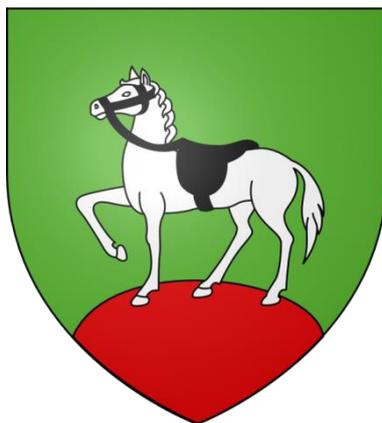

PLAN LOCAL D'URBANISME D'HENIN-BEAUMONT

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION



MARS 2016

URBANISME • PAYSAGE • ENVIRONNEMENT

CS 60 200 Flers-en-Escrebieux
59503 DOUAI Cedex
Tél. 03 62 07 80 00 - Fax. 03 62 07 80 01

Sommaire

AVANT PROPOS.....	2
I. LE PLAN LOCAL D'URBANISME ET LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION.....	2
ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION.....	4
II. SECTEUR SITUE ENTRE LA RUE G. CAPELLE ET LA RD919.	4
1. <i>Contexte et enjeux</i>	4
2. <i>Orientations particulières</i>	4
3. <i>Schéma d'aménagement</i>	5
III. SECTEUR SITUE ENTRE LE TERRIL ET LA RUE FERNEZ.	7
1. <i>Contexte et enjeux</i>	7
2. <i>Orientations particulières</i>	7
3. <i>Schéma d'aménagement</i>	8
IV. FRICHE MECA STAMP.	10
1. <i>Contexte et enjeux</i>	10
2. <i>Orientations particulières</i>	10
3. <i>Schéma d'aménagement</i>	11
V. FRICHE BENALU.....	13
1. <i>Contexte et enjeux</i>	13
2. <i>Orientations particulières</i>	13
3. <i>Schéma d'aménagement</i>	15
VI. SECTEUR SITUE LE LONG DE LA RUE DE LA GARE.....	16
1. <i>Contexte et enjeux</i>	16
2. <i>Orientations particulières</i>	16
3. <i>Schéma d'aménagement</i>	17
VII. FRICHE BIDERMANN.	19
1. <i>Contexte et enjeux</i>	19
2. <i>Orientations particulières</i>	19
3. <i>Schéma d'aménagement</i>	21
VIII. SECTEUR SITUE AU SUD DE LA POLYCLINIQUE.	23
1. <i>Contexte et enjeux</i>	23
2. <i>Orientations particulières</i>	23
3. <i>Schéma d'aménagement</i>	24
IX. SECTEUR SITUE ENTRE LA RUE DES CHAUFFOURS ET LA RUE DE LA FONTAINE.	26
1. <i>Contexte et enjeux</i>	26
2. <i>Orientations particulières</i>	26
3. <i>Schéma d'aménagement</i>	27
X. RENOUELEMENT URBAIN EN ENTREE DE VILLE.	29
1. <i>Contexte et enjeux</i>	29
2. <i>Orientations particulières</i>	29
3. <i>Schéma d'aménagement</i>	30
XI. ZAC STE-HENRIETTE.	32
1. <i>Contexte et enjeux</i>	32
2. <i>Orientations particulières</i>	32
3. <i>Schéma d'aménagement</i>	34
XII. FAÇADE EST.....	35
1. <i>Contexte et enjeux</i>	35
2. <i>Orientations particulières</i>	35
3. <i>Schéma d'aménagement</i>	36
XIII. SECTEUR SITUE ENTRE LA RUE FERRY ET LA RUE LA FONTAINE.....	38
1. <i>Contexte et enjeux</i>	38
2. <i>Orientations particulières</i>	38
3. <i>Schéma d'aménagement</i>	39
XIV. RECOMMANDATIONS POUR L'AMENAGEMENT DES ZONES D'ETUDES.....	41

AVANT PROPOS

I. LE PLAN LOCAL D'URBANISME ET LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Dans le cadre de la concrétisation des orientations générales d'aménagement figurant au PADD, la commune a défini des secteurs sur lesquels sont envisagés une restructuration ou un aménagement particulier.

Il s'agit, dans le présent document, de préciser les conditions particulières d'aménagement et d'urbanisme de chacun de ces secteurs, en vue de garantir un minimum de qualité.

Ce document est établi conformément aux articles L.151-6 et L.151-7 et R.151-6, R.151-7 et R.151-8 du code de l'urbanisme :

Article L.151-6 :

« Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

En l'absence de schéma de cohérence territoriale, les orientations d'aménagement et de programmation d'un plan local d'urbanisme élaboré par un établissement public de coopération intercommunale comprennent les dispositions relatives à l'équipement commercial et artisanal mentionnées aux articles L. 141-16 et L. 141-17.»

Article L.151-7 :

« Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;

2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;

3° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;

4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;

5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;

6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36.»

Article R.151-6 :

« Les orientations d'aménagement et de programmation par quartier ou secteur définissent les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone, notamment en entrée de ville.

Le périmètre des quartiers ou secteurs auxquels ces orientations sont applicables est délimité dans le ou les documents graphiques prévus à l'article R. 151-10. »

Article R.151-7 :

« Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent comprendre des dispositions portant sur la conservation, la mise en valeur ou la requalification des éléments de paysage, quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs qu'elles ont identifiés et

localisés pour des motifs d'ordre culturel, historique, architectural ou écologique, notamment dans les zones urbaines réglementées en application de l'article R. 151-19. »

Article R.151-8 :

« Les orientations d'aménagement et de programmation des secteurs de zones urbaines ou de zones à urbaniser mentionnées au deuxième alinéa du R. 151-20 dont les conditions d'aménagement et d'équipement ne sont pas définies par des dispositions réglementaires garantissent la cohérence des projets d'aménagement et de construction avec le projet d'aménagement et de développement durables.

Elles portent au moins sur :

- 1° La qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère ;
- 2° La mixité fonctionnelle et sociale ;
- 3° La qualité environnementale et la prévention des risques ;
- 4° Les besoins en matière de stationnement ;
- 5° La desserte par les transports en commun ;
- 6° La desserte des terrains par les voies et réseaux.

Ces orientations d'aménagement et de programmation comportent un schéma d'aménagement qui précise les principales caractéristiques d'organisation spatiale du secteur. »

Ces orientations sont opposables aux tiers : tout aménagement, installation, travaux, construction doit donc les respecter en terme de compatibilité, c'est-à-dire qu'elles doivent les respecter dans l'esprit et non à la lettre.

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

II. SECTEUR SITUE ENTRE LA RUE G. CAPELLE ET LA RD919.

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement à l'habitat se situe au sud-ouest de la commune d'Hénin-Beaumont et représente une surface de 3,7 Ha.

Le projet s'insère en profondeur, en renouvellement d'un ancien secteur dédié à l'exploitation minière. Il se situe en limite communale avec la commune de Drocourt (située au sud). A l'ouest s'étend le Parc des Îles à vocation de loisirs et au nord-ouest se trouve un terril.

Une ancienne voie ferrée longe la limite ouest de la zone et un espace vert paysager borde la limite Est en lien avec la rue Delory (RD919).

Le site est actuellement en friche et est accessible depuis la rue Capelle au sud.

Le secteur présente des ambiances et vocations variées (loisirs, habitat, milieu naturel,...) qu'il conviendra de prendre en compte afin d'intégrer le projet dans cet environnement.



Vue d'ensemble de la zone d'étude. Friche végétalisée et bâtiment vétuste voué à la démolition. A gauche, le terril du Parc des îles et la voie ferrée.

2. *Orientations particulières*

Accès au site

Les accès au site sont des accès pour véhicules motorisés ou non.

Plusieurs accès pourront être aménagés depuis la rue G. Capelle au sud. Un accès potentiel pourra être implanté au nord depuis des parcelles situées le long de la RD919.

Ces accès seront mis en place afin d'entrer et de sortir de la parcelle. Ils pourront supporter la voirie principale et/ou la voirie secondaire. La voirie primaire sera à double sens de circulation et sera accompagnée d'une piste cyclable.

Voirie

Un principe de bouclage routier sera à prévoir sur la parcelle d'étude depuis les accès des rues Capelle et potentiellement celui de la RD919. Si la desserte du projet le nécessite, il conviendra d'aménager une aire de retournement facilitant les manœuvres et la fluidité des déplacements et ainsi la sécurité routière.

La voirie devra être aménagée de façon la plus sûre possible de façon à sécuriser les déplacements de tous les types d'usagers. Elle devra être accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux.

Sécurisation des carrefours

Les accès créés sur les rues Capelle et RD919 devront être sécurisés. Ils devront être lisibles et sécurisés afin de garantir des conditions d'évolution au sein de la commune les plus sûres.

Liaisons douces

Les accès précités seront également des accès supports de déplacements doux. Ils seront mis en place dans le but de lier le futur projet au tissu urbain et aux équipements environnants. Une liaison douce devra être aménagée entre le projet et l'espace vert à l'est situé le long de la RD919.

Ces liaisons douces devront être parfaitement sécurisées pour permettre un déplacement sûr dans la commune.

Intégration paysagère et préservation des ressources naturelles

L'intégration paysagère du site passera par un l'aménagement d'une frange paysagère sur les limites entre le site et la voie ferrée à l'ouest du site d'étude. La frange nord, en relation avec des habitations, pourra également recevoir un traitement paysager.

L'espace vert existant sur la frange est sera conservé et valorisé. De plus, afin de mettre en valeur les terrils et espaces de loisirs proches, des perspectives visuelles devront être aménagées vers l'Ouest depuis l'intérieur et les franges du site.

Les axes viaires devront également être accompagnés d'un traitement paysager sur toute leur longueur.

Organisation, programmation et implantation des constructions

Il conviendra de prévoir une zone dédiée à l'implantation d'un stade d'escalade au sein de la zone de projet.

L'implantation des constructions devra respecter une densité minimale de 30 logements par hectare.

Equipement en réseaux du site

Le site sera raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement.

Prise en compte des risques miniers

La parcelle d'étude est concernée par des risques miniers qu'il conviendra de prendre en compte en amont de l'aménagement de la zone.

Il conviendra de respecter :

- une servitude de protection de 10m autour du puits de mine 1 (inconstructible). Dans une zone comprise de 10 à 28m autour du puits, les constructions seront autorisées sous prescriptions. (Il conviendra de se rapprocher des services ad-hoc (DDTM, DREAL), voire de réaliser des études de sols).

Il conviendra de réaliser des études de sols afin d'envisager la mise en place du projet.

3. Schéma d'aménagement

Le schéma qui suit retranscrit les grands principes des orientations particulières d'aménagement et d'urbanisme exposées ci-dessus.



Ces orientations sont schématiques et représentent des grands principes d'aménagement à respecter

- LEGENDE**
- Zone d'étude - 3,7 Ha
 - Principe d'accès à la zone
 - Principe d'accès potentiel à la zone
 - Secteur potentiel pour l'aménagement d'un accès
 - Principe de création d'une liaison piétonne
 - Principe de création d'une frange paysagère : Bande enherbée + plantations...
 - Principe de conservation de l'espace vert
 - Aménager des perspectives visuelles vers le terriil
 - Ancienne voie ferrée
 - Limite communale
 - Risque minier lié à un puits de mine :
 - inconstructible dans un rayon de 10m autour du puits 1
 - constructible sous réserve de prescriptions de 10 à 28m autour du puits 1
 - inconstructible
 - Prévoir une zone pour l'implantation d'un stade d'escalade
- Il conviendra de respecter une densité minimale de 30 lgts/Ha

III. SECTEUR SITUE ENTRE LE TERRIL ET LA RUE FERNEZ.

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement à l'habitat se situe à l'ouest de la commune d'Hénin-Beaumont et représente une surface de 3,7 Ha.

Le projet s'insère en profondeur, entre des habitations et un terril.

Les franges nord et ouest du projet sont occupées par des habitations, la frange sud par un terril et la frange Est par un espace sportif. Toutefois, un court linéaire de la frange nord est bordé par un espace vert.

La zone est actuellement occupée par des espaces végétalisés, boisés et cultivés. Elle est actuellement accessible depuis les rues Fernez et Cité Darcy. Le projet présente l'occasion d'investir les abords d'un terril (classé en ZNIEFF), de le valoriser ainsi que sa végétation associée afin de créer un cadre de vie agréable. De plus ce projet est l'occasion de développer l'habitat à proximité d'équipements tels que le stade ou les établissements scolaires.

La Trame Verte et Bleue du Bassin Minier longe les abords des terrils et ainsi la zone classée en ZNIEFF.

Le secteur présente des ambiances et vocations variées (loisirs, sportif, habitat, milieu naturel,...) qu'il conviendra de prendre en compte afin d'intégrer le projet dans cet environnement.



La partie sud de la zone avec ses boisements et ses espaces actuellement cultivés. Le terril situé en bordure de zone.

2. *Orientations particulières*

Accès au site

Plusieurs accès à la zone devront être aménagés pour la desservir.

Des accès supportant le passage de véhicules et des piétons permettront l'appui des voiries.

Les accès seront situés sur les Boulevards des Frères Leterne et vers les Boulevards des Frères Herbaut via la Cité Darcy.

Ils supporteront la voirie de desserte.

Ces accès seront mis en place afin d'entrer et de sortir de la parcelle et devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers.

Liaisons douces

Les voiries créées devront être accompagnées de cheminement doux afin de faciliter les déplacements de tous et partout. Ainsi, la zone de projet sera entièrement connectée au réseau viaire existant. De plus, des liaisons strictement douces devront être aménagées vers les Boulevards des Frères Leterne et vers les Boulevards des Frères Herbaut, notamment via la rue Fernez.

Ainsi les équipements et commerces seront accessibles à pied.

L'aménagement d'une boucle verte de randonnée sera à réaliser autour du terril. Elle permettra de valoriser le terril et devra être connectée aux voies douces internes du projet. Cette boucle devra être accompagnée de noues sur l'ensemble de son tracé.

Intégration paysagère et préservation des ressources naturelles

L'intégration paysagère du projet passera par l'implantation de franges végétalisées entre les espaces de différentes vocations. Elle passera également par la conservation d'une partie de l'espace boisé à l'est.

Enfin, dans le cadre de la Trame Verte et Bleue du Bassin Minier, il conviendra d'aménager et de préserver des continuités écologiques sur les franges du terril.

Afin de mettre en valeur le terroir classé en ZNIEFF, il conviendra d'aménager des perspectives visuelles vers ce dernier. Elles seront aménagées depuis le site et depuis ses franges.

Organisation et implantation des constructions

L'implantation des constructions devra respecter une densité minimale de 30 logements par hectare.

Equipped en réseaux du site

Le site sera raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement.

Les dispositifs de récupération des eaux pluviales auront pour objectif d'infiltrer l'eau au maximum.

Prise en compte des risques miniers

La parcelle d'étude est concernée par des risques miniers qu'il conviendra de prendre en compte en amont de l'aménagement de la zone.

Autour du terroir 205 et du bassin 17, la zone identifiée sur le plan est constructible sous réserve de prescriptions. (Il conviendra de se rapprocher des services ad-hoc (DDTM, DREAL), voire de réaliser des études de sols).

Il conviendra de réaliser des études de sols afin d'envisager la mise en place du projet.

3. Schéma d'aménagement

Le schéma qui suit retranscrit les grands principes des orientations particulières d'aménagement et d'urbanisme exposées ci-dessus.



IV. FRICHE MECA STAMP.

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement à l'habitat se situe au sud du centre-ville et à proximité de la gare et représente une surface de 14 Ha. Toutefois, la voie ferrée marque une césure franche entre les deux secteurs. Le projet prend place sur la friche industrielle d'une forge et sur des espaces associés. Cette friche comprend actuellement des espaces cultivés, des espaces végétalisés et des constructions (qu'il conviendra de démolir avant l'aménagement de la zone).

La zone est traversée par la rue du Tilloy qui permet actuellement d'accéder aux parcelles de projet. La majorité des voies situées au sud de la zone sont très étroites. Les rues Bert, Ferry et Mendès-France permettent l'accès à la zone par des linéaires libres (non urbanisés). Le reste des franges est occupé par des habitations et leurs jardins. Une ancienne voie ferrée longe la rue P. Bert à l'ouest de la zone.

L'aménagement de la friche et des espaces alentours permettra d'investir en profondeur ce secteur communal proche de la centralité principale. De plus, le projet de BHNS passe à proximité de la zone, il conviendra de faciliter son accès depuis la zone de projet.

Le site d'étude s'insère dans un environnement principalement dédié à l'habitat mêlé à contexte naturel marqué et relativement proche de la centralité communale.

Le projet présente l'opportunité de réinvestir cette friche en partie polluée située au sein d'un secteur résidentiel qui sera par la même occasion renforcé.



Vue d'une partie de la zone d'étude depuis la rue Ferry. Le site est en friche avec des constructions qui seront démolies.

2. *Orientations particulières*

Accès au site

Plusieurs accès à la zone devront être aménagés pour la desservir.

Des accès supportant le passage de véhicules et des piétons permettront l'appui des voiries.

Les accès seront situés sur la rue P. Bert, sur le boulevard P. Mendès-France, sur la rue du Tilloy, sur la rue Ferry et depuis l'impasse Del Negro. Ils supporteront la voirie primaire.

Ces accès seront mis en place afin d'entrer et de sortir de la parcelle. Ils pourront supporter la voirie principale et/ou la voirie secondaire et devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers.

Voirie

Un principe de réseau viaire structurant et bouclant les secteurs d'étude sera aménagé. Ce maillage viaire prendra appui sur les accès précités.

Ce maillage permettra de lier les zones 1, 3 et 4. La zone 2 sera indépendante en termes de desserte viaire.

La rue du Tilloy, actuellement en sens unique de circulation devra être restructurée afin de l'élargir et de la rendre en double-sens sur sa partie supérieure (voir plan).

Des liaisons routières seront aménagées dans les axes Ouest-Est et Nord-Sud. Elles permettront la liaison entre la rue Bert et les rues Mendès-France et Ferry via la rue du Tilloy.

Les voiries seront en double sens de circulation et seront accompagnées d'un cheminement doux et d'un traitement paysager.

Sécurisation des carrefours

Les carrefours créés devront être sécurisés. Ils devront être lisibles et sécurisés afin de garantir des conditions d'évolution au sein de la commune les plus sûres.

Stationnement

Afin d'améliorer les déplacements motorisés et le stationnement, une poche de stationnement pourra être aménagée au niveau de l'entrée nord-ouest de la zone.

Liaison douce

Des liaisons douces accompagneront l'ensemble des voiries créées. Ainsi, l'intégralité du réseau viaire existant et des quartiers voisins seront accessibles et connectés au projet.

Organisation et implantation des constructions

L'organisation du projet devra respecter à une densité minimale de 30 lgt/Ha sur les secteurs non concernés par le passage du BHNS.

Le passage du BHNS induit l'obligation de respecter une densité de 50 lgt/Ha sur la partie nord de la zone d'étude (zone 1 et 4) (Bande des 500m - voir plan).

Phasage des aménagements

Les zones 2 et 3 sont en cours de d'aménagement. Pour compléter l'urbanisation du reste du secteur d'étude, deux phases d'aménagement sont prévues. La phase 1 concerne la zone 4 (1,5 Ha) et sera aménagée avant la phase 2 qui concerne la zone 1 (5,3 Ha). Cette seconde phase ne pourra débuter que lorsque la première sera entièrement réalisée.

Intégration paysagère

Afin d'améliorer l'intégration du projet et de limiter l'impact de l'urbanisation d'un tel projet envers les résidents actuels, une frange paysagère devra être aménagée entre la zone d'étude et les habitations existantes.

Cette bande boisée permettra de tamponner une partie des nuisances (visuelles et sonores) liées au nouveau projet.

Prise en compte des risques

Afin de proposer un cadre de vie de qualité sur un ancien site d'activité polluante, il conviendra de dépolluer l'intégralité de la parcelle d'étude avant le développement d'un quelconque projet. Une étude de dépollution sera nécessaire avant tout dépôt de projet.

Equipement en réseaux du site

Le site sera raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement.

Les dispositifs de récupération des eaux pluviales auront pour objectif d'infiltrer l'eau au maximum.

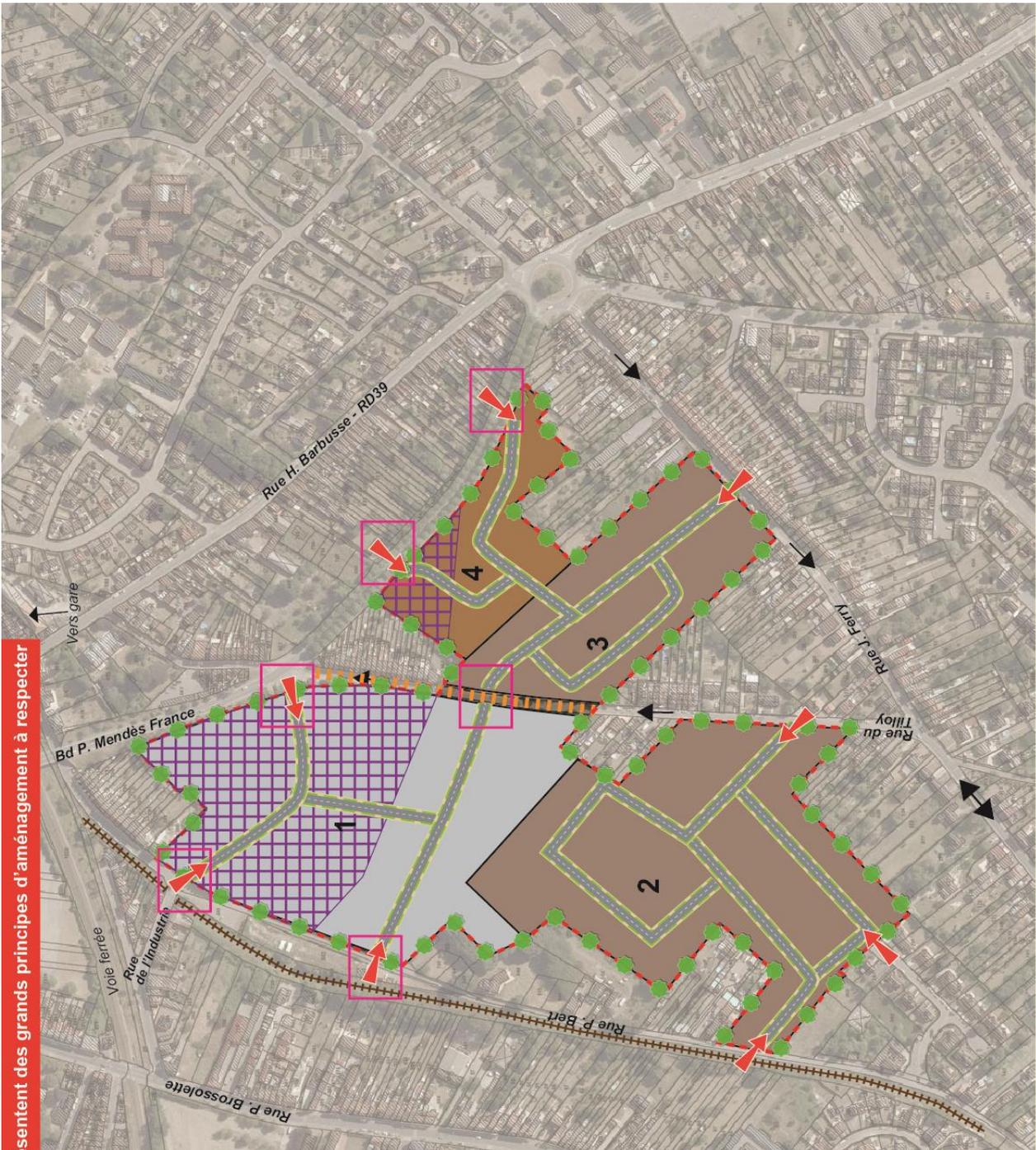
3. Schéma d'aménagement

Le schéma qui suit retranscrit les grands principes des orientations particulières d'aménagement et d'urbanisme exposées ci-dessus.

Ces orientations sont schématiques et représentent des grands principes d'aménagement à respecter

LEGENDE

- Zone d'étude - 14 Ha
 - Principe d'accès à la zone
 - Principe de création d'une voie routière accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement piétonnier
 - Principe de sécurisation du carrefour créé
 - Principe de création d'une frange paysagère tampon
 - Principe de création d'une voie en double-sens de circulation
 - Sens de circulation avant projet
 - Voie ferrée
 - Densité minimale de 50 lgts/Ha à respecter dans une bande de 500m depuis le BHNS
 - Zone 1 : 5,3 Ha
 - Zone 2 : 4,9 Ha
 - Zone 3 : 2,3 Ha
 - Zone 4 : 1,5 Ha
 - Projet en cours
 - Phase 1 : 1,5 Ha
 - Phase 2 : 5,3 Ha
- La phase 2 ne pourra débuter que lorsque la phase 1 sera entièrement réalisée
- La démolition des éléments existants est obligatoire avant tout aménagement
- Il conviendra de respecter une densité minimale de 30 lgts/Ha sur l'ensemble de la zone non concernée par le passage du BHNS



V. FRICHE BENALU.

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement à l'habitat et à l'équipement se situe au sud du centre-ville et à proximité de la gare et représente une surface de 5,6 Ha. Toutefois, la voie ferrée marque une césure franche entre les deux secteurs. Le projet prend place sur une friche industrielle. Cette friche comprend actuellement des espaces végétalisés. La Trame Verte et Bleue du Bassin Minier longe les abords des terrils.

Les rues Brossolette, Macé et le boulevard des Frères Leterme permettent d'accéder à la zone. La frange nord est bordée par la voie ferrée et sa végétation. Les franges ouest et est sont bordés par les axes routiers précités. Toutefois, il reste une poche d'habitation au nord-ouest de la zone. Au-delà du boulevard des Frères Leterme à l'ouest s'étend un espace naturel d'un autre terril. Le sud du secteur d'étude est occupé par un terril et par un quartier récent d'habitation permettant un renouvellement urbain du secteur.

L'aménagement de la friche permettra d'investir en profondeur ce secteur communal proche de la centralité principale.

Le site d'étude s'insère dans un environnement principalement dédié à l'habitat mêlé à contexte naturel marqué et relativement proche de la centralité communale.

Le projet présente l'opportunité de réinvestir cette friche en partie polluée située au sein d'un secteur résidentiel qui sera par la même occasion renforcé.



Friche végétalisée



Le terril voisin de la zone

2. *Orientations particulières*

Accès au site

Les accès au site sont des accès pour véhicules motorisés ou non.

Trois accès seront aménagés depuis le boulevard des Frères Leterme à l'ouest, depuis la rue Macé au sud et depuis la rue P. Brossolette à l'est.

Ces accès seront mis en place afin d'entrer et de sortir de la parcelle. Ils pourront supporter la voirie principale. La voirie primaire sera à double sens de circulation et sera accompagnée d'une piste cyclable.

Voirie

Un principe de bouclage routier de la zone sera à prévoir depuis les accès précités.

La voirie primaire structurera la zone et devra être aménagée de façon la plus sûre possible afin de sécuriser les déplacements de tous les types d'utilisateurs. Elle devra être accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux et sera connectée au maillage viaire existant.

Sécurisation des carrefours

Les accès créés sur les rues Leterne, Brossolette et Macé devront être sécurisés. Ils devront être lisibles et sécurisés afin de garantir des conditions d'évolution au sein de la commune les plus sûres.

Liaison douce

Des liaisons douces accompagneront l'ensemble des voiries créées. Ainsi, l'intégralité du réseau viaire existant et des quartiers voisins seront accessibles et connectés au projet.

Organisation et implantation des constructions

Bien qu'une petite partie de la zone d'étude soit inscrite dans la bande des 500m depuis le BHNS, l'organisation du projet devra respecter la densité suivante :

- densité minimale de 50 Igt/Ha – car à proximité du centre-ville et d'équipements.

Il est impératif que l'aménagement de la zone soit réalisé sous la forme d'une opération d'ensemble pour favoriser la cohérence urbaine.

Il conviendra de respecter une mixité sociale à travers le statut d'occupation des constructions en implantant des logements sociaux au sein de la zone de projet. Afin de prétendre à une densité importante, il conviendra de privilégier l'aménagement de logements collectifs et superposés au sein de la zone.

Mixité fonctionnelle

Afin d'offrir au plus grand nombre et de façon aisée une offre en équipement proche, un emplacement privilégié pour l'implantation d'un équipement a été défini. Celui-ci se situera sur la frange est de la zone (en lien avec la rue Brossolette).

Intégration paysagère

Le nord de la zone d'étude, en lien avec la voie ferrée, devra être végétalisé de façon à créer un filtre visuel entre les deux zones. La zone d'équipement devra être traitée de façon paysagère sur ses franges de façon à limiter ses nuisances par rapport aux résidents.

La voirie primaire de desserte sera accompagnée d'un traitement paysager permettant d'agrémenter la traversée de zone.

Enfin, dans le cadre de la Trame Verte et Bleue du Bassin Minier, il conviendra d'aménager et de préserver des continuités écologiques au sein de la zone et à proximité des franges du terail.

De plus, afin de mettre en valeur les terrils, des perspectives visuelles devront être aménagées vers le sud depuis l'intérieur et les franges du site.

Gestion des nuisances

Afin de tamponner les nuisances sonores et visuelles liées à la voie ferrée située au nord de la zone de projet, il conviendra d'aménager un merlon paysager (végétalisé) faisant office de rempart et permettant le tamponnement des nuisances.

Les constructions devront bénéficier de matériaux à forte capacité d'isolation de façon à limiter les nuisances sonores.

Prise en compte des risques

Afin de proposer un cadre de vie de qualité sur un ancien site d'activité polluante, il conviendra de dépolluer l'intégralité de la parcelle d'étude avant le développement d'un quelconque projet. Une étude de dépollution sera nécessaire avant tout dépôt de projet.

Prise en compte des risques miniers

La parcelle d'étude est concernée par des risques miniers qu'il conviendra de prendre en compte en amont de l'aménagement de la zone.

Il conviendra de respecter :

- une servitude de protection de 10m autour du puits de mine 3 et 3bis (inconstructible). Dans une zone comprise de 10 à 28m autour du puits 3bis, les constructions seront autorisées sous prescriptions. (Il conviendra de se rapprocher des services ad-hoc (DDTM, DREAL), voire de réaliser des études de sols).

Il conviendra de réaliser des études de sols afin d'envisager la mise en place du projet.

Servitude

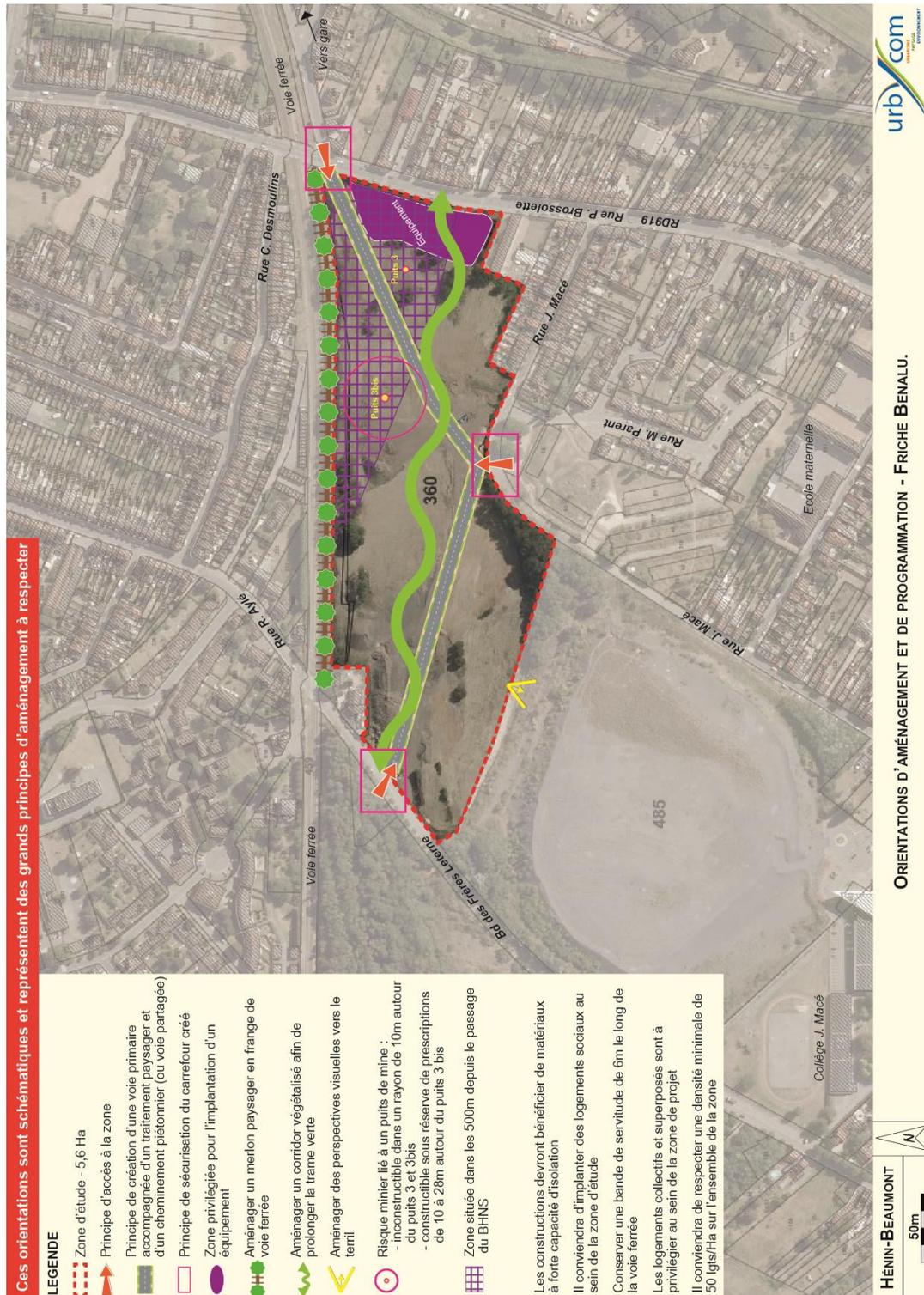
La voie ferrée induit une servitude de 6m à conserver le long de son tracé.

Equipement en réseaux du site

Le site sera raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement. Les dispositifs de récupération des eaux pluviales auront pour objectif d'infiltrer l'eau au maximum.

3. Schéma d'aménagement

Le schéma qui suit retranscrit les grands principes des orientations particulières d'aménagement et d'urbanisme exposées ci-dessus.



VI. SECTEUR SITUE LE LONG DE LA RUE DE LA GARE.

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement à l'habitat se situe au sud de la commune d'Hénin-Beaumont au sein du hameau de Beaumont et plus précisément à l'ouest du hameau. Le site est à l'interface entre le secteur urbanisé, le secteur d'équipement (station d'épuration) et les espaces naturels et agricoles. Il représente une surface de 2 Ha.

La zone se situe à proximité de la centralité du hameau (mairie, école, stade). Le projet prend place sur des espaces actuellement occupés par des espaces cultivés, des fonds de jardins, des espaces végétalisés en friche et des hangars (qui seront démolis).

Actuellement, le bout de la rue de la Gare permet l'accès à la zone. Un chemin piétonnier borde la frange ouest de la zone. Le sud de la zone est bordé par des habitations récentes. Le nord et l'est sont bordés par des habitations et leurs jardins et par des bâtiments liés à l'activité agricole.

L'aménagement de ce secteur permettra d'investir en profondeur une zone libre proche de la centralité principale du hameau.

Le site d'étude s'insère dans un environnement principalement dédié à l'habitat mêlé à contexte naturel et agricole fort et relativement proche de la centralité communale. Il conviendra d'intégrer le projet dans cet environnement mixte.



Une partie du site d'étude (actuellement en pâtures).



La rue de la gare à restructurer.

2. *Orientations particulières*

Accès au site

Deux accès seront aménagés afin d'accéder à la zone d'étude. Ils prendront place, à l'ouest, le long de la rue de la Gare et à l'Est depuis la rue De Gaulle.

Ces accès seront mis en place afin d'entrer et de sortir de la parcelle. Ils pourront supporter la voirie principale.

Voirie

Une voirie primaire sera aménagée. Elle bouclera et structurera la zone d'étude. Elle prendra appui sur les accès précités.

Toutefois, afin d'aménager la desserte de la zone, il conviendra de restructurer la rue de la gare de façon à lui permettre d'accueillir un flux routier en double sens sécurisé pour l'ensemble des usagers.

La voie primaire de desserte sera accompagnée d'un cheminement piétonnier et d'un traitement paysager.

Sécurisation des carrefours

Les accès créés devront être sécurisés. Ils devront être lisibles et sécurisés afin de garantir des conditions d'évolution au sein de la commune les plus sûres.

Liaison douce

Des cheminements doux accompagneront l'ensemble des voiries créées. Ainsi, l'intégralité du réseau viaire existant et des quartiers voisins seront accessibles et connectés au projet. De plus, afin de permettre une connexion avec la rue A. France au nord, une liaison piétonne devra être aménagée de façon sécurisée à travers l'espace vert.

Organisation et implantation des constructions

L'organisation du projet devra respecter à minima la densité suivante :

- densité minimale de 20 lgt/Ha, soit à minima 40 logements.

Il est impératif que l'aménagement de la zone soit réalisé sous la forme d'une opération d'ensemble pour favoriser la cohérence urbaine.

Les constructions implantées le long de la rue du Général de Gaulle devront l'être en front à rue de façon à conserver le rythme urbain actuel.

Perspective d'évolution

Afin de réaliser un aménagement cohérent dans le temps et d'urbaniser de manière raisonnée et contrôlée, il conviendra de conserver une perméabilité viaire permettant un liaisonnement avec un éventuel projet au sud. Ceci permettra de limiter l'enclavement des projets.

Valorisation et intégration paysagère

La voirie primaire de desserte sera accompagnée d'un traitement paysager permettant d'agrémenter la traversée de zone.

Afin d'intégrer le projet et de limiter son impact envers les résidents actuels, une frange paysagère devra être aménagée entre la zone d'étude et les habitations existantes.

Cette bande végétalisée permettra de tamponner une partie des nuisances (visuelles et sonores) liées au nouveau projet. De plus, un espace vert commun sera aménagé dans le prolongement de la rue A. France de façon à réaliser une transition verte entre les quartiers.

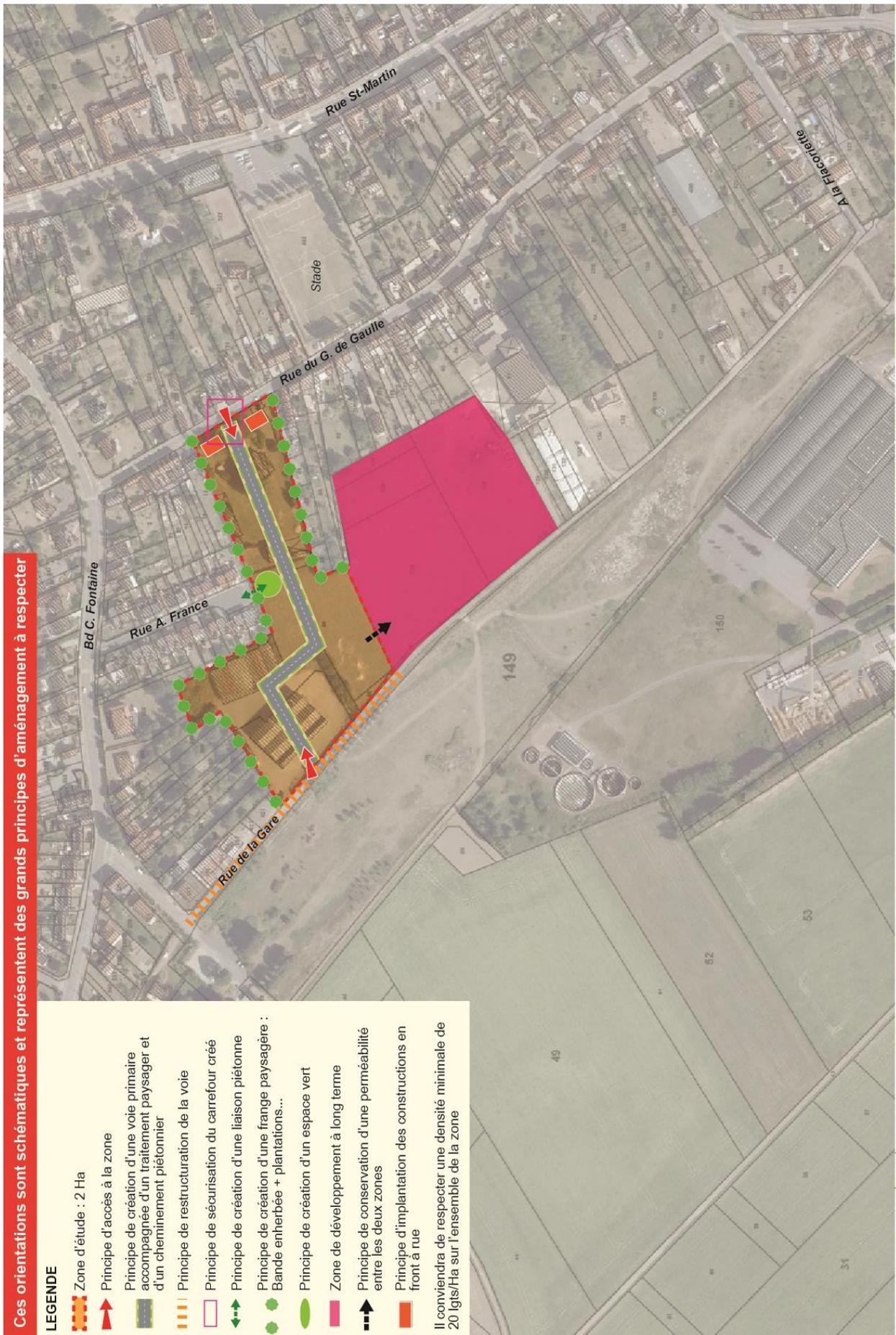
Equipement en réseaux du site

Le site sera raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement.

Les dispositifs de récupération des eaux pluviales auront pour objectif d'infiltrer l'eau au maximum.

3. *Schéma d'aménagement*

Le schéma qui suit retranscrit les grands principes des orientations particulières d'aménagement et d'urbanisme exposées ci-dessus.



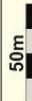
Ces orientations sont schématiques et représentent des grands principes d'aménagement à respecter

LEGENDE

-  Zone d'étude : 2 Ha
-  Principe d'accès à la zone
-  Principe de création d'une voie primaire accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement piétonnier
-  Principe de reconstruction de la voie
-  Principe de sécurisation du carrefour créé
-  Principe de création d'une liaison piétonne
-  Principe de création d'une frange paysagère : Bande enherbée + plantations...
-  Principe de création d'un espace vert
-  Zone de développement à long terme
-  Principe de conservation d'une perméabilité entre les deux zones
-  Principe d'implantation des constructions en front à rue

Il conviendra de respecter une densité minimale de 20 lgts/ha sur l'ensemble de la zone

HÉNIN-BEAUMONT



ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SECTEUR SITUÉ LE LONG DE LA RUE DE LA GARE.



VII. FRICHE BIDERMANN.

1. Contexte et enjeux

Le site d'étude dédié principalement à l'habitat se situe à l'ouest du tissu urbain principal de la commune d'Hénin-Beaumont. Il représente une surface de 8,7 Ha. Il se situe en entrée de ville, en limite communale avec Montigny-en-Gohelle. Un secteur économique est présent à l'ouest.

La zone d'étude enserme un espace sportif et un espace naturel boisé. La limite sud est bordée par une voie ferrée, un espace sportif, un boisement et des habitations. Au-delà de la voie ferrée se trouve un terril proposant un cadre végétalisé de qualité. La limite Est est constituée d'habitations et de jardins. La frange nord est également bâtie sur une partie et sur le reste est végétalisé (en bordure du boulevard Allende). L'ouest est bordé par des espaces agricoles et des espaces végétalisés. La zone d'étude et ses alentours présentent un cadre résidentiel et naturel de qualité qu'il convient de conforter.

Le centre-ville se situe à quelques centaines de mètres à l'Est.

Le projet prend place sur la friche économique Bidermann et sur des espaces proches. La zone d'étude est actuellement occupée par des espaces cultivés, des espaces végétalisés, des espaces boisés et des constructions (qu'il conviendra de démolir avant l'aménagement de la zone). De plus, le projet de BHNS passe à proximité de la zone, il conviendra de faciliter son accès depuis la zone de projet. Un projet de 2,4 Ha est déjà en cours de réalisation à l'ouest de la zone. Au nord-ouest de la zone d'étude une zone dédiée à l'activité économique viendra prendre place.

La zone est accessible depuis le boulevard Allende au nord, l'impasse R. Marceau à l'Est, la Voie des Hauts Marchés au sud-est. Le pôle sportif se trouvant au centre de la zone d'étude est accessible par une voie de desserte prenant appui sur le boulevard Allende. Cette desserte traverse donc la partie nord de la zone de projet.

L'aménagement de la friche et des espaces alentours permettra d'investir en profondeur ce secteur communal proche de la centralité principale et permet de valoriser l'entrée de ville.

Le site d'étude s'insère dans un environnement principalement dédié à l'habitat et au sport mêlé à contexte naturel marqué et relativement proche de la centralité communale.

Le projet présente l'opportunité de réinvestir cette friche située au sein d'un secteur résidentiel qui sera par la même occasion renforcé.



Ambiance végétalisée au sein de la zone



Contexte de l'habitat et de l'espace sportif

2. Orientations particulières

Accès au site

Plusieurs accès à la zone devront être aménagés pour la desservir.

Des principes d'accès primaires et secondaires supportant le passage de véhicules et des piétons permettront l'appui des voiries.

Un accès primaire sera aménagé au nord depuis la Rue Allende. Il supportera la voirie primaire.

Les accès secondaires seront aménagés depuis les voies existantes à l'est : rue Marceau et impasse Marceau.

Ces accès seront mis en place afin d'entrer et de sortir de la parcelle. Ils supporteront la voirie et devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers.

L'accès au pôle sportif sera conservé depuis le boulevard Allende.

Voirie

Un principe de réseau viaire structurant et bouclant la zone d'étude sera aménagé. Ce maillage viaire prendra appui sur les accès précités.

La voirie structurera la zone d'étude et desservira son intégralité. Si la desserte du projet le nécessite, il conviendra d'aménager une aire de retournement facilitant les manœuvres et la fluidité des déplacements et ainsi la sécurité routière.

Les voiries seront en double sens de circulation et seront accompagnées d'un cheminement doux et d'un traitement paysager.

Sécurisation des carrefours

Les carrefours créés devront être sécurisés. Ils devront être lisibles et sécurisés afin de garantir des conditions d'évolution au sein de la commune les plus sûres.

Liaison douce

Des liaisons douces accompagneront l'ensemble des voiries créées. Ainsi, l'intégralité du réseau viaire existant et des quartiers voisins seront accessibles et connectés au projet. De plus, des connexions douces devront être aménagées entre la zone de projet et l'espace commercial situé au nord-ouest. Une autre liaison devra être aménagée entre les deux zones Ouest et Est d'habitat en passant par le sud du pôle sportif. Des liaisons douces devront être aménagées entre les espaces résidentiels et l'espace naturel.

Intégration et valorisation paysagère

Afin d'intégrer le mieux possible le projet dans un environnement mêlant espaces naturels, espaces économiques, espaces sportifs et espaces résidentiels, les franges situées entre des espaces de différentes vocations devront être traitées au moyen d'un aménagement paysager végétalisé (création et/ou confortement de la végétation en place) permettant de limiter les nuisances, notamment visuelles entre les différentes zones. Ceci permettra également de préserver l'espace naturel situé entre le pôle sportif et l'est de la zone.

Les voiries seront accompagnées de traitement paysager afin d'agrémenter le cadre de vie.

De plus, un espace vert commun sera aménagé autour du puits de mine. Il sera lieu de rencontre et amènera des respirations au sein du projet.

L'espace naturel présent à l'est du pôle sportif devra être conservé et valorisé.

Organisation et implantation des constructions

Le passage du BHNS induit l'obligation de respecter une densité de 50 lgts/Ha sur l'ensemble de la zone d'étude (Bande des 500m - voir plan). Toutefois, une densité minimale de 30 logements par hectare est demandée sur la zone. La compensation de la densité se fera sur le site Béalou.

Prise en compte des risques

Afin de proposer un cadre de vie de qualité sur un ancien site d'activité polluante, il conviendra de dépolluer l'intégralité de la parcelle d'étude avant le développement d'un quelconque projet. Une étude de dépollution sera nécessaire avant tout dépôt de projet.

Prise en compte des risques miniers

La parcelle d'étude (les zones 1 et 2) est concernée par des risques miniers qu'il conviendra de prendre en compte en amont de l'aménagement de la zone.

Il conviendra de respecter :

- une servitude de protection de 10m autour du puits de mine 6 (inconstructible). Dans une zone comprise de 10 à 15m autour du puits 6, les constructions seront autorisées sous prescriptions. (Il conviendra de se rapprocher des services ad-hoc (DDTM, DREAL), voire de réaliser des études de sols).

Il conviendra de réaliser des études de sols afin d'envisager la mise en place du projet, notamment sur les zones 1 et 2.

Perspective d'évolution

Afin d'envisager le développement cohérent de la zone, il conviendra de conserver des perméabilités viaires à l'ouest permettant un liaisonnement vers la zone 3 (voir plan). Ceci permettra de limiter l'enclavement des secteurs.

Équipement en réseaux du site

Le site sera raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement.
Les dispositifs de récupération des eaux pluviales auront pour objectif d'infiltrer l'eau au maximum.

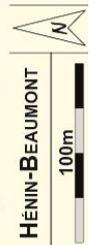
3. *Schéma d'aménagement*

Le schéma qui suit retranscrit les grands principes des orientations particulières d'aménagement et d'urbanisme exposées ci-dessus.

Ces orientations sont schématiques et représentent des grands principes d'aménagement à respecter

LEGENDE

- Zone d'étude : 8,7Ha
 - Principe d'accès primaire à la zone
 - Principe d'accès secondaire à la zone
 - Principe de création d'une voirie accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement piétonnier
 - Principe de création d'une aire de retournement
 - Principe de sécurisation du carrefour créé
 - Principe de création d'une liaison piétonne
 - Maintenir un accès à la zone sportive
 - Principe de maintien d'une perméabilité entre les zones
 - Principe de création ou de confortement d'une frange paysagère : Bande enherbée + plantations
 - Zone dédiée à l'implantation d'une surface commerciale
 - Principe d'aménagement d'un espace vert
 - Pôle sportif
 - Espace naturel à préserver
 - Risque minier lié à un puits de mine :
 - inconstructible dans un rayon de 10m autour du puits 6
 - constructible sous réserve de prescriptions de 10 à 15m autour du puits 6
- Détail des zones
- Zone 1 : 1,9 Ha
 - Zone 2 : 2,9 Ha
 - Zone 3 : 1,5 Ha
- Zone 2 : Secteur concerné par un risque minier et soumis à des prescriptions d'aménagement. Des études de sols seront indispensables pour l'aménagement de la zone
- Zone de projet en cours : 2,4 Ha
 - Tracé du BHNS
 - Limite communale
- Il conviendra de respecter une densité minimale de 30 lgts/ha sur l'ensemble de la zone (BHNS)**



HÉNING-BEAUMONT

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - FRICHE BIDERMANN.



VIII. SECTEUR SITUE AU SUD DE LA POLYCLINIQUE.

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude se dédie à accueillir un centre de secours en entrée de ville, au nord de la commune d'Hénin-Beaumont le long de l'A21 à proximité de la polyclinique. Au-delà de l'A21, vers le sud, débute le tissu urbain principal de la commune.

Les secteurs résidentiels alentours se situent à l'Est et au sud. Le reste des environs est occupé par des espaces cultivés et des équipements au sud-est.

Le site d'étude représente une surface de 4 Ha.

Le projet prend place sur des espaces actuellement occupés par des espaces cultivés.

Il se décompose en 3 grandes entités :

- le centre de secours,
- l'aire d'accueil des gens du voyage,
- une zone à vocation d'équipements.

Actuellement, la rue du Docteur Laennec permet l'accès à la zone d'étude.

L'aménagement de ce secteur permettra d'investir les abords de l'A21.

Le site d'étude s'insère dans un environnement principalement dédié à l'activité hospitalière mêlé à contexte agricole fort. Il conviendra d'intégrer le projet dans cet environnement mixte.



La zone d'étude actuellement cultivée. A gauche : la polyclinique. Au premier plan : l'alignement d'arbres. A droite le talus de l'A21.

2. *Orientations particulières*

Accès au site

Les accès au site sont des accès pour véhicules motorisés ou non.

Quatre accès primaires (pour chaque zone : secours, aire d'accueil, zone d'équipements) devront être aménagés :

- depuis la rue du Dr. Laennec à l'ouest pour la zone d'équipements, l'aire d'accueil et le centre de secours
- depuis la Chemin de Jérusalem à l'est pour l'aire d'accueil.

Ces quatre accès seront mis en place afin d'entrer et de sortir de la parcelle. Ils supporteront la voirie principale.

Voirie

Aire d'accueil des gens du voyage : une voirie de desserte sera aménagée depuis l'accès précité et devra passer par le secteur dédié aux équipements. Elle permettra le passage de voitures et de caravanes de façon aisée afin de garantir une bonne sécurité pour les usagers. De plus, il conviendra d'aménager une voie permettant l'entretien de l'aire d'accueil en frange d'A21.

Zone d'équipements et centre de secours : Pour chaque zone, une voirie primaire accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement piétonnier prendra appui sur l'accès correspondant. Afin de faciliter les manœuvres et de fluidifier la circulation, des aires de retournement devront être aménagées en bout de voirie.

Toutes les voies créées devront être parfaitement sécurisées pour l'ensemble des usagers.

Sécurisation des carrefours

Les trois carrefours créés sur la rue du Dr Laennec et sur le Chemin de Jérusalem devront être sécurisés.

Ils devront être lisibles et sécurisés afin de garantir des conditions d'évolution au sein de la commune les plus sûres.

Liaisons douces

Les trois accès précédemment vus seront également des accès supports de déplacements doux. Ils seront mis en place dans le but de lier le futur projet au tissu urbain et aux équipements environnants. Toutes les voiries créées seront accompagnées de cheminements piétonniers. De plus, une liaison douce potentielle pourra être aménagée entre le secteur d'équipements et le Chemin de Jérusalem à l'est afin de lier les quartiers entre eux.

Ces liaisons douces devront être parfaitement sécurisées pour permettre un déplacement sûr dans la commune.

Intégration et valorisation paysagère

Afin d'intégrer le projet dans son environnement, il conviendra de conserver l'alignement d'arbres existant le long de la rue du Dr Laennec. En plus, les franges de chaque zone (secours, aire d'accueil, équipement) devront être végétalisées au moyen d'une frange paysagère. Ce traitement permettra de limiter les nuisances, notamment visuelles entre les différentes zones.

De plus, les axes de desserte de déplacement seront accompagnés et mis en valeur sur toute leur longueur par un traitement paysager.

Enfin, au sein du centre de secours, un espace paysager et de loisirs devra être aménagé à l'est. Il permettra le repos, la détente et le maintien en forme des professionnels du secours.

Organisation, programmation et implantation des constructions

L'implantation des constructions au sein des zones d'équipements et d'accueil seront établies lors de la définition du projet.

En revanche, le centre de secours devra être implanté selon le plan (voir plan), c'est-à-dire à proximité de la façade routière de façon à rendre l'équipement visible depuis les espaces publics.

Concernant l'organisation de la zone, nous retrouvons :

- au nord : la zone de développement des équipements,
- au sud-ouest : le centre de secours,
- au sud-est : l'aire d'accueil des gens du voyage.

Gestion des nuisances sonores

Il conviendra d'adapter l'aire d'accueil des gens du voyage aux nuisances sonores liées à l'A21. En effet, cet axe génère beaucoup de bruit qu'il conviendra d'intégrer dans l'aménagement de la zone (traitement des limites, choix des matériaux,...)

Équipement en réseaux du site

Le site sera raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement.

Les dispositifs de récupération des eaux pluviales auront pour objectif d'infiltrer l'eau au maximum.

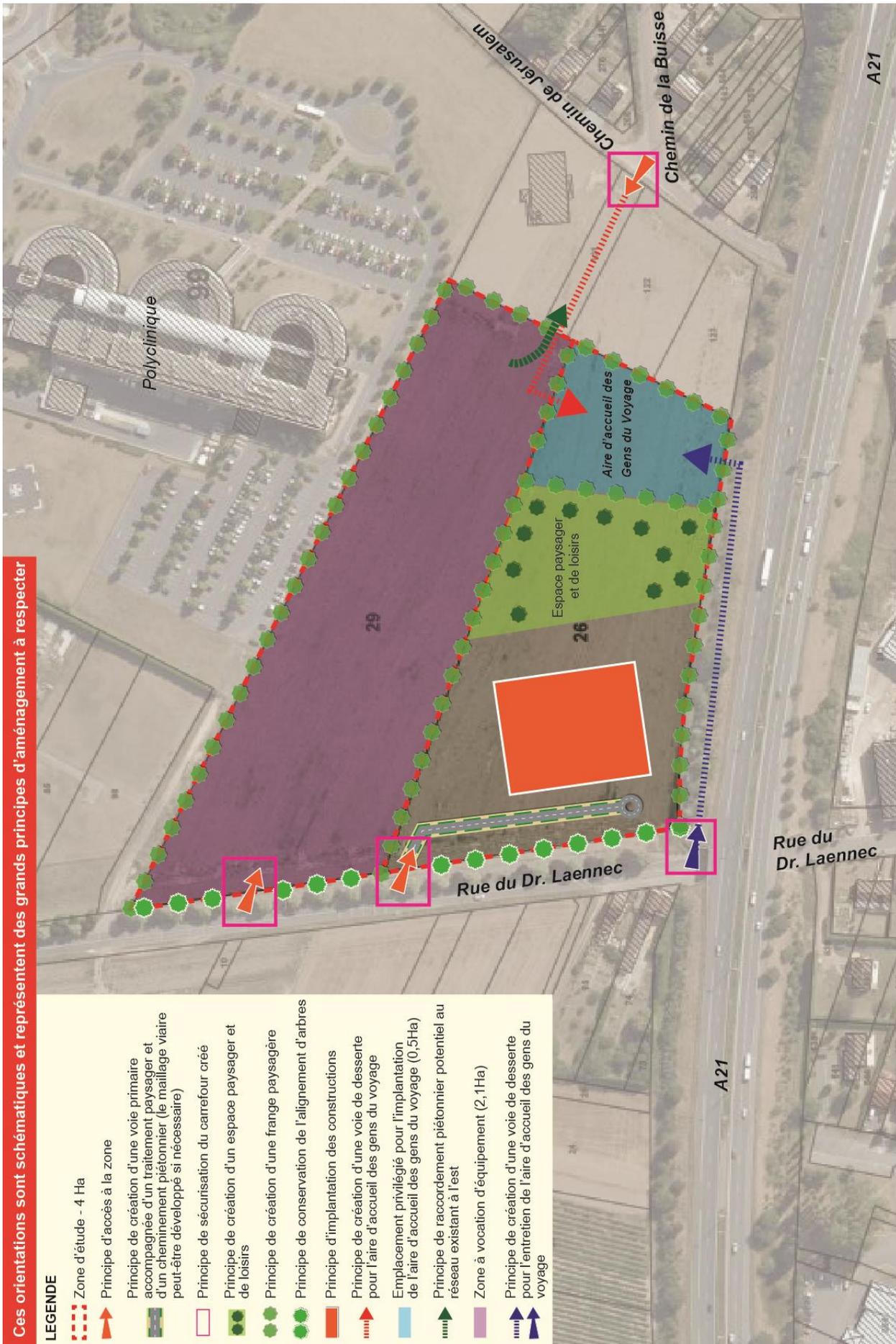
3. Schéma d'aménagement

Le schéma qui suit retranscrit les grands principes des orientations particulières d'aménagement et d'urbanisme exposées ci-dessus.

Ces orientations sont schématisées et représentent des grands principes d'aménagement à respecter

LEGENDE

-  Zone d'étude - 4 Ha
-  Principe d'accès à la zone
-  Principe de création d'une voie primaire accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement piétonnier (le maillage viarie peut-être développé si nécessaire)
-  Principe de sécurisation du carrefour créé
-  Principe de création d'un espace paysager et de loisirs
-  Principe de création d'une frange paysagère
-  Principe de conservation de l'alignement d'arbres
-  Principe d'implantation des constructions
-  Principe de création d'une voie de desserte pour l'aire d'accueil des gens du voyage
-  Emplacement privilégié pour l'implantation de l'aire d'accueil des gens du voyage (0,5Ha)
-  Principe de raccordement piétonnier potentiel au réseau existant à l'est
-  Zone à vocation d'équipement (2,1Ha)
-  Principe de création d'une voie de desserte pour l'entretien de l'aire d'accueil des gens du voyage



HÉNIL-BEAUMONT

25m



ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SECTEUR SITUÉ AU SUD DE LA POLYCLINIQUE.



IX. SECTEUR SITUÉ ENTRE LA RUE DES CHAUFFOURS ET LA RUE DE LA FONTAINE.

1. Contexte et enjeux

Le site d'étude dédié à accueillir de l'activité économique se situe au centre de la commune d'Hénin-Beaumont, entre le tissu urbain principal et le hameau de Beaumont. Il prend place au sein du grand espace de respiration que représente la plaine agricole entre les deux grandes entités urbanisées.

Il représente une surface de 32,8 Ha. Il se situe en entrée de hameau et vient compléter et prolonger un secteur d'activités économiques existant et en développement localisé à l'Est.

La zone d'étude prend place le long de la frange nord de la RD40E. Hormis les espaces d'activités économiques le secteur présente un caractère mêlant résidentialité et agriculture. Au-delà de la rue de la Fontaine et de la RD40E, respectivement à l'ouest et au sud, se trouve un habitat plutôt récent à dominante pavillonnaire. Un fossé est présent le long de la façade de la RD40E. A l'Est, au-delà de la rue des Chauffours, se trouvent des bâtiments économiques et la frange nord présente une grande plaine agricole. Un chemin agricole et des lignes électriques traversent la zone d'étude.

La zone est accessible depuis la rue de la Fontaine (à l'ouest), la rue des Chauffours (à l'est) et la RD40E au sud.

L'aménagement de cet espace permettra de développer l'activité économique le long d'un axe routier important, le tout dans un contexte mêlant environnement agricole, résidentiel et d'activités.



La zone d'étude cultivée à droite de la RD. La ligne électrique (à gauche). Le pont de la rue des Chauffours (à droite).

2. Orientations particulières

Accès au site

Un accès sécurisé au site est prévu pour véhicules motorisés ou non. Il prendra appui sur le carrefour giratoire existant au sud-ouest de la zone d'étude.

Cet accès sera mis en place afin d'entrer et de sortir de la parcelle.

Voirie

Aucun accès direct ne pourra être aménagé depuis la RD40E.

Sécurisation des carrefours

La desserte du site se fera en concertation avec le Département, propriétaire et gestionnaire du RD40E, seul compétent pour réaliser les aménagements de sécurité sur le giratoire existant.

Intégration paysagère et préservation des ressources naturelles

Un merlon paysager devra être aménagé en façade de RD40E. Ce dernier pourra être de hauteur variable. Il devra masquer les constructions implantées sur la zone.

Le fossé existant en bordure de RD40E devra être conforté et maintenu dans ses fonctions.

Un traitement végétalisé paysager poussé des espaces libres de constructions devra être réalisé.

Liaisons douces

Toutes les voiries publiques créées seront accompagnées de cheminements piétonniers.

Intégration urbaine et programmation

La zone d'activités économiques sera dédiée à l'accueil d'activités économiques secondaires et tertiaires.

Afin de la mettre en valeur la zone, les façades des constructions visibles depuis l'espace public devront toutes être traitées de façon qualitative.

Gestion des contraintes

Il conviendra de prendre en compte les lignes et pylônes électriques lors de l'aménagement de la zone.

Equipement en réseaux du site

Le site sera raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement.

Les fossés pourront être modifiés mais devront être maintenus dans leurs fonctions.

Les dispositifs de récupération des eaux pluviales auront pour objectif d'infiltrer l'eau au maximum.

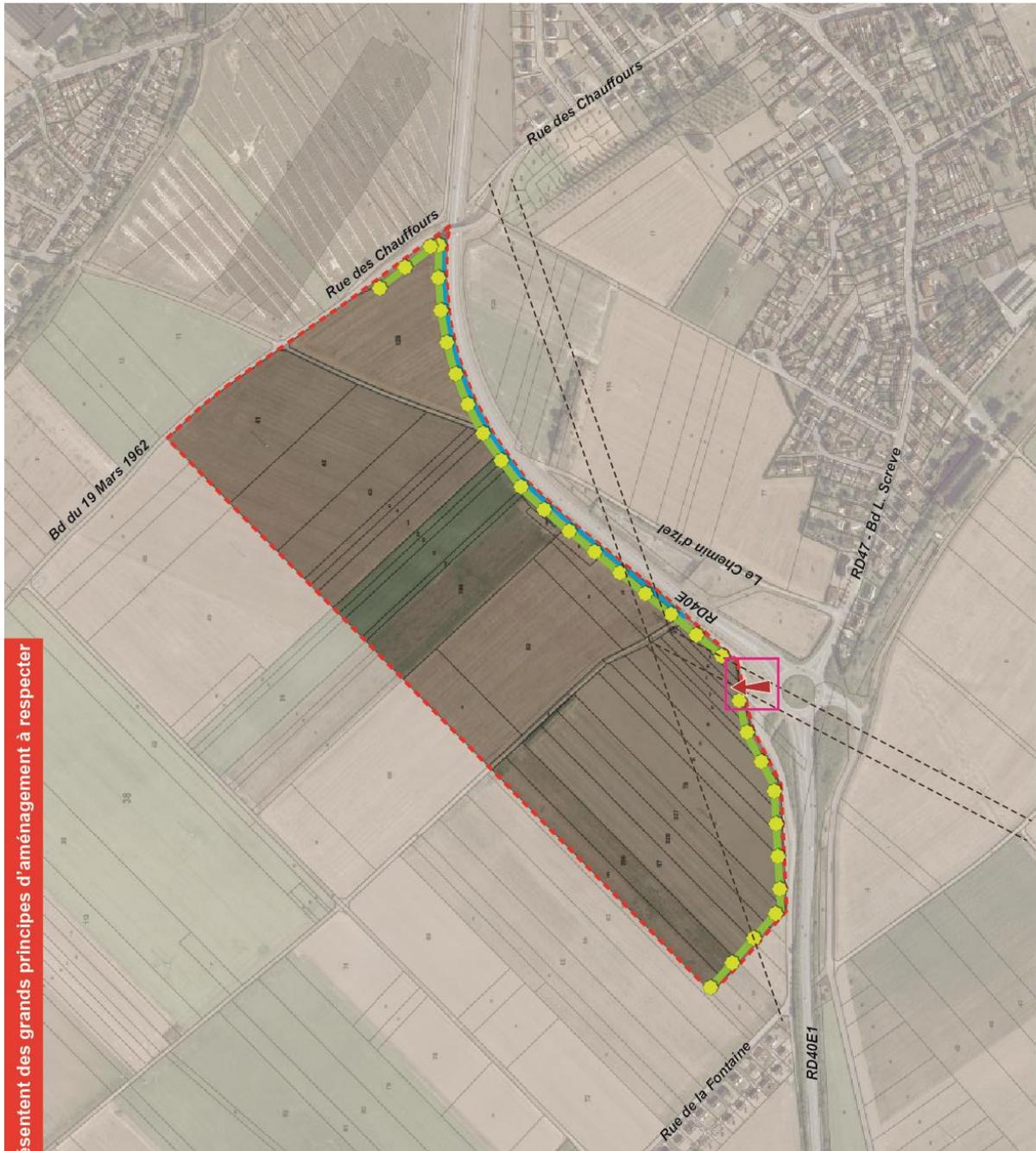
3. *Schéma d'aménagement*

Le schéma qui suit retranscrit les grands principes des orientations particulières d'aménagement et d'urbanisme exposées ci-dessus.

Ces orientations sont schématiques et représentent des grands principes d'aménagement à respecter

LEGENDE

-  Zone d'étude - 32,8 Ha
-  Principe d'accès principal à la zone (raccordement au rond-point)
-  Principe de sécurisation du carrefour créé
-  Fossé existant à conserver
-  Principe de création d'un merlon paysager en façade du projet
-  --- Prise en compte des lignes électriques



Le merlon paysager pourra être de hauteur variable. Ce merlon devra masquer les constructions implantées sur la zone.

La zone d'étude est dédiée aux activités économiques secondaires et tertiaires.

Les façades des constructions visibles depuis l'espace public devront être traitées de façon qualitative.

HÉNIL-BEAUMONT



100m

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SECTEUR SITUÉ ENTRE LA RUE DES CHAUFFOURS ET LA RUE DE LA FONTAINE.



X. RENOUVELLEMENT URBAIN EN ENTREE DE VILLE.

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement à l'habitat et au commerce se situe au nord du tissu urbain principal de la commune d'Hénin-Beaumont et représente une surface de 3,2 Ha. Il s'agit d'un projet de renouvellement urbain et de requalification de l'entrée de ville afin d'affirmer le caractère urbain de ce secteur. Actuellement ce secteur présente de l'habitat (en retrait) et des activités économiques peu nombreuses et peu visibles. La majorité des franges sont constituées de jardins des habitations existantes.

La zone d'étude est accessible depuis le Boulevard Churchill au nord et l'Avenue W. Brandt la traversant dans un axe nord-sud. Actuellement la voie est large, il n'y pas de front bâti et les vitesses de circulation sont élevées.

Le projet de BHNS passe à proximité de la zone, il conviendra de faciliter son accès depuis la zone de projet.

L'aménagement de cet espace permettra de requalifier et de marquer l'entrée de ville très fréquentée car alimentée par l'A21. Ceci permettra de proposer des habitats et de répartir l'activité économique et de proposer une vitrine le long d'un axe routier fréquenté.



Ambiance de l'Avenue Brandt. Bande végétalisée. Interface avec activités économiques et habitations. Faible urbanité.

2. *Orientations particulières*

Accès, carrefour et voirie de la zone

Les voiries proches et accès aux parcelles devront être retraités de façon sécurisée pour l'ensemble des usagers.

Intégration paysagère et préservation des ressources naturelles

La mise en valeur de l'entrée de ville passera par un traitement qualitatif et paysager des espaces situés au carrefour de la RD919 et du boulevard Churchill. Ceci créera un signal d'appel qualitatif lors de l'entrée dans la commune.

Afin de renforcer l'attrait esthétique du secteur il conviendra de traiter de façon paysagère les voiries.

Enfin, afin de mettre en valeur les éléments patrimoniaux de la commune, il conviendra d'aménager et/ou de conserver des perspectives visuelles qualitatives vers l'Eglise et la mairie depuis la RD919.

Liaisons douces

Ce secteur communal devra être entièrement accessible pour les usagers de modes de déplacement doux. Il conviendra d'aménager des cheminements piétonniers et des pistes cyclables. Ceci sera également bénéfique pour les commerces.

Entrée de ville

L'opération d'aménagement se situant en entrée de ville du côté de la rue du boulevard Churchill devra s'accompagner d'un traitement qualitatif de ses espaces visibles aussi bien au niveau du bâti que des espaces végétalisés.

Organisation, programmation et implantation des constructions

L'implantation des constructions devra constituer un front bâti le long de la RD919 afin de cadrer les vues et de créer une ambiance urbaine en entrée de ville. Ces constructions pourront accueillir des commerces en rez-de-chaussée et des habitations au-dessus.

Un secteur privilégié pour l'implantation d'une cellule commerciale a été identifié à l'ouest (voir plan). Afin d'adapter les constructions à ce secteur fréquenté d'entrée de ville, il conviendra d'utiliser des matériaux à forte capacité d'isolation acoustique. Le passage du BHNS induit l'obligation de respecter une densité de 50 lgts/Ha sur la quasi-intégralité de la zone d'étude (Bande des 500m - voir plan). Pour plus de cohérence, l'ensemble de la zone devra comporter une densité minimale de 50 lgts/Ha.

Mixité fonctionnelle

L'implantation de commerces ou de services sera envisagée en rez-de-chaussée des habitations. Elle permettra de dynamiser et vitaliser ce secteur communal.

Equipement en réseaux du site

Le site sera raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement. Les dispositifs de récupération des eaux pluviales auront pour objectif d'infiltrer l'eau au maximum.

3. Schéma d'aménagement

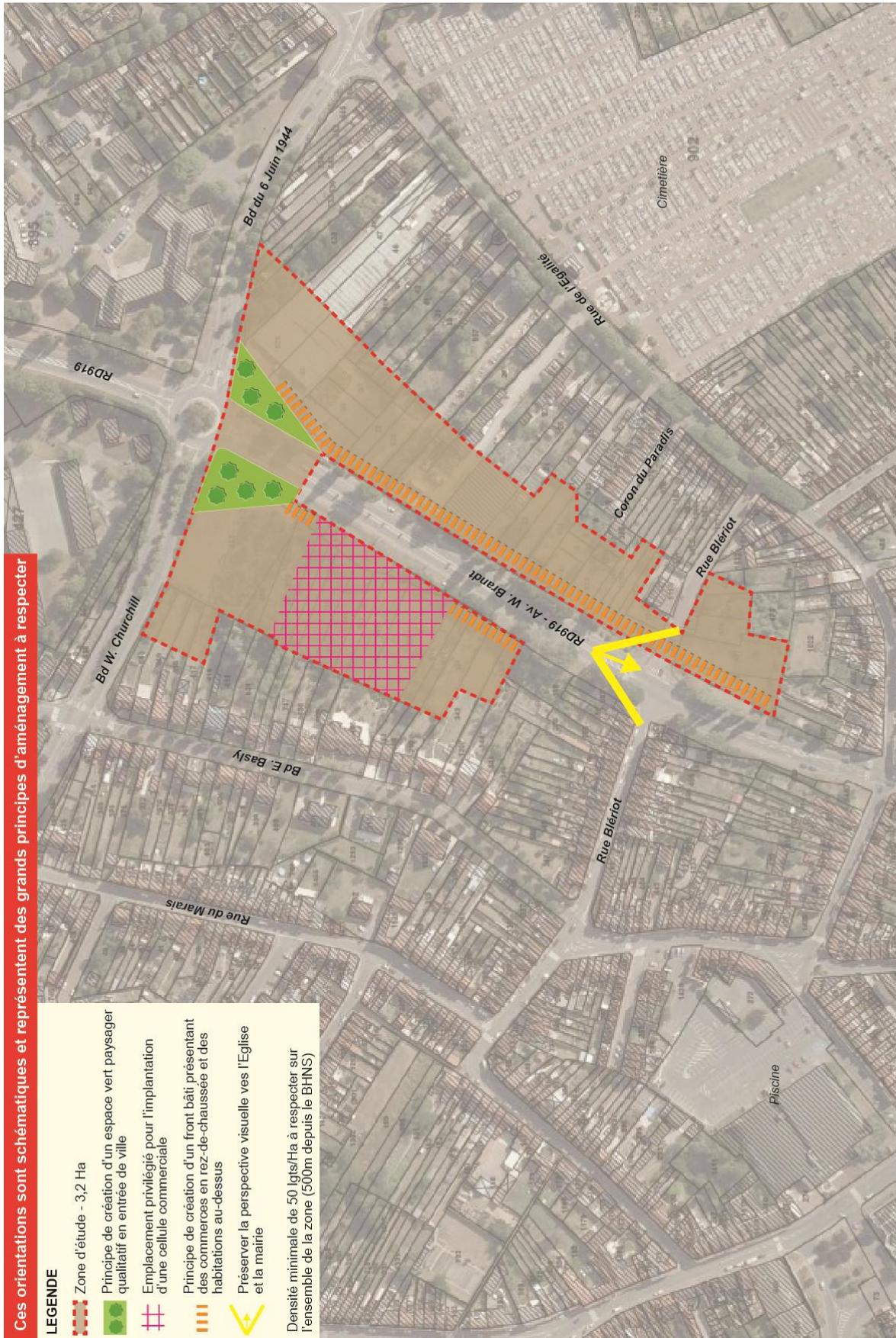
Le schéma qui suit retranscrit les grands principes des orientations particulières d'aménagement et d'urbanisme exposées ci-dessus.

Ces orientations sont schématiques et représentent des grands principes d'aménagement à respecter

LEGENDE

-  Zone d'étude - 3,2 Ha
-  Principe de création d'un espace vert paysager qualitatif en entrée de ville
-  Emplacement privilégié pour l'implantation d'une cellule commerciale
-  Principe de création d'un front bâti présentant des commerces en rez-de-chaussée et des habitations au-dessus
-  Préserver la perspective visuelle vers l'Eglise et la mairie

Densité minimale de 50 lgts/Ha à respecter sur l'ensemble de la zone (500m depuis le BHNS)



HÉNIN-BEAUMONT

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - RENOUVELLEMENT URBAIN EN ENTRÉE DE VILLE.



XI. ZAC STE-HENRIETTE.

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié à l'accueil d'habitats, de commerces, de services et de pôle multimodal de déplacement se situe à l'extrémité Est de la commune d'Hénin-Beaumont. Il s'agit du site de la ZAC Ste-Henriette. La zone d'étude se situe entre la voie ferrée (au nord), un terrib (à l'est) et les constructions du boulevard Schweitzer (au sud et à l'ouest).

Les constructions environnantes sont anciennes, voire traditionnelles. Le terrib 92 voisin du projet représente une entité naturelle et patrimoniale très importante.

La zone d'étude se situe en limite communale avec la commune de Dourges.

Actuellement, la zone est accessible depuis le réseau viaire secondaire raccordé au boulevard Schweitzer.

Il s'agit d'urbaniser en profondeur ce secteur situé à proximité du centre-ville et des infrastructures de déplacement majeures du secteur. Il s'agit de requalifier le secteur et le dynamiser en lien avec les grands projets de déplacement à grande échelle : Le projet de BHNS passe à proximité et au sein de la zone, il conviendra d'aménager son accès depuis la zone de projet.

Le site est actuellement occupé par des constructions qui seront démolies, des espaces en friche et des espace d'abord de terrib.

L'aménagement de cet espace permettra de développer l'activité économique, l'offre de déplacement, l'offre en habitat, le tout dans un contexte mêlant environnement naturel et urbain.



Une partie de la zone d'étude : friche végétalisée. Le terrib au fond à gauche.

2. *Orientations particulières*

Accès au site

Plusieurs accès au site seront aménagés. Ils seront pour véhicules motorisés ou non.

Deux secteurs principaux seront desservis : le secteur « pôle de transport en commun » ; le secteur résidentiel.

Le premier sera accessible via un accès spécifique dédié aux taxis et à la dépose-minute afin de desservir la future gare.

Le second sera accessible depuis deux accès primaires et six accès secondaires. Le premier accès primaire sera aménagé dans le prolongement du boulevard Piette au sud et le second à l'est.

Les accès secondaires seront aménagés depuis le boulevard Schweitzer au sud.

Un principe de desserte de la gare pour les bus (BHNS) sera également à mettre en place à l'ouest (au niveau des voies ferrées).

Ces accès seront mis en place afin d'entrer et de sortir des parcelles. Ils supporteront les voiries primaires et secondaires et devront être parfaitement sécurisés pour l'ensemble des usagers.

Voirie

Un principe de bouclage routier sera à prévoir sur la parcelle d'étude depuis les accès précités. Un maillage constitué de voies primaires et secondaires sera mis en place au sein de la zone de projet. Une voie primaire passera sur la limite nord de la zone et

sera raccordé au réseau viaire existant notamment via une autre voie primaire aménagée dans le prolongement de la rue Piette. Le réseau secondaire viendra s'accoler à ce réseau primaire. De plus, le pôle de gare et gare routière sera raccordé à ces voies primaires. Les voiries primaires devront être accompagnées de cheminement piétonniers et de traitements paysagers. Des voiries secondaires accompagnées de cheminements piétonniers viendront compléter le maillage viaire et se raccorder soit au réseau primaire mis en place soit au réseau existant (boulevard Schweitzer). Elles pourront emprunter des voies existantes, en restructurant les espaces afin de rendre homogène le secteur. Concernant le pôle de transport en commun, il conviendra d'aménager une voie de desserte pour les taxis et de dépose-minute.

Sécurisation des carrefours

Les carrefours créés devront être sécurisés pour tous les usagers.

Ils devront être lisibles et sécurisés afin de garantir des conditions d'évolution au sein de la commune les plus sûres.

Intégration paysagère et préservation des ressources naturelles

Il conviendra de veiller à la bonne intégration paysagère de la zone d'étude. Pour cela, les espaces verts et voiries primaires devront recevoir un traitement paysager qualitatif rendant le cadre de vie agréable pour les usagers.

Liaisons douces

L'ensemble de la zone sera praticable par les usagers de modes de déplacement doux, notamment le long des voies routières. De plus, un maillage doux sera mis en place au sein du projet.

Ces liaisons douces devront être parfaitement sécurisées pour permettre un déplacement sûr dans la commune.

Organisation, programmation et implantation des constructions

Le site d'étude présentera 3 entités principales :

- 1- le pôle de transport collectif comprenant la gare, la gare routière, la dépose-minute, les taxis... : situé à proximité de la voie ferrée à l'ouest de la zone. Cette zone est raccordée au reste par la voie primaire aménagée au nord.
- 2- les parkings relais : situés le long de la voie ferrée jusqu'à la limite communale.
- 3- les logements et commerces... : situés entre le boulevard Schweitzer et la voie primaire la plus au nord.

Le passage du BHNS, au sein du site et à proximité, induit l'obligation de respecter une densité de 50 lgts/Ha sur la quasi-intégralité de la zone d'étude (Bande des 500m - voir plan). Pour plus de cohérence, l'ensemble de la zone devra comporter une densité minimale de 50 lgts/Ha.

Mixité fonctionnelle

Cette zone sera entièrement multifonctionnelle : transport, logement, commerces, services....

Cela permettra de dynamiser ce secteur communal.

Transport en commun

La zone d'étude étant dédiée en partie au transport en commun, il conviendra de veiller au bon raccordement entre les différentes zones du projet.

Equipement en réseaux du site

Le site sera raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement.

Les dispositifs de récupération des eaux pluviales auront pour objectif d'infiltrer l'eau au maximum.

Prise en compte des risques miniers

La parcelle d'étude est concernée par des risques miniers qu'il conviendra de prendre en compte en amont de l'aménagement de la zone.

Il conviendra de respecter :

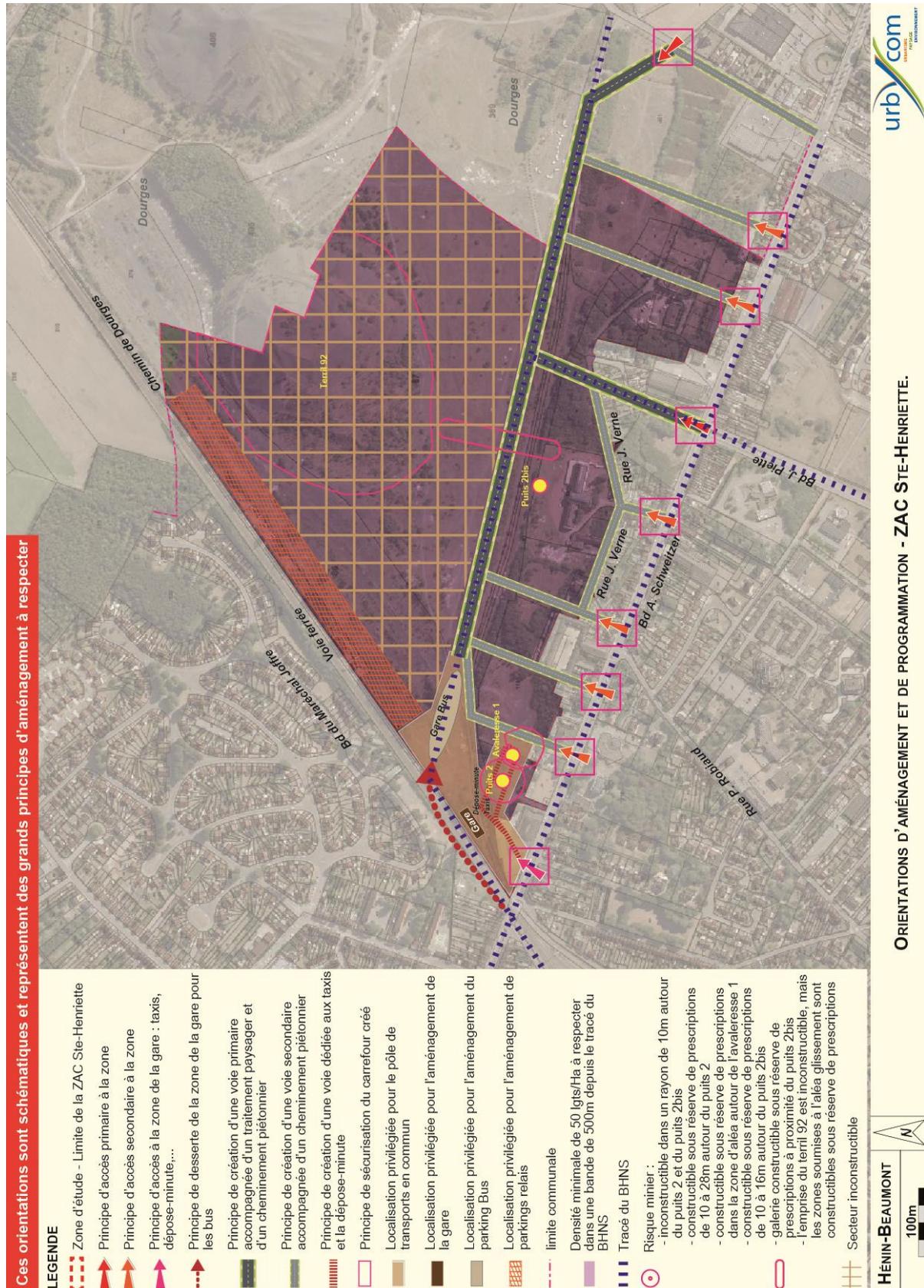
- une servitude de protection de 10m autour du puits de mine 2 et 2bis (inconstructible). Dans une zone comprise de 10 à 28m autour du puits 2, les constructions seront autorisées sous prescriptions. Les constructions seront autorisées sous prescriptions dans la zone d'aléa autour de l'avaleresse 1 et dans une zone comprise entre 10 et 16m autour du puits 2bis. La galerie située à proximité du puits 2bis sera également constructible sous prescriptions. L'emprise du terril 92 est inconstructible, mais les zones soumises à l'aléa glissement sont constructibles sous prescriptions.

(Il conviendra de se rapprocher des services ad-hoc (DDTM, DREAL), voire de réaliser des études de sols).

Il conviendra de réaliser des études de sols afin d'envisager la mise en place du projet.

3. Schéma d'aménagement

Le schéma qui suit retranscrit les grands principes des orientations particulières d'aménagement et d'urbanisme exposées ci-dessus.



XII. FAÇADE EST

1. *Contexte et enjeux*

Le projet est situé sur le territoire la commune d'Hénin-Beaumont, dans le département du Pas-de-Calais. Il est situé à l'est de l'autoroute A1, entre les communes d'Esquerchin, de Courcelles-les-Lens et de Quiery-la-Motte.

Le projet bénéficie d'une très bonne desserte routière avec la proximité immédiate de l'autoroute A1 et de l'autoroute A21, et la RD47 qui le longe au sud.

Il est situé en continuité d'une zone commerciale « Maison + », localisée sur le territoire d'Hénin-Beaumont, en lien avec la ZA du Pommier, la ZAC du Bord des eaux et la ZA Peupleraie.

Le secteur présente déjà une vocation économique et commerciale. Les terrains sont occupés par des terres agricoles, des champs cultivés. Il est délimité par des parcelles cultivées au nord, la RD47 au sud, l'autoroute A1 à l'ouest et des parcelles cultivées à l'est, avec la présence du centre logistique Douai-Goodman. Il n'y a aucun bâtiment sur le site.

Le GRP «Tour du Bassin Minier» et une ligne électrique haute tension traversent la zone d'étude.

Le projet présente une superficie de 96,8 Hectares.

Il permettra d'accueillir des activités industrielles, artisanales ou commerciales, en prolongement des zones économiques existantes.



Une partie de la zone d'étude vue depuis le carrefour giratoire situé au-dessus de l'A1

Le projet de développement commercial de la façade-est permettra de conforter et de permettre le développement économique du territoire, en agrandissant un pôle économique. Il favorisera l'attractivité économique du territoire et permettra la création d'emploi dans un secteur où le taux de chômage est important.

En outre, le projet présenté mettra l'accent sur l'intégration paysagère et urbaine de la future zone économique : aