

COMMUNE DE BOHAIN-EN-VERMANDOIS

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



CRÉATION D'UNE AIRE D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE LE LONG DE LA RD960

ARRÊTÉ LE :	2 JUILLET 2025
APPROUVÉ LE :	



URBYCOM

85 Espace Neptune, rue de la Calypso
BP 40042 / 62 251 HENIN-BEAUMONT
Tél. 03.62.07.80.00
Mail. contact@urbycom.fr

**Communauté de Communes
du Pays du Vermandois**
Hameau de Riqueval
RD 1044 - 02420 BELLICOURT
Tél. : 03.23.09.50.51



1. Présentation de l'étude	p.3
2. Contexte de l'étude	p.5
2.1. Situation géographique et présentation du projet	
2.2. Document d'urbanisme	
2.3. Justifications du projet et enjeux locaux : intérêt général.	
3. Perceptions visuelles du site	p.10
4. Enjeux	p.12
5. Prise en compte des nuisances	p.13
5.1. Définition	
5.2. Parti d'aménagement	
5.3. Conséquences réglementaires	
5.4. Conséquences sur les orientations d'aménagement et de programmation	
6. Dispositions concernant la sécurité routière	p.15
6.1. Définition	
6.2. Parti d'aménagement	
6.3. Conséquences réglementaires	
6.4. Conséquences sur les orientations d'aménagement et de programmation	
7. Composition urbaine et architecturale	p.17
7.1. Définition	
7.2. Parti d'aménagement	
7.3. Conséquences réglementaires	
7.4. Conséquences sur les orientations d'aménagement et de programmation	
8. Qualité de l'urbanisme et des paysages	p.19
8.1. Définition	
8.2. Parti d'aménagement	
8.3. Conséquences réglementaires	
8.4. Conséquences sur les orientations d'aménagement et de programmation	
9. Schéma d'organisation - Synthèse	p.21

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.»

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

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 d'aménagement d'une aire d'accueil des gens du voyage implantée à proximité d'une activité économique le long de la RD960 au nord-ouest de la commune de Bohain-en-Vermandois.

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.

2/ CONTEXTE D'ÉTUDE

2. Contexte d'étude
2.1. Situation géographique et présentation du projet
2.2. Document d'urbanisme
2.3. Justifications du projet et enjeux locaux : Intérêt général

De par sa position géographique proche de grandes infrastructures (RD960, RD8, ...), ainsi que par sa localisation entre Cambrai et Saint-Quentin, la commune de Bohain-en-Vermandois représente un point stratégique en matière d'accessibilité.

La commune présente un tissu urbain articulé autour d'un réseau viaire bien développé et inscrit dans une ambiance urbaine, économique et agricole entourant le territoire communal.

Le site d'étude dédié à l'implantation d'une aire d'accueil des gens du voyage viendra se positionner au sein d'un secteur cultivé à proximité d'activités économiques existantes, le long de la RD960.

L'intégration du projet sera favorisée par l'existence d'un réseau de communication développé sur le territoire :

- La RD960 traverse la commune du nord-ouest au sud-est et permet de relier Cambrai à Vervins.
- La RD8 traverse la commune du nord au sud et établit la liaison entre Saint-Quentin et le Cateau-Cambrésis.
- La RD13 traverse le sud et rallie la commune à Epagny.

La zone de projet se situe le long de la RD960 (axe routier à grande circulation).

La zone pourra se servir de sa situation à proximité des RD960 et RD8 pour être visible et accessible.

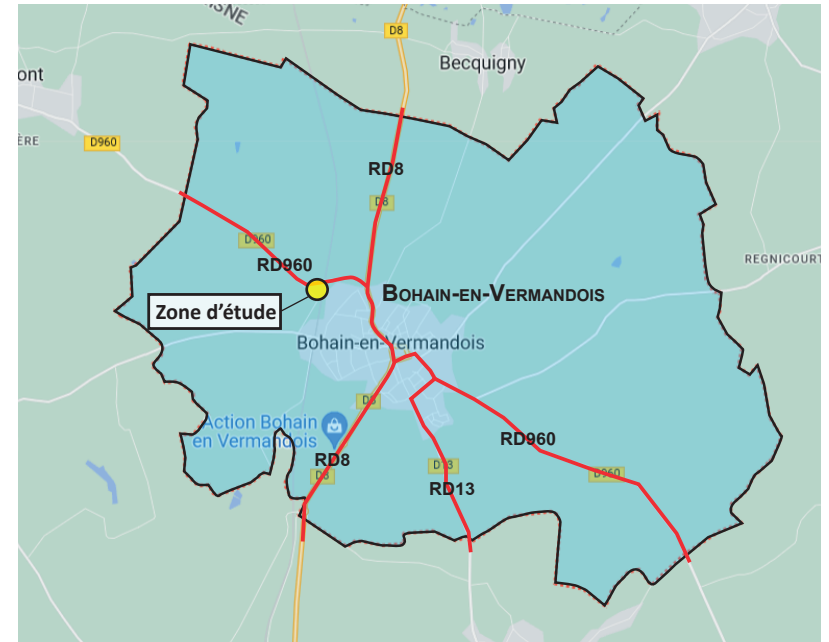
Elle est actuellement bordée par la RD960 au nord, par des espaces cultivés à l'ouest, par un talus végétalisé et une voie ferrée à l'est et par des espaces économiques au sud. Une voie tertiaire borde une partie du sud de la zone.

La surface du site d'étude est d'environ 1,38 ha.

Le site est actuellement accessible au sud depuis la rue Paulin Pecqueux.

La zone de projet présente un enjeu stratégique important tant par sa situation proche de l'entrée de territoire que par son positionnement dans une trame en partie à vocation économique.

La RD960, classée comme « axe routier à grande circulation », entraîne la réalisation de ce présent dossier (Loi Barnier). Il conviendra de le prendre en compte dans l'aménagement de la zone.



Carte des principales infrastructures à proximité du site

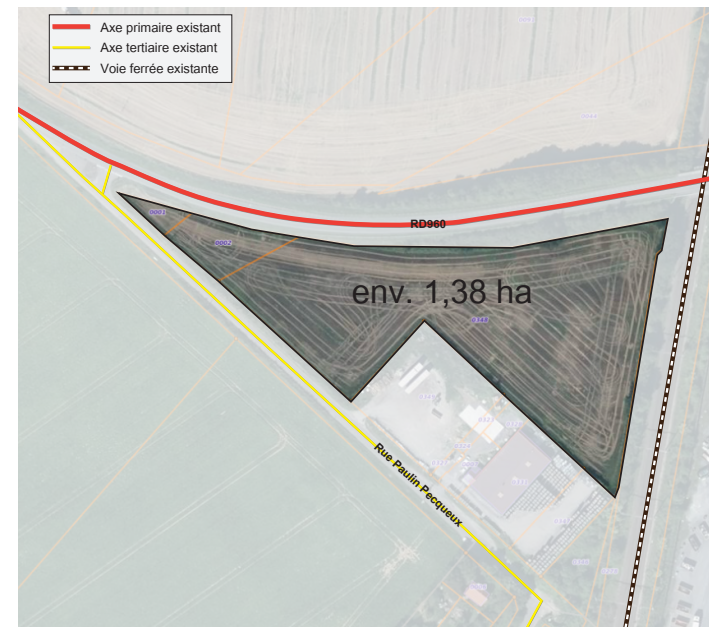


Photo aérienne du site d'étude et des infrastructures à proximité

2.2. Document d'urbanisme

La commune de Bohain-en-Vermandois est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme intercommunal.
Le site d'étude se trouve en zone 1AUHv, « secteur de la zone 1AUH dédié à l'aire d'accueil des gens du voyage ». Situé à proximité de la RD960, le site d'étude est soumis au régime de la loi Barnier.

Par conséquent les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 75m de part et d'autre de l'axe central de la RD960. 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.

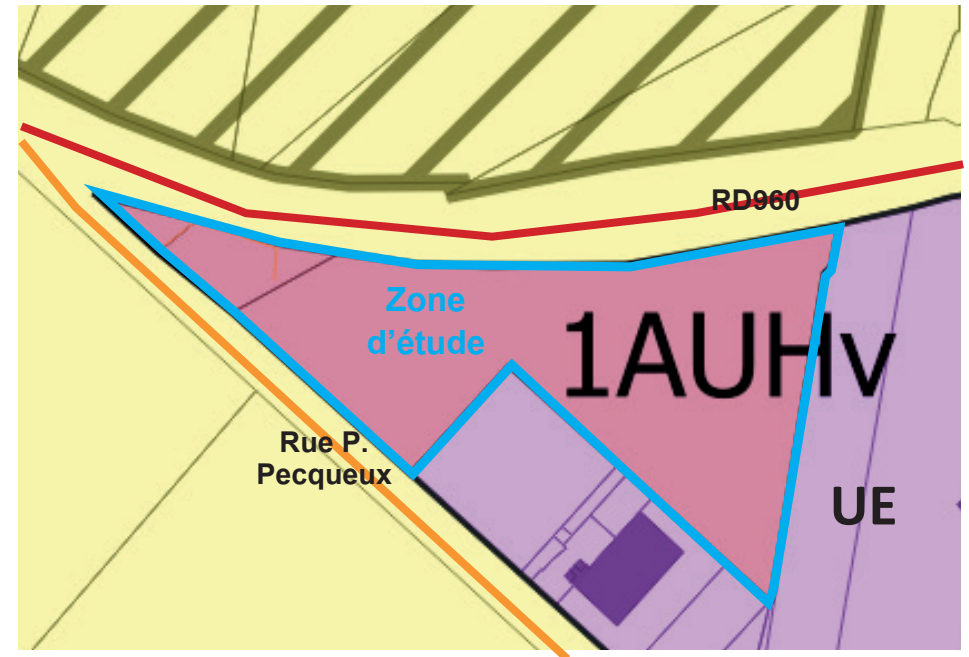
Les servitudes d'utilité publique (SUP) et les informations et obligations diverses (IOD)

L'est de la zone est concerné par la servitude d'utilité publique T1 relative à la voie ferrée passant à l'est. Cette dernière engendre :

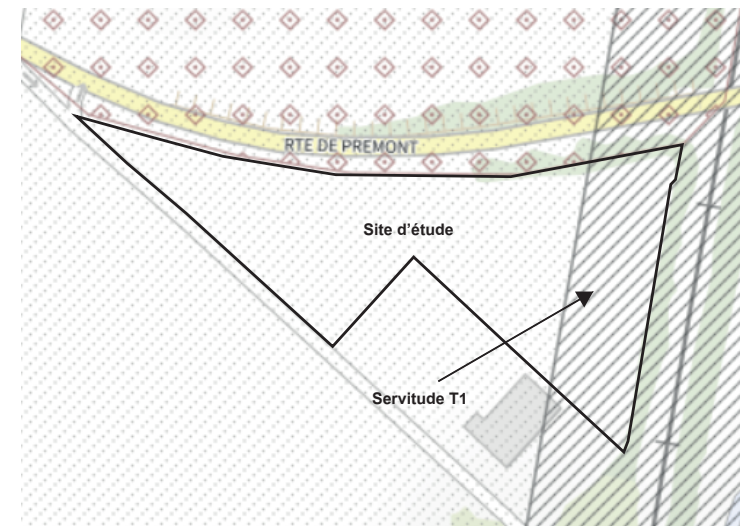
- l'interdiction de procéder à l'édification de toute construction, autre qu'un mur de clôture, dans une distance de deux mètres d'un chemin de fer (article L2231-5),
- l'interdiction de pratiquer, sans autorisation préalable, des excavations dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale d'un remblai de chemin de fer de plus de trois mètres (article L2231-6),
- l'interdiction de déposer des matières/ objets quel qu'ils soient, sans autorisation préfectorale préalable, à moins de cinq mètres d'un chemin de fer (article L2231-7),
- l'interdiction de planter des arbres à moins de 2 mètres du chemin de fer (par renvoi à l'article R116-2 du code de voirie routière).

Selon les informations et d'obligations diverses la zone est concernée à l'ouest par un aléa moyen de retrait et gonflement des argiles.

Il conviendra de prendre en compte ces servitudes et informations lors de la réalisation du projet.



Extrait du plan de zonage du PLUi



Extrait du plan des SUP (Géoportail de l'Urbanisme, Urbycom)

2.3. Justifications du projet et enjeux locaux : Intérêt général

La zone concernée par la loi Barnier est située au nord-ouest du territoire de Bohain-en-Vermandois.

La zone d'étude, d'une superficie de 1,38 ha est bordée :

- au nord : par la RD960, puis par des espaces cultivés
- à l'ouest : par des espaces cultivés,
- à l'est : par un talus végétalisé et une voie ferrée,
- au sud : par des espaces économiques.

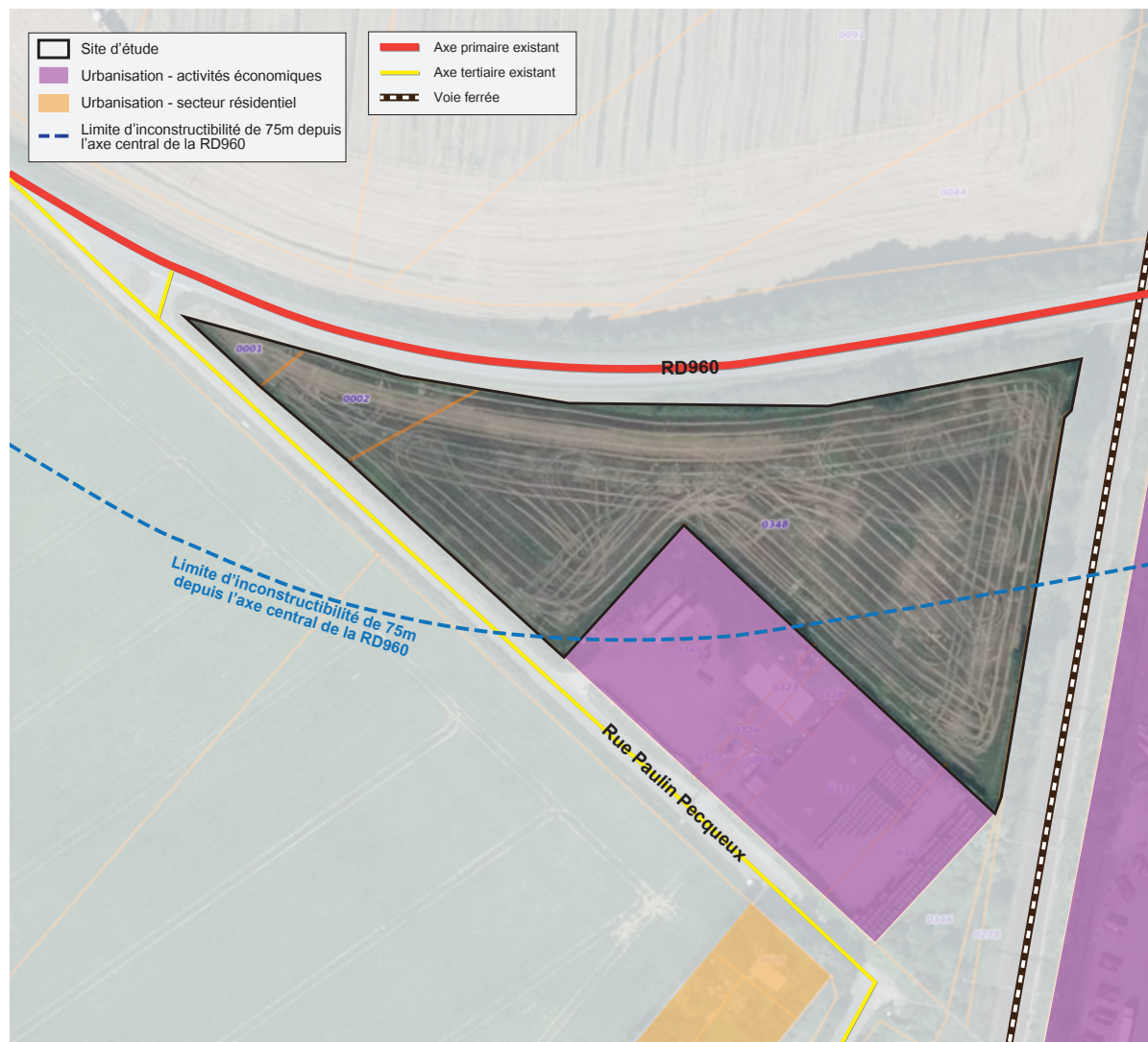
Le site est actuellement accessible à l'est le long de la rue Paulin Pecqueux.

La zone est propice à l'implantation d'une aire d'accueil des gens du voyage par sa proximité au réseau viaire majeur (RD960, RD8) et donc par sa bonne accessibilité.

La carte ci-contre montre que l'urbanisation alentour est mixte et présente :

- un petit secteur résidentiel au sud de la zone
- des secteurs économiques au sud et à l'est de la zone.

Elle révèle également que le site d'étude est concerné par la Loi Barnier et présente une bande d'inconstructibilité de 75m depuis l'axe central de la RD960 qui est à l'origine de la présente étude.



Carte de l'urbanisation alentour

2.3. Justifications du projet et enjeux locaux : Intérêt général (suite)

Comme vu précédemment, le secteur d'étude de la commune jouit d'un contexte local majoritairement développé sur l'activité économique et agricole avec la présence d'une habitation à proximité, au sud de la rue Pecqueux.

En bordure et à proximité du site d'étude on retrouve des constructions à usage économique, notamment au sud et à l'est (par delà la voie ferrée).

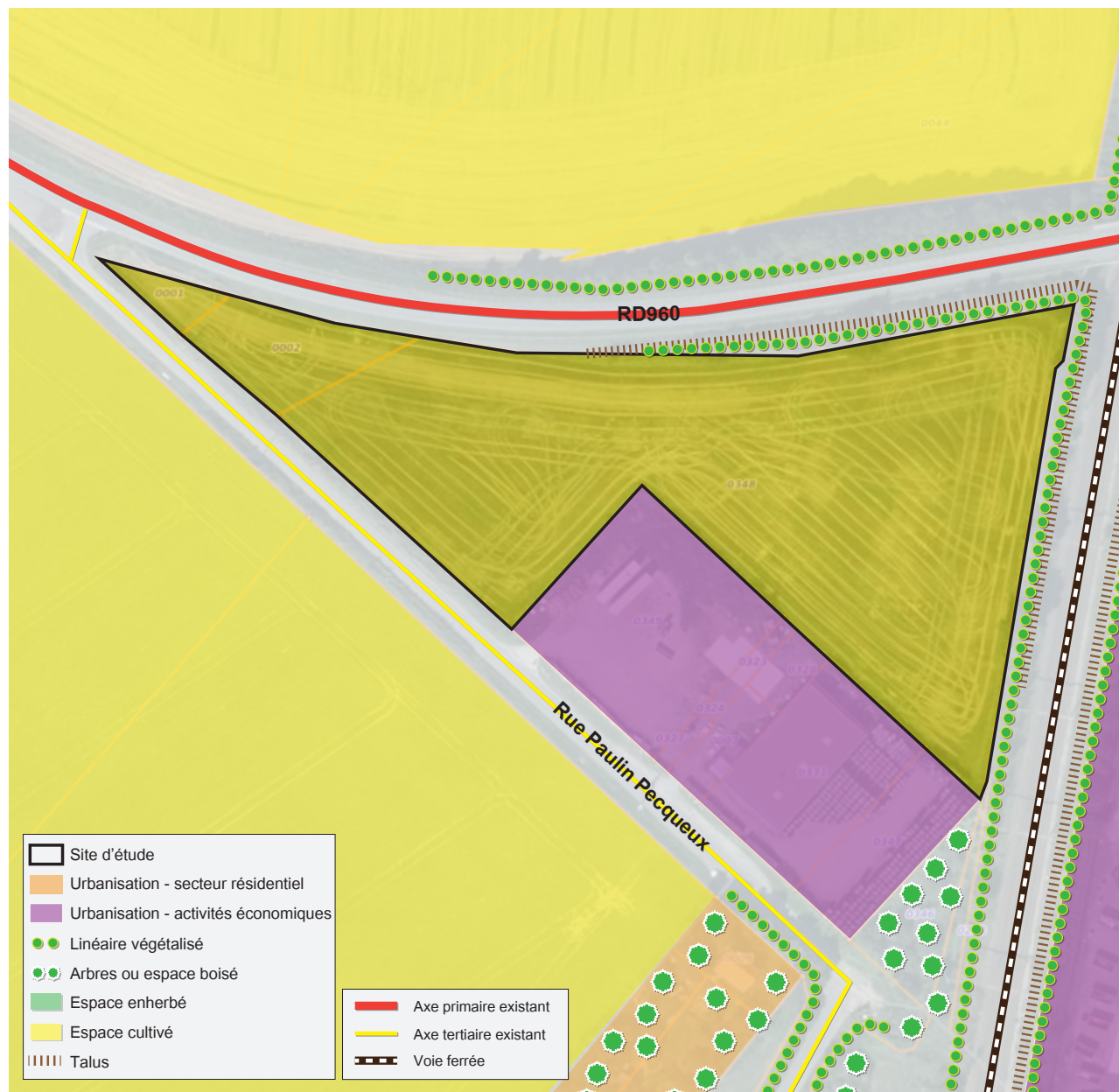
Le nord de la zone est bordé en partie d'un talus végétalisé, puis par la RD960, puis par des espaces cultivés. L'ouest est occupé par des espaces agricoles, au même titre que le sud (par delà la rue Pecqueux). L'est est bordé par un talus végétalisé, puis par la voie ferrée, puis par une zone d'activités économiques. L'activité économique (en lien avec la transformation du bois) implantée au sud de la zone présente quelques bâtiments et hangars, ainsi que des espaces de stockage en extérieur.

Quelques petites poches boisées occupent les abords de la poche résidentielle et les espaces entre l'activité économique de la rue Pecqueux et la voie ferrée.

Des linéaires végétalisés accompagnent les talus de la RD960, ainsi que les abords de la voie ferrée et de la rue Pecqueux en allant vers le sud.

La zone est intégralement occupée par des espaces cultivés.

Il conviendra de développer un projet respectueux des composantes urbaines, paysagères et environnementales existantes en son sein et sur ses abords.



Occupation du sol de la zone et des alentours

Vues éloignées

Seule la RD960 offre des vues relativement lointaines depuis l'ouest de la zone. Les autres axes n'offrent pas de vues lointaines en raison de la présence de végétation, de talus et/ou d'urbanisation.



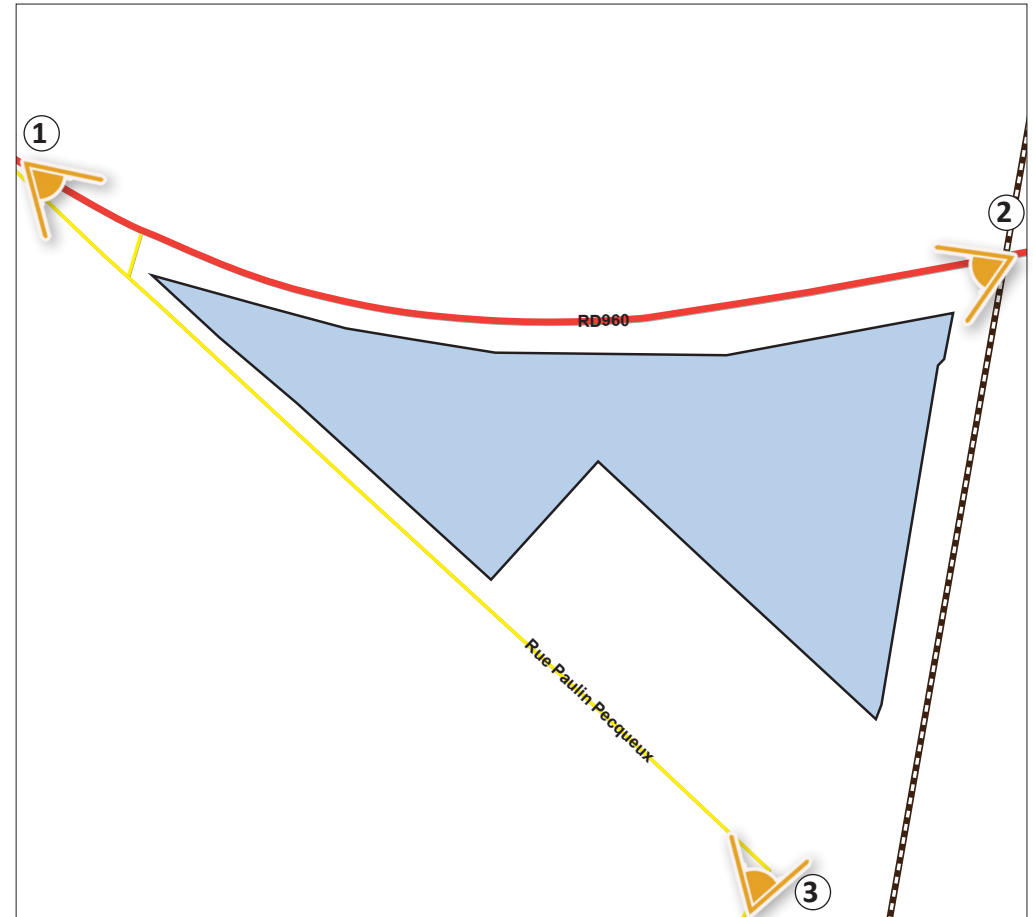
Vue vers le site depuis la RD960 au nord-ouest. Seule une petite partie de la zone est visible. La topographie limite les vues vers la zone.



Vue vers le site depuis la RD960 au nord-est. La végétation en place mêlée à la topographie empêchent toutes vues vers la zone.



Vue vers le site depuis la rue Paulin Pecqueux au sud-est. Le site n'est pas visible car masqué par l'activité économique existante et la végétation.

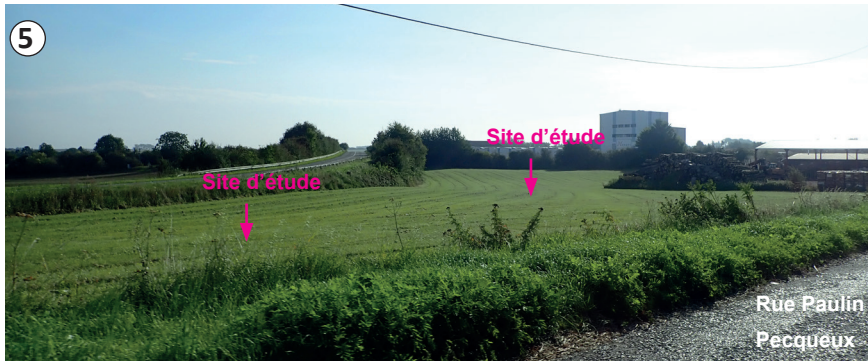


Vues rapprochées

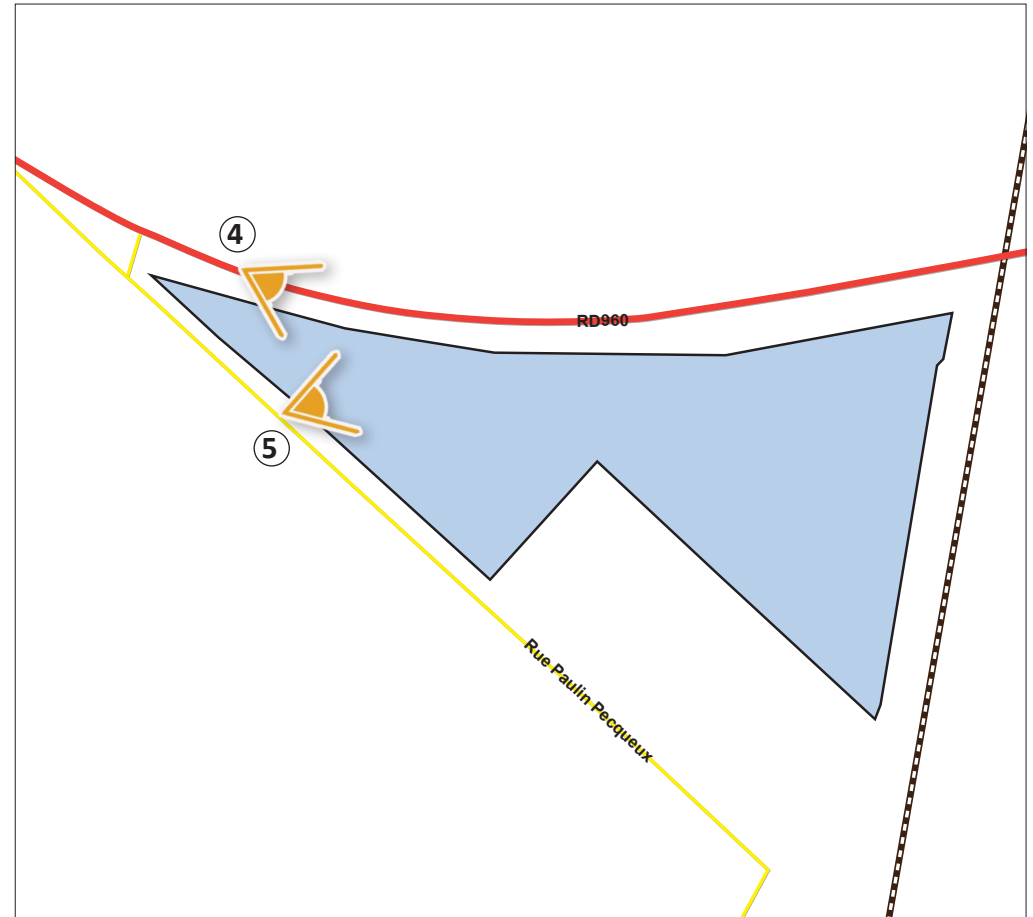
A courtes distances, la rue Paulin Pecqueux offre des vues vers la zone au même titre que la RD960. Ces vues sont rendues possibles par l'absence de végétation et d'urbanisation.



Vue vers le site depuis la RD960 au nord-ouest. La zone est presque entièrement ouverte aux vues en l'absence de végétation. Aucune construction, ni végétation ne vient perturber la perspective visuelle vers ce dernier.



Vue vers le site depuis la rue Paulin Pecqueux au sud-ouest. La zone est entièrement ouverte aux vues. Aucune construction, ni végétation ne vient perturber la perspective visuelle vers ce dernier.



**Connecter le projet au réseau
viaire existant** ↔

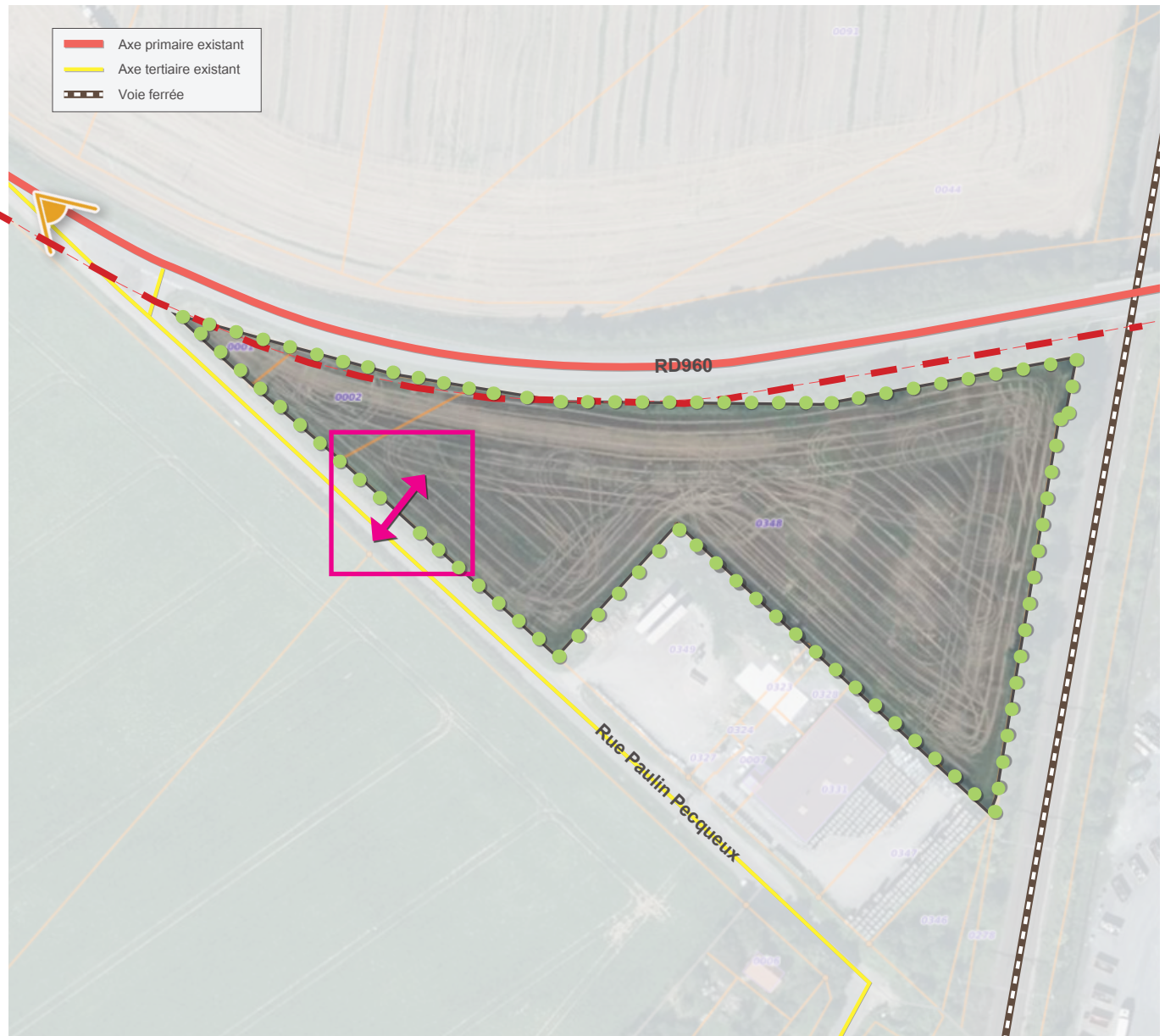
Sécuriser le carrefour proche □

**Gérer les interfaces de façon
paysagère** ●●●●●

**Diminuer la marge d'inconstructibilité
liée à la RD960 - 10m depuis l'axe
central de la RD960** - - -

**Valoriser la perspective visuelle
en entrée de ville** ◀

**Intégrer une gestion hydraulique adaptée
au sein de la zone en prenant en compte
le fonctionnement existant en son sein
et sur ses abords**



5.1. 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.

5.2. Parti d'aménagement

Nuisances sonores

Le site de l'étude est concerné par les nuisances sonores générées par l'infrastructure voisine (RD960). Cette pollution sonore peut être gênante si des mesures de réduction de ces bruits ne sont pas appliquées. Toutefois, aucune construction à usage d'habitation ne sera bâtie sur la zone.

Malgré la seule présence de cet axe, nous préconisons de mettre en place des recommandations afin d'amoindrir ces nuisances sonores.

Tout d'abord, la gestion des nuisances sonores doit donc être envisagée par la mise en place de marges de **reculs raisonnables : 10m minimum depuis l'axe central de la RD960 au nord pour les constructions.**

Gestion des eaux pluviales

Sur le site, il conviendra d'assurer la continuité hydraulique de 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 compléter le dispositif de gestion des eaux si nécessaire.

5.3. Conséquences réglementaires

Les constructions devront s'implanter avec un recul d'au moins 10 mètres par rapport à l'axe central de la RD960.

5.4. Conséquences sur les orientations d'aménagement et de programmation

- Recul minimum des constructions de 10m depuis l'axe central de la RD960.
- Prise en compte de la gestion hydraulique, gestion obligatoire des eaux pluviales à la parcelle.

6.1. 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.

6.2. Parti d'aménagement

Un accès routier devra être aménagé pour accéder à la zone. Il se fera depuis la rue Paulin Pecqueux au sud-ouest.

Cet accès devra être sécurisé pour l'ensemble des usagers et devra privilégier une circulation en double-sens. Le carrefour créé devra être sécurisé pour l'ensemble des usagers.

Les accès routiers directs à la zone seront interdits depuis la RD960.

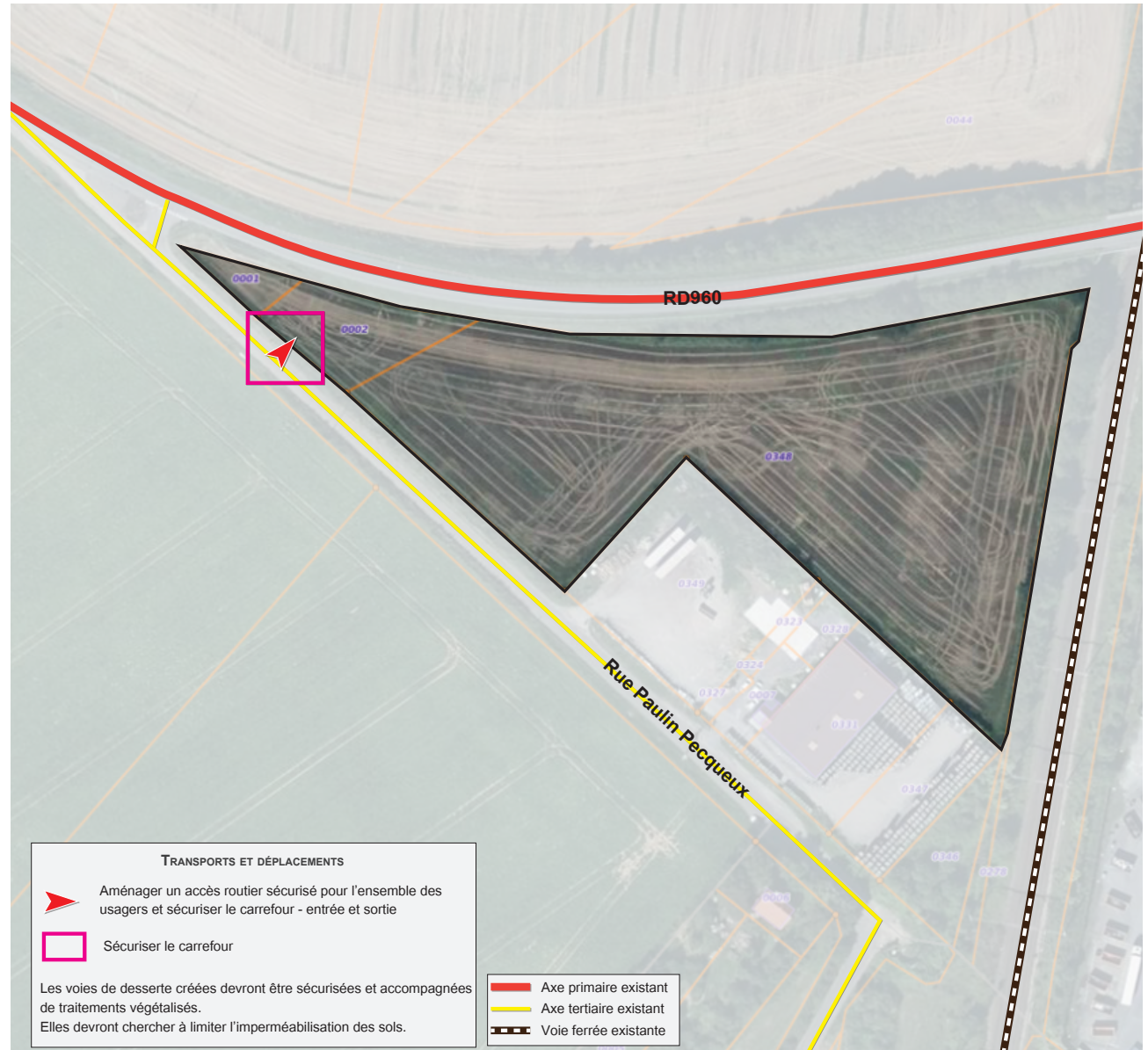
La zone devra être desservie par un axe routier accompagné d'un traitement végétalisé. Cet axe routier prendra appui sur l'accès précité.

La voirie devra chercher à limiter l'imperméabilisation des sols.

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 10m depuis l'axe central de la RD960 sera instaurée.



6.3. Conséquences réglementaires

Aucun accès direct à la zone ne pourra se faire depuis la RD960.

6.4. Conséquences sur les orientations d'aménagement et de programmation

- Raccordement à la voie tertiaire au sud pour la desserte de la zone.
- Création d'une voie de desserte sécurisée, accompagnée d'un traitement paysager végétalisé.
- Sécurisation des déplacements au sein et aux abords de la zone.
- Sécurisation du carrefour de la rue Paulin Pecqueux.

7.1. 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.

7.2. Parti d'aménagement

La zone de projet est dédiée à l'équipement et plus précisément à l'implantation d'une aire d'accueil des gens du voyage.

Il conviendra de prendre en compte la topographie de la zone dans l'implantation des constructions.

La partie ouest proche de la rue Pecqueux sera privilégiée pour l'implantation des constructions.

Afin de limiter les nuisances entre la zone et l'activité voisine, il conviendra d'implanter les constructions à 3m minimum de l'emprise de l'entreprise voisine.

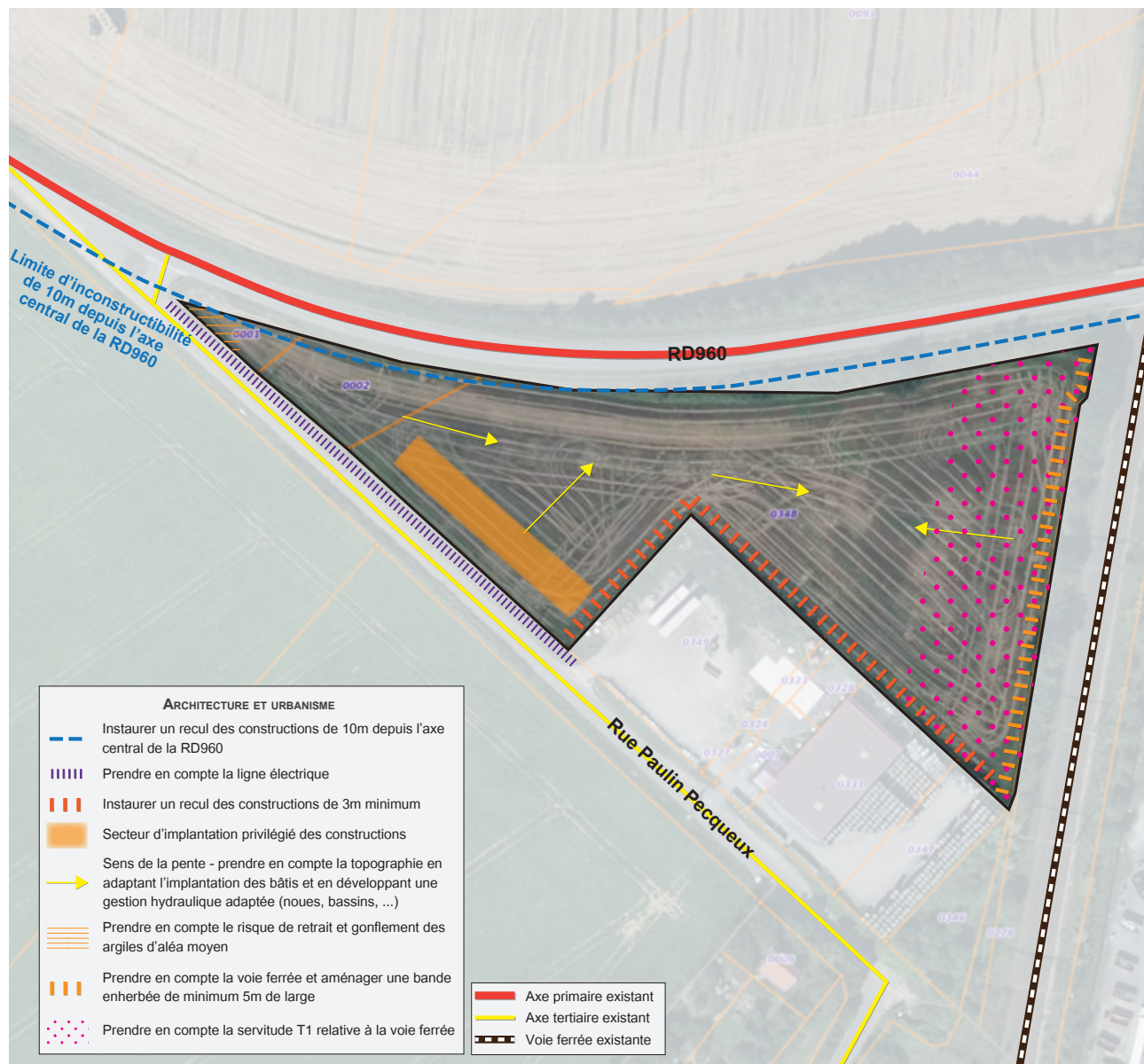
La RD960 est classée en «axe routier à grande circulation», de ce fait les constructions ne pourront s'implanter à moins de 10m de l'axe central de la RD960 afin de limiter les nuisances.

Il conviendra de prendre en compte la ligne électrique bordant la zone, la servitude d'utilité publique T1 à l'est, ainsi que le risque de retrait et gonflement des argiles d'aléa moyen concernant la pointe ouest de la zone.

Il conviendra également de prendre en compte la voie ferrée longeant la limite est en implantant une bande enherbée de minimum 5m de large le long du tracé ferroviaire. En effet, selon la servitude T1, une bande de 2m depuis la limite d'emprise de la voie ferrée ne peut ni recevoir de construction, ni de plantation de type arbre ou arbuste. De plus, il est interdit de déposer des matières/objets à moins de 5m de la limite d'emprise de la voie ferrée.

Les façades visibles depuis l'espace public devront être traitées de façon qualitative (matériaux qualitatifs) et la couleur des clôtures devra être uniforme.

Les constructions seront desservies par les voiries de desserte interne.



7.3. Conséquences réglementaires

- Recul obligatoire des constructions de minimum 10m depuis l'axe central de la RD960.
 - Toutes les couleurs sont autorisées dans la mesure où elles restent sombres. En revanche, s'il s'agit de teintes naturelles - marrons, beige, gris, noir, vert, rouge-brique - leur usage est libre. Les couleurs vives ainsi que le blanc sont proscrits pour le traitement des façades. Elles sont autorisées pour des éléments ponctuels tels que les menuiseries, enseignes, cages d'escalier extérieures, éléments de décoration,...
- Extension : Toute extension d'un bâtiment déjà existant et déjà implanté devra se faire dans le respect de la volumétrie et des trames constructives du bâtiment initial. Toute extension d'un bâtiment déjà implanté doit se faire dans le respect des matériaux de la construction initiale.

7.4. Conséquences sur les orientations d'aménagement et de programmation

- Création d'une bande inconstructible de recul de 10m depuis l'axe central de la RD960. (voir schéma ci-contre et chapitre sur les nuisances).
- Création d'une bande inconstructible de recul de 3m depuis les limites d'emprise de l'activité économique voisine.
- Création d'une bande inconstructible de recul enherbée de 5m le long de la frange est en lien avec la voie ferrée.
- Soin particulier apporté aux matériaux des constructions et aux couleurs des clôtures pour maintenir la cohérence urbaine et architecturale.
- Façades qualitatives des constructions visibles depuis l'espace public.
- Intégration paysagère des éléments techniques.
- Prise en compte de la topographie de la zone dans l'implantation des constructions.
- Prise en compte de la ligne électrique passant au sud de la zone.
- Prise en compte des risque de retrait et gonflement des argiles à l'ouest de la zone.
- Prise en compte de la servitude T1 à l'est de la zone.
- Implantation privilégiée des constructions au sud-ouest de la zone dans la continuité de l'entreprise existante.

8.1. 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.

8.2. Parti d'aménagement

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce dernier, il conviendra de conserver, voire conforter les linéaires végétalisés et les talus existants le long des franges nord et est.

Il conviendra également d'aménager une haie d'agrément et d'intégration le long de la rue Pecqueux et le long des franges en lien avec l'entreprise existante.

Un traitement paysager pouvant prendre la forme d'un merlon végétalisé ou d'une bande végétalisée devra être aménagé entre les futures constructions et la rue Pecqueux au sud.

Enfin, une haie haute et dense d'intégration devra être aménagée à l'interface de la zone et de la RD960 au sein du secteur ne disposant pas de talus.

Ceci permettra de gérer les nuisances, notamment visuelles, entre les différents secteurs.

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

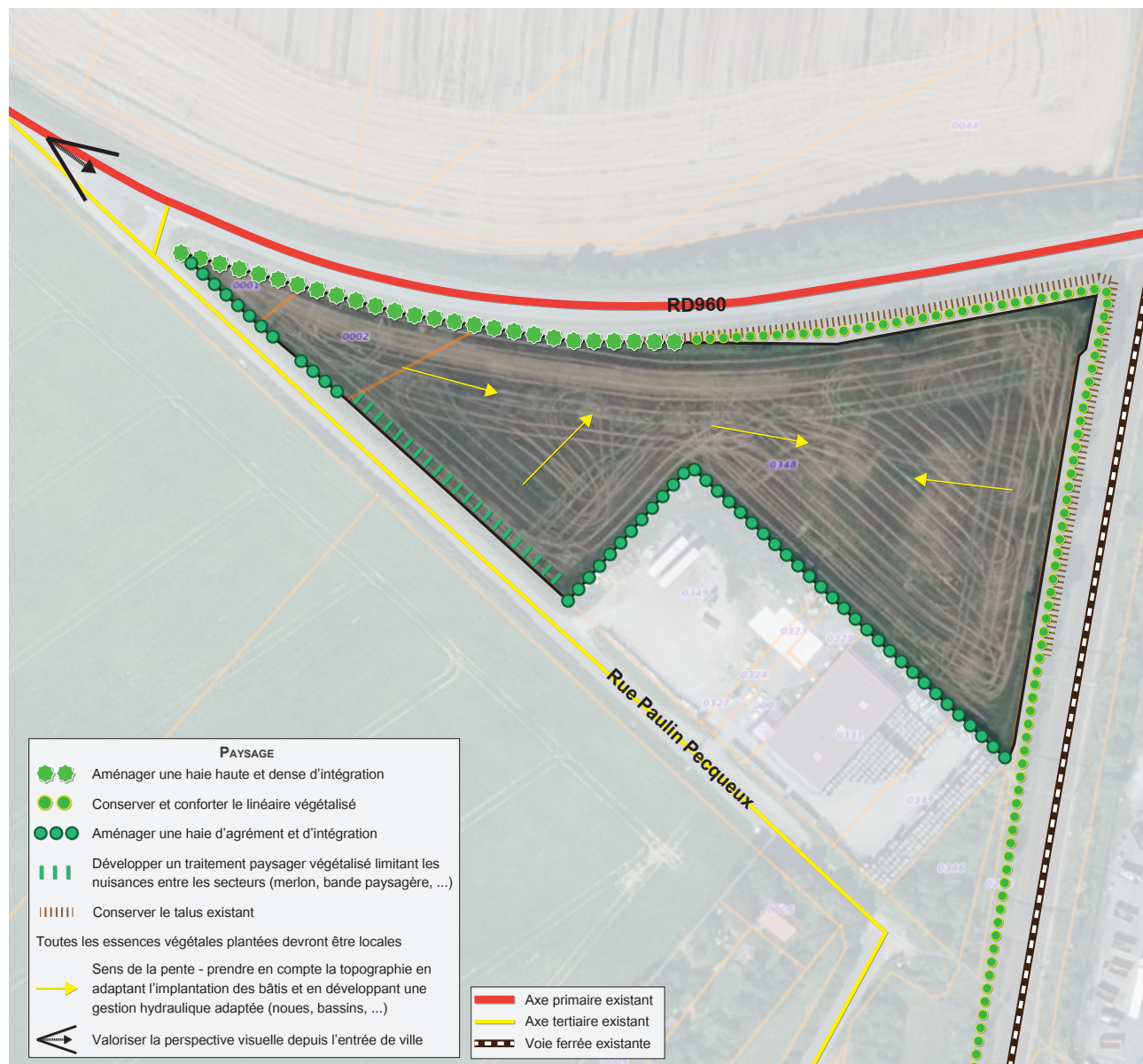
Toutes les essences végétales plantées devront être locales.

La végétalisation des franges permettra de favoriser les continuités écologiques.

La perspective visuelle depuis l'entrée de ville à l'ouest devra être valorisée par les aménagements de la zone.

La zone présente une topographie marquée. Il conviendra de développer une gestion hydraulique adaptée (noues, bassins, ...).

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.



8.3. Conséquences réglementaires

La frange de la zone de projet en lien avec la RD960 devra être végétalisée au moyen d'une haie haute et dense d'intégration.

8.4. Conséquences sur les orientations d'aménagement et de programmation

- Conservation et création de bandes végétalisées sur les franges de la zone (voir plan).
- Création d'un merlon végétalisé ou d'une bande végétalisée au sud de la zone.
- Conservation des talus existants.
- Valorisation de la perspective visuelle depuis l'entrée de ville.
- Soins particuliers apportés aux matériaux des constructions et aux couleurs des clôtures pour maintenir la cohérence urbaine et architecturale (voir partie urbanisme et architecture).
- Traitement paysager des axes de déplacement.
- Utilisation d'essences locales pour les traitements végétalisés.
- Intégration paysagère des éléments techniques.
- Prise en compte de la topographie et adaptation en conséquence des dispositifs de gestion des eaux pluviales.

