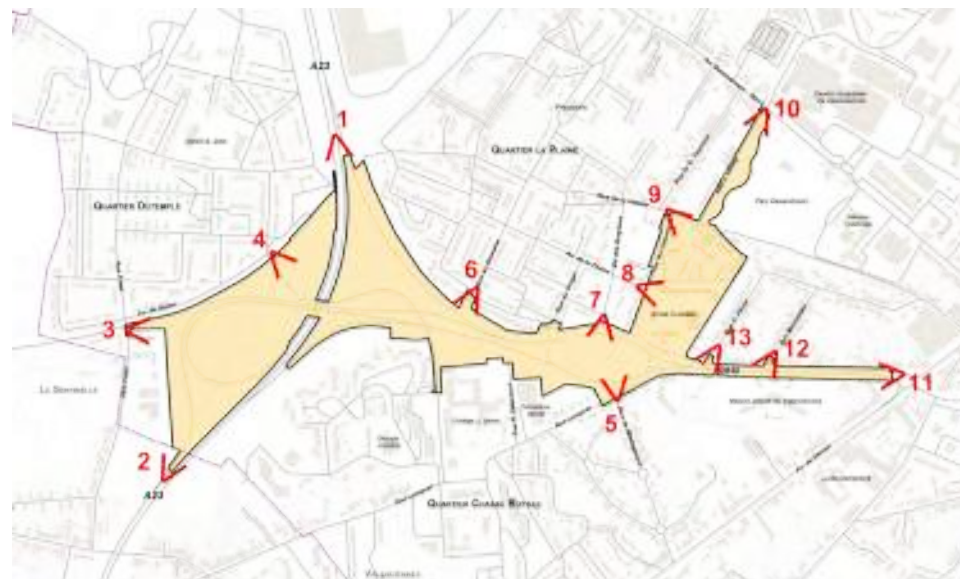
6- Vue vers la zone depuis la rue du Domaine au nord : L'urbanisation en place masque toutes les vues vers la zone située en arrière-plan.



7- Vue vers la zone depuis l'avenue de Denain à l'est : L'urbanisation en place masque toutes les vues vers la zone. Seul le carrefour giratoire de la RD649 est visible en arrière-plan.

2. Vues rapprochées

Les vues proches sont ouvertes en de nombreux points. Toutefois, l'ampleur de la zone, la végétation et l'urbanisation existantes ne permettent pas d'observer l'intégralité de la zone depuis un même point de vue. L'ampleur du projet va bouleverser toutes les vues proches de la zone. Cependant, l'objectif est d'améliorer le secteur d'un point de vue paysager et urbain.



Plan de localisation des vues rapprochées vers la zone



1- Vue vers la zone depuis l'A23 au nord-ouest : la végétation filtre une partie des vues, mais la partie ouest de la zone d'étude reste bien visible (à droite sur la photo).



2- Vue vers la zone depuis l'A23 au sud-ouest : la végétation filtre une partie des vues, mais la zone reste visible sur la gauche de la voie.



3- Vue vers la zone depuis la rue Finez à l'ouest : Le secteur présente des espaces disponibles (par-delà la voie de tramway) et les vues vers la zone sont ouvertes.



4- Vue vers la zone depuis l'arrêt de tramway Dutemple à l'ouest : Le secteur est libre d'urbanisation et les vues vers la zone sont ouvertes (par-delà la voie de tramway).



5- Vue vers la zone depuis la rue de Madagascar au sud : La végétation filtre faiblement les vues, mais l'absence d'urbanisation rend la zone bien visible au second plan.



6- Vue vers la zone depuis la rue du Domaine au nord : L'urbanisation en place masque toutes les vues vers la zone située en arrière-plan.



7- Vue vers la zone depuis le boulevard de Bruyères au nord : L'absence d'urbanisation ouvre les vues vers la zone au second plan.



8- Vue vers la zone depuis l'avenue de la Plaine au nord : Ce secteur de la zone de projet (second plan) est végétalisé et urbanisé et est bien visible depuis ce point.



9- Vue vers la zone depuis la rue de la Villette au nord : Ce secteur de la zone de projet (premier plan) est urbanisé et est bien visible depuis ce point.



10- Vue vers la zone depuis l'avenue Desandrouin au nord : Ce secteur de la zone de projet (premier plan) est végétalisé (Parc Desandrouin) et urbanisé et est bien visible depuis ce point.



11- Vue vers la zone depuis le carrefour de la RD649 et de l'avenue de Denain à l'est : La perspective est bien cadrée par l'urbanisation en place, mais la RD649 reste bien ouverte aux vues depuis ce secteur.

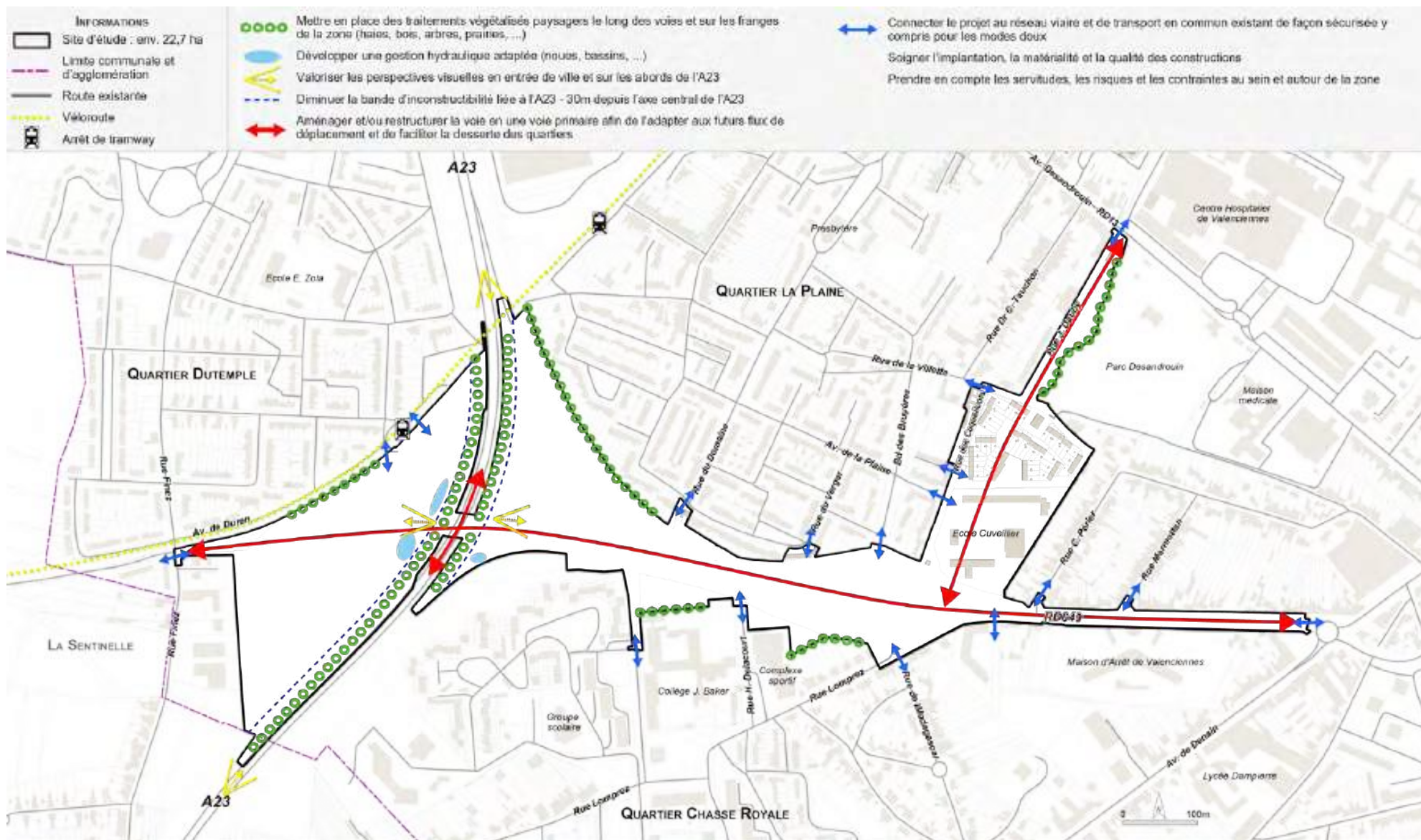


13- Vue vers la zone depuis la rue Périer à l'est : La RD649 passant au premier plan est ouverte aux vues.



12- Vue vers la zone depuis la rue Marmottan à l'est : La RD649 passant au premier plan est ouverte aux vues.

IV. ENJEUX



Plan d'enjeux – (Source : Urbycom)

Accusé de réception en préfecture
059-245901160-20250611-21480-DE
Date de télétransmission : 16/06/2025
Date de réception préfecture : 16/06/2025

V. PRISE EN COMPTE DES NUISANCES

1. Définition

Les nuisances relèvent de 3 thèmes importants : le bruit, l'air et l'eau. Il s'agit en effet de rechercher les formes urbaines les plus efficaces pour protéger les riverains du bruit, de limiter l'étalement urbain le long des axes de communication et d'assurer une desserte par les réseaux d'assainissement ou d'alimentation en eau.

2. Parti d'aménagement

2.1. Nuisances sonores

Le site de l'étude est concerné par les nuisances sonores générées par plusieurs infrastructures voisines. Cette pollution sonore peut être gênante si des mesures de réduction de ces bruits ne sont pas appliquées.

Voirie	Catégorie
A23	Classe 1 : 300m de part et d'autre de la voie
D649 ; avenue Desandrouin	Classe 3 : 100m de part et d'autre de la voie
Rue Lomprez, rue de Madagascar, boulevard des Bruyères	Classe 4 : 30m de part et d'autre de la voie
Voie de tramway	Classe 5 : 10m de part et d'autre de la voie

Voiries bruyantes au sein de la zone d'étude



Carte des nuisances sonores – (Source : Urbycom)

Par la présence de ces axes, nous préconisons de mettre en place des recommandations afin d'amoindrir ces nuisances sonores.

La gestion des nuisances sonores doit donc être envisagée par la mise en place de marges de reculs raisonnables : 30m minimum depuis l'axe central de l'A23 à l'ouest pour les constructions. Il conviendra également d'utiliser pour et dans les constructions des matériaux bénéficiant de bonnes capacités d'isolation acoustique.

2.2. Nuisances sur la qualité de l'air

Un Plan climat air énergie territorial est en place sur la CAVM sur la période 2020-2026. La CAVM est également concernée par un plan de protection de l'atmosphère du Nord-Pas-de-Calais.

Lors de la construction du projet, les trois principales sources de rejets atmosphériques associées à la phase de travaux correspondent à des émissions diffuses liées :

*Aux **émissions de gaz d'échappement** (NOx, SO2, CO, COV, poussières) liées au trafic :

- Des camions de transport des matériaux, des grues de montage, etc.,

Descripteur de l'opération
059-245901160-20250611-21480-DE
Date de télétransmission : 16/06/2025
Date de réception préfecture : 16/06/2025

- Des différents intervenants sur le chantier.

***A l'envol et l'émission de poussières liés :**

- Au trafic sur les chemins d'accès,
- A l'excavation de la terre au niveau des fondations,
- Au percement et à la découpe des matériaux,
- A la réalisation du béton dans les camions toupies.

*Aux **émissions de gaz de combustion** (Poussières, SO₂, NO_x, CO, COV, métaux) liées à l'utilisation au minimum d'un groupe électrogène pendant les travaux sur site fonctionnant a priori au fioul.

*Les émissions liées à l'emploi de solvants ou de produits à base de solvants qui engendrent des émissions significatives de COV.

*L'application et l'emploi de bitume pour la très grande majorité des revêtements de sols (voies de circulation, trottoirs, parking...) qui entraînent notamment des émissions de particules fines, de COV et de HAP.

Ainsi, l'impact sur le climat et sur la qualité de l'air des émissions atmosphériques générées par les travaux du projet est temporaire et réversible, inhérent à toute nouvelle construction, et peut être jugé comme faible.

Les principaux polluants du projet après les travaux sont les bâtiments et les déplacements motorisés.

De ce fait, un suivi complémentaire est en cours pour faire suite à la campagne de mesures réalisée en janvier 2022. Il est effectué en deux phases :

- la première en 2024 avant le début de l'opération.
- la seconde en 2025 à la suite des travaux de voiries.

Détails de cette étude complémentaire :

Le nombre et l'emplacement des points de mesure sont choisis de façon à caractériser des situations de **proximité de trafic** (T : pollution maximale à proximité des axes routiers) et de **fond urbain** (F : pollution chronique au niveau des populations exposées) en fonction de la **dimension du projet** et des aménagements prévus.

Le plan d'échantillonnage est repris de celui de la campagne de 2022 et est établi pour :

- 11 points de mesure NO₂
- **1 point de mesure de référence et passive PM₁₀ / PM_{2.5}**
- **4 points de mesure passive PM₁₀ / PM_{2.5}**

Des études complémentaires et notamment une modélisation 3D de la pollution atmosphérique permettront d'envisager la modification de reculs ou d'orientations de bâtis afin de limiter l'impact sur les futurs usagers des constructions.

De plus, des mesures de réduction : plateforme multimodale facilitant l'utilisation des transports en commun et la pratique des modes doux de déplacement.

Enfin, d'autres pistes complémentaires sont envisagées afin d'améliorer la qualité de l'air :

- Développement d'un réseau de chaleur urbain : une étude d'opportunité est en cours de réalisation et permettra d'envisager ou non la mise en place de ce réseau dans la commune de Valenciennes.
- Développement de la géothermie, de l'énergie liée à la biomasse, de l'énergie solaire thermique et photovoltaïque et utilisation d'énergie renouvelable : une étude réalisée sur le potentiel énergétique du projet a mis en avant ces possibilités.
- Création de bâtiments passifs : la poursuite de l'évaluation environnementale du projet lors de la phase de réalisation des bâtiments, un cahier de prescriptions environnementales et des fiches de lots seront réalisés permettant de préciser et d'affiner les caractéristiques énergétiques et les implantations des bâtiments.

2.3. Gestion des eaux pluviales

Sur le site, il conviendra d'assurer la continuité hydraulique du réseau en place. L'imperméabilisation du site sera limitée autant que possible et les eaux pluviales seront traitées à la parcelle. Des noues, des bassins et des dépressions pourront venir compléter le dispositif de gestion des eaux si nécessaire. Les espaces de stationnement pour véhicules légers devront être préférentiellement perméables (hors places PMR) si la nature des sols le permet.



Plan de principe des aménagements de la zone de projet (schéma non définitif)

VI. DISPOSITION CONCERNANT LA SECURITE ROUTIERE

1. Définition

Il s'agit avant tout de contribuer à une meilleure sécurité routière en autorisant ou en refusant l'accès sur certaines voies et en déterminant les caractéristiques des accès.

2. Parti d'aménagement

Les abords de l'A23 seront restructurés jusqu'à l'avenue de Denain à l'est et jusqu'à l'avenue Desandrouin au nord-est.

Des bretelles d'entrée et de sortie de l'A23 seront créées en compacité par rapport à celles existantes et formeront un nouvel échangeur. (Coupe de principe n°2).

Un axe viaire majeur et structurant devra être aménagé entre la rue Finez à l'ouest, l'avenue de Denain à l'est et l'avenue Desandrouin au nord-est. Cet axe pourra prendre la forme d'un boulevard central accompagné de voies douces et de noues. (Coupes de principe n°1,3 et 4).

Plusieurs dispositifs favorisant la fluidité et la sécurité des déplacements y seront associés (tourne-à-gauche, feux tricolores, ...). De plus, une voie potentielle pour les secours pourra accompagner cet axe majeur.

Ce boulevard devra se raccorder à l'ensemble du réseau viaire existant, qu'il soit doux ou routier. Les voies suivantes devront être raccordées à cet axe central : Avenue Duren, rue du Domaine, rue Lomprez, rue du Verger, boulevard des Bruyères, avenue de la Plaine, rue de la Roseraie, rue de Madagascar, avenue de Denain, avenue Desandrouin, rue de la Villette, rue Marmottant, rue Finez.

Pour ce faire plusieurs routes devront être créées et d'autres devront être restructurées, telles la RD649, la rue des Coquelicots et la rue Dauby. (Coupes de principe n°5 et 6).

Hormis les bretelles de l'A23, toutes les voiries créées ou restructurées devront être accompagnées de traitements végétalisés, de dispositifs de gestion hydraulique et de cheminements doux.

Il conviendra également de connecter la zone à la véloroute du Bassin Minier longeant la zone sur l'avenue Duren, ainsi que l'arrêt de tram Dutemple implanté également sur l'avenue Duren. Une liaison douce sécurisée établira également la liaison avec l'arrêt de tramway. Ainsi, la zone sera connectée au réseau de transport en commun et permettra une desserte aisée du secteur. Une seconde liaison douce sécurisée devra être aménagée entre la zone et la rue Lomprez au sud. Une plateforme multimodale de déplacement devra être aménagée entre le nouvel axe structurant et l'arrêt de tramway. Elle accueillera des espaces pour l'autopartage, des espaces pour les cycles, des espaces de covoiturage et le tramway.

Ces aménagements viaires faciliteront les échanges interquartiers et permettront le désenclavement des quartiers alentours et des nombreux espaces d'équipement (scolaire et de santé) implantés à proximité.

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons et permettra de rallier les différents secteurs alentours.

De manière générale, il conviendra d'assurer une sécurité maximale du carrefour et des déplacements de tous les types d'usagers au sein et aux abords de la zone.

Le projet sera donc connecté au réseau existant aux alentours.

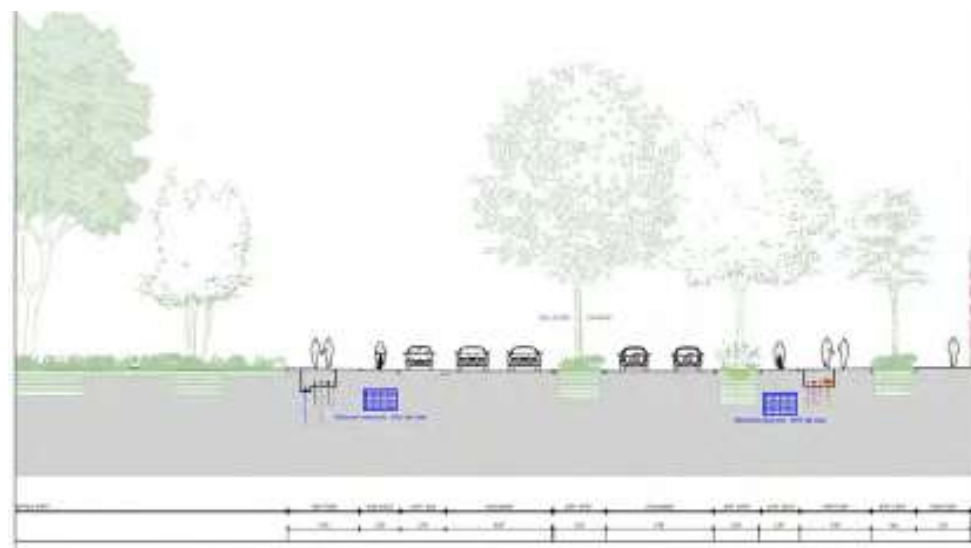
Une bande d'inconstructibilité de 30m depuis l'axe central de l'A23 sera instaurée et aucun accès direct à la zone ne pourra être aménagé depuis l'A23.

Les espaces de stationnement créés pour les véhicules légers devront être préférentiellement perméables si la nature des sols le permet.

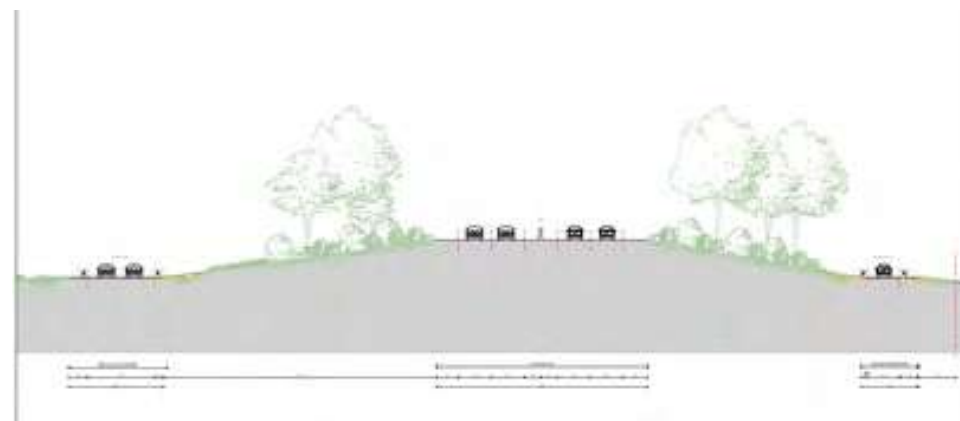
Plusieurs coupes de principe des futures voiries ont été réalisées afin d'envisager les futurs profils viaires, l'attribution et la répartition des espaces aux différents usages.



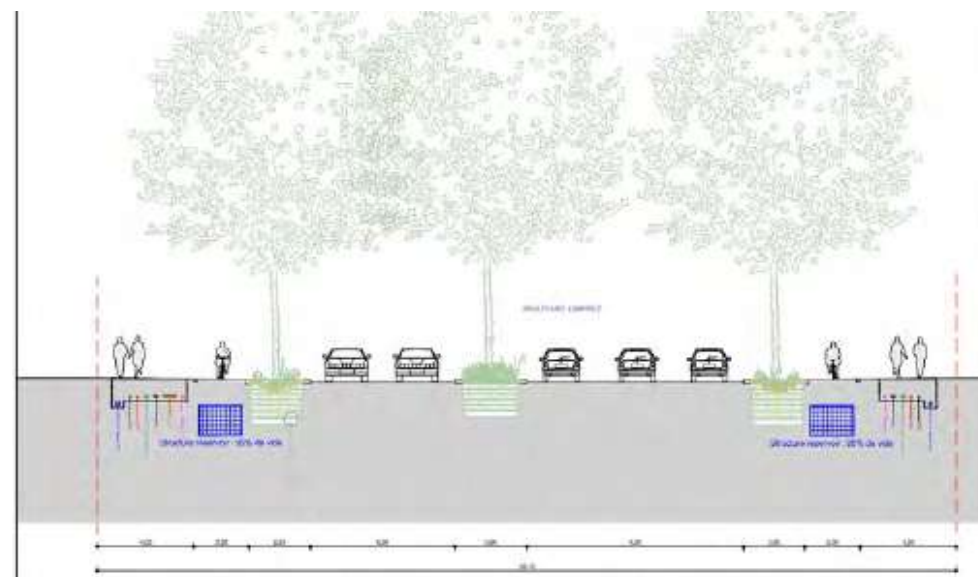
Localisation des coupes de principe des voiries



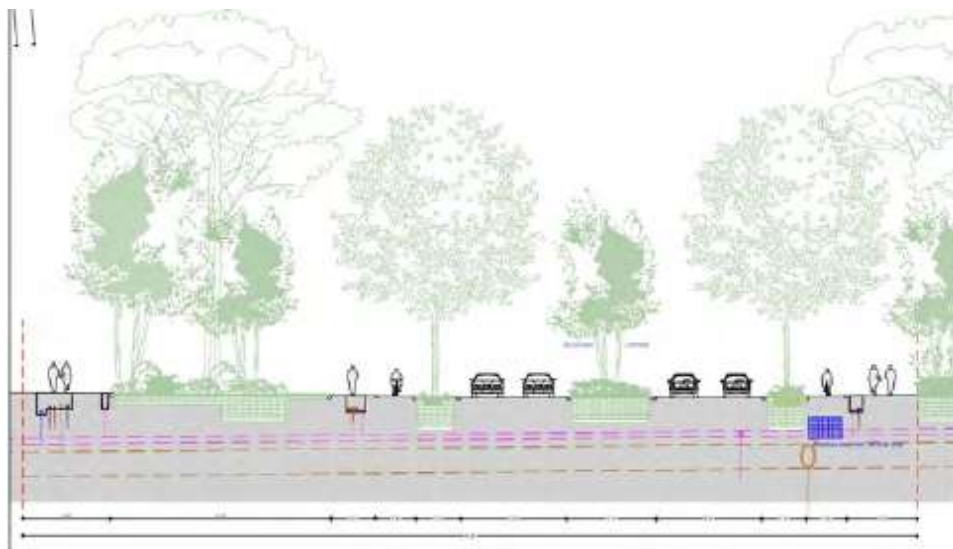
Coupe de principe n°1 du Boulevard Lomprez



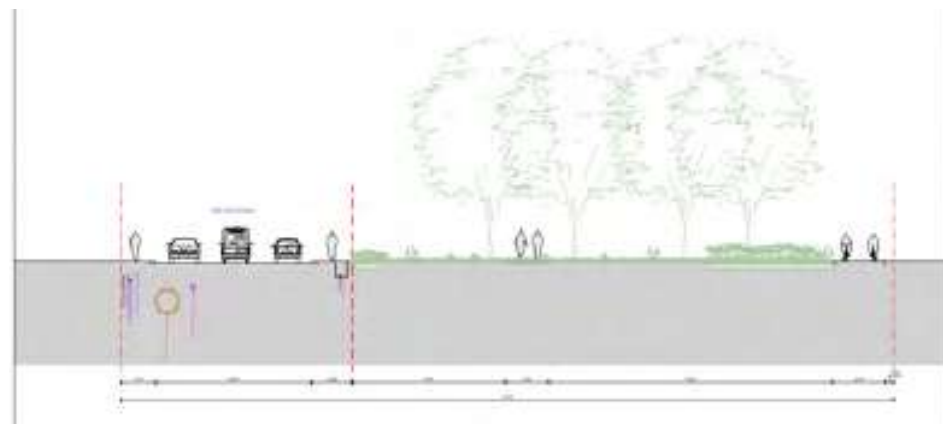
Coupe de principe n°2 de l'A23 et ses bretelles



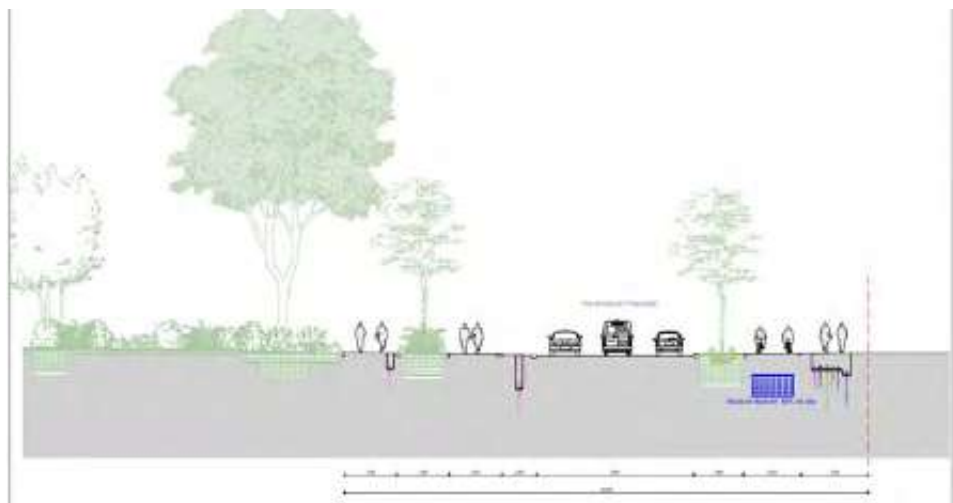
Coupe de principe n°3 du Boulevard Lomprez (ancienne zone du ballon de Rugby)



Coupe de principe n°4 du Boulevard Lompres (RD649)



Coupe de principe n°6 de la rue Dauby et du parc Desandrouin



Coupe de principe n°5 de la Rue Dauby

VII. COMPOSITION URBAINE ET ARCHITECTURALE

1. Définition

La qualité des projets architecturaux, leur intégration dans un projet urbain d'ensemble visant la globalité du site, la mise en valeur par traitement de l'axe et de la zone concernée devront être clairement exprimées et explicitées.

Par ailleurs le traitement de l'aspect extérieur des constructions devra inciter les constructeurs à choisir des matériaux, des couleurs, des formes, qui adouciront l'impact visuel des constructions.

2. Parti d'aménagement

Le projet de restructuration de l'entrée nord a pour objectif de transformer un aménagement routier en un boulevard urbain d'entrée de ville permettant de relier les ensembles résidentiels entre eux et d'engager des programmes de développement économique et de logements en entrée de ville. L'enjeu est d'implanter de nouvelles opérations de développement économique sur les fonciers libérés, en complémentarité avec ce qui existe dans les quartiers alentours et dans un souci de développement des formes d'habitats adaptées aux besoins en reconstitution de l'offre démolie et pour le centre hospitalier. Ceci doit permettre le désenclavement du secteur et des quartiers alentours et la constitution de nouvelles façades urbaines le long cet axe viaire structurant.

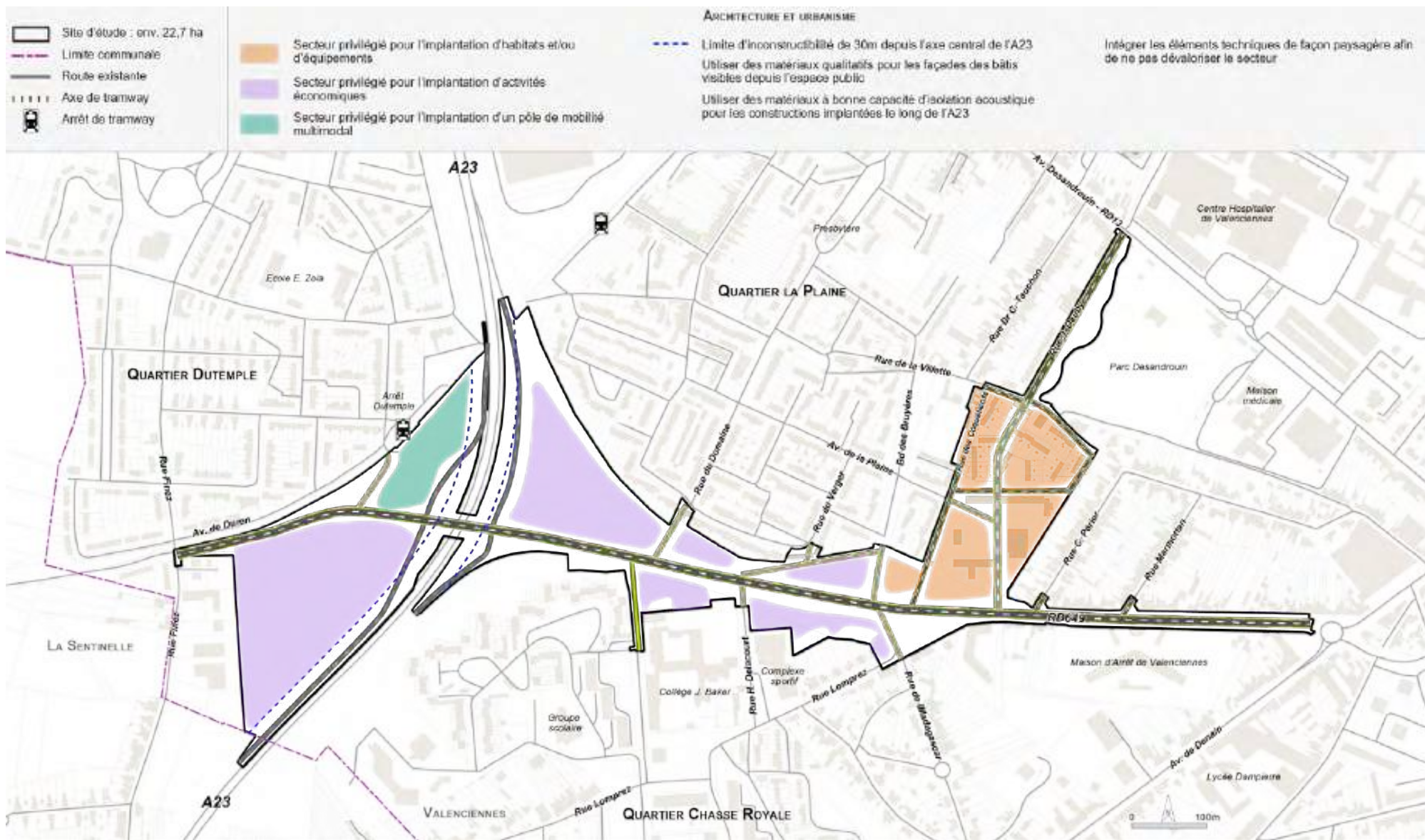
Dans le secteur situé entre la RD649 et le centre hospitalier seront implantés de manière préférentielle des habitations et/ou des équipements en adéquation et/ou en complémentarité avec l'existant. Le reste de la zone, le long du futur axe structurant et de l'A23, sera privilégié pour l'implantation d'activités économiques. Toutefois, au sein de l'espace situé entre le futur axe principal et l'A23 et à proximité de l'arrêt de tramway Dutemple sera implanté de façon privilégié une plateforme multimodale de déplacement. Elle accueillera des espaces pour l'autopartage, des espaces pour les cycles, des espaces de covoiturage et le tramway et établira ainsi la jonction entre toutes les infrastructures importantes de déplacement du secteur.

L'A23 est classée en « axe routier à grande circulation », de ce fait les constructions ne pourront s'implanter à moins de 30m de l'axe central de celle-ci afin de limiter les nuisances.

La proximité d'axes générateurs de bruit induit des nuisances sonores qu'il conviendra de prendre en compte, notamment par l'utilisation de matériaux à bonnes capacités d'isolation pour les constructions.

Les façades visibles depuis l'espace public devront être traitées de façon qualitative (matériaux qualitatifs). De plus, les éléments techniques devront être intégrés de façon paysagère afin de ne pas dévaloriser le secteur.

Il est recommandé d'installer des d'équipements de production d'énergies renouvelables (EnR), notamment pour les bâtiments tertiaires.



Plan de la composition urbaine et architecturale – (source : Urbycom)

VIII. QUALITE DE L'URBANISME ET DES PAYSAGES

1. Définition

La qualité de l'urbanisation doit s'apprécier au regard de la logique urbaine générale. L'aménagement de la nouvelle zone doit réduire les impacts sur les milieux environnants. La forme urbaine doit notamment être étudiée pour permettre la notion d'intégration et de mixité des typologies urbaines en relation aux différentes activités qui pourraient s'y implanter.

2. Parti d'aménagement

Le parti d'aménagement se fixe comme principe essentiel de participer à la valorisation du site et à son insertion dans les quartiers voisins.

Les aménagements paysagers devront valoriser l'entrée nord de Valenciennes. Ils se feront sous la forme de linéaires, d'écrans paysagers composés de haies et d'arbres, et d'espaces verts ou encore de prairies.

Les bandes boisées existantes de part et d'autre de l'A23 au sud de la zone, ainsi que celle bordant le nord de la zone (à proximité de l'A23) devront être maintenues et confortées si nécessaire. De plus, des traitements végétalisés devront être implantés le long de l'A23, mais également le long des franges, notamment ouest et sud. Elles seront composées de bosquets, de poches boisées, de prairies et de bandes boisées.

Ceci permettra de gérer les nuisances, notamment visuelles, entre les différents secteurs et de favoriser l'intégration du projet.

De plus, afin d'agrémenter le secteur de développement, des espaces verts bénéficiant de liaisons douces pourront être aménagés de préférence au sein ou en bordure des secteurs à vocation résidentielles et d'équipement.

Une frange du parc Desandrouin le long de la rue Dauby sera restructurée afin d'élargir la voie.

Les voiries aménagées devront être accompagnées de traitements végétalisés afin de garantir un cadre de déambulation agréable.

Toutes les essences végétales plantées devront être locales. Il conviendra de se référer au guide d'information « Végétation en Ville » du réseau national de surveillance

Aérobiologique, afin de ne pas implanter d'essences susceptibles de provoquer des réactions allergisantes.

La végétalisation des franges permettra de favoriser les continuités écologiques.

Les perspectives visuelles depuis l'A23 et de l'entrée de ville à l'ouest devront être valorisées par les aménagements de la zone.

Il conviendra de développer une gestion hydraulique adaptée (noues, bassin, ...), en implantant des dispositifs de gestion hydraulique le long de l'A23 et des voies routières créées.

Les éléments techniques devront être intégrés de façon paysagère afin de ne pas dévaloriser le secteur. Les façades des constructions visibles depuis l'espace public devront recevoir des matériaux qualitatifs afin de limiter l'impact du projet dans le paysage.

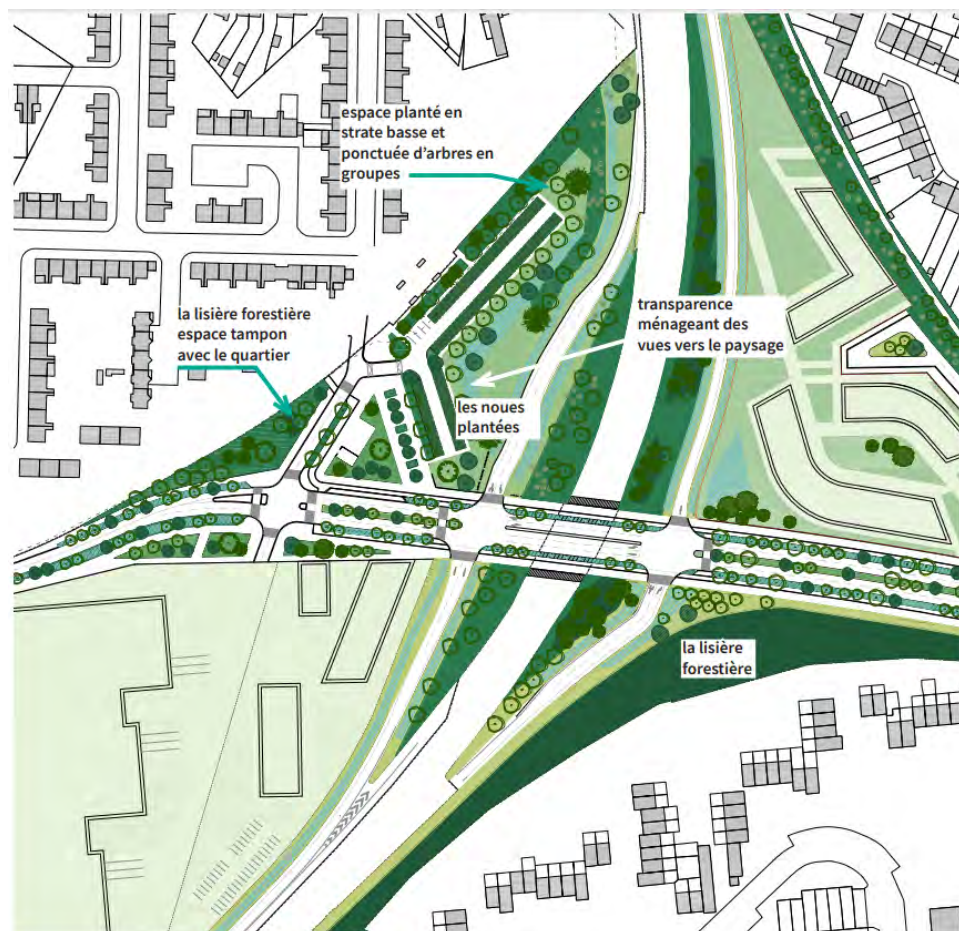
L'inclusion d'une partie de la zone au sein de servitudes liées à la présence d'éléments patrimoniaux tels que l'église Sainte-Barbe à La Sentinelle classée aux monuments historiques, l'ensemble du coron de l'église à La Sentinelle inscrit aux monuments historiques et l'ancienne fosse DuTemple dont le chevalement est inscrit aux monuments historiques devra être prise en compte et le projet devra s'adapter à cette proximité.

Trois grandes ambiances paysagères pourront venir embellir le projet et l'intégrer dans son environnement. Les illustrations suivantes présentent les grands principes et les ambiances projetées :

- L'avant-scène paysagère : la lisière forestière

Une entité paysagère composée de formes adoucies, peu structurées où la masse végétale domine, rythmée par des fenêtres ouvertes sur le contexte périurbain.

- * Le « naturel » avec les boisements et les haies vives composées d'essences indigènes non allergisantes ;
- * Les boisements et haies reprennent les végétations spontanées des talus et abords.
- * Continuum biologique avec les milieux existants.
- * Milieu de transition entre la forêt et les milieux ouverts.



Plan de principe des aménagements paysagers à ambiance forestière

- Le plein cadre urbain – la lisière jardinée :

Cette séquence voit peu à peu la diminution des essences arborées endémiques de type forestière au profit d'une palette végétale d'arboretum. Dans les bandes plantées se succèdent des arbustes caducs et persistants et plantes vivaces.

L'ambiance végétale est très colorée, avec des massifs de vivaces fleuris de part et d'autre de la voie et une noue végétalisée.



Plan de principe des aménagements paysagers à ambiance urbaine

- La place jardin et le square :

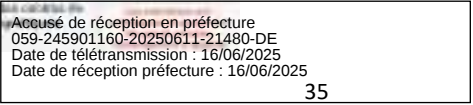
Ils représentent tous deux un espace majeur central en articulation avec le boulevard et l'entrée du quartier.





Ambiance paysagère générale envisagée : De la lisière forestière à une entrée de ville jardin

IX. SCHEMA DE SYNTHÈSE



X. TRADUCTION SUR LE REGLEMENT DU PLUI ET CONSEQUENCES SUR L'ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Des prescriptions et recommandations ont été définies selon les thématiques obligatoires évoquées dans ce dossier de Loi Barnier. Cette partie présente les différentes conséquences sur le règlement et sur l'orientation d'aménagement et de programmation en fonction des thématiques présentées. Certaines dispositions sont communes à plusieurs enjeux.

1. Nuisances

1.1. Conséquences sur le règlement du PLUi

Les constructions devront s'implanter avec un recul d'au moins 30 mètres par rapport à l'axe central de l'A23.

1.2. Conséquences sur l'Orientation d'Aménagement et de Programmation

- Les constructions devront bénéficier de matériaux à bonnes capacités d'isolation acoustique.
- Les constructions devront s'implanter avec un recul d'au moins 30 mètres par rapport à l'axe central de l'A23.
- Prise en compte de la gestion hydraulique, gestion obligatoire des eaux pluviales à la parcelle.
- Prise en compte de la qualité de l'air.
- Création d'espaces de stationnement pour véhicules légers préférentiellement perméables si la nature des sols le permet.

2. Sécurité routière

2.1. Conséquences sur le règlement du PLUi

Aucune conséquence réglementaire.

2.2. Conséquences sur l'Orientation d'Aménagement et de Programmation

- Liaison viaire et douce avec l'existant.
- Création d'un axe routier et doux central liant l'ensemble des quartiers proches de la zone.
- Création d'un nouvel échangeur autoroutier (A23).
- Accompagnement végétalisé de tous les axes viaires créés ou restructurés.
- Accompagnement par les modes doux de tous les axes viaires créés ou restructurés.
- Sécurisation maximale de tous les axes viaires créés ou restructurés au sein et aux abords de la zone.
- Création de voies douces sécurisées.
- Liaison de la zone avec la véloroute du Bassin Minier et l'arrêt de tramway Dutemple via la création d'une plateforme multimodale de déplacement accueillant des espaces de covoiturage, d'autopartage, dédiés aux cycles.

3. Composition urbaine et architecturale

3.1. Conséquences sur le règlement du PLUi

Les constructions devront s'implanter avec un recul d'au moins 30 mètres par rapport à l'axe central de l'A23.

3.2. Conséquences sur l'Orientation d'Aménagement et de Programmation

- Les constructions devront s'implanter avec un recul d'au moins 30 mètres par rapport à l'axe central de l'A23.

- Façades qualitatives visibles depuis l'espace public et utilisation de matériaux à bonnes capacités d'isolation pour les constructions.
- Intégration paysagère des éléments techniques.
- Implantation privilégiée des habitats et équipements à l'est de la zone.
- Implantation privilégiée des activités économiques à l'ouest de la zone.
- Implantation privilégiée d'une plateforme multimodale de déplacement à proximité de l'arrêt de tramway Dutemple.
- Installation recommandée d'équipements de production d'énergies renouvelables (EnR), notamment pour les bâtiments tertiaires.

- Prise en compte des éléments patrimoniaux proches afin de ne pas les dévaloriser.
- Création de voiries et d'espaces de stationnement préférentiellement perméables pour les véhicules légers si la nature des sols le permet.

4. Qualité de l'urbanisme et des paysages

4.1. Conséquences sur le règlement du PLUi

La frange de la zone de projet en lien avec l'A23 devra être végétalisée au moyen de haies, bandes boisées, prairies, bosquets).

4.2. Conséquences sur l'Orientation d'Aménagement et de Programmation

- Végétalisation de la bande de recul depuis l'axe central de l'A23.
- Conservation et création de bandes végétalisées sur les franges de la zone (voir plan).
- Valorisation des perspectives visuelles depuis l'entrée de ville.
- Soin particulier apporté aux matériaux des constructions pour maintenir la cohérence urbaine et architecturale (voir partie urbanisme et architecture).
- Traitement paysager des axes de déplacement.
- Cheminement doux accompagnant les voies de desserte.
- Utilisation d'essences locales non allergisantes pour les traitements végétalisés.
- Intégration paysagère des éléments techniques.
- Création d'espaces verts.
- Développement d'une gestion hydraulique adaptée.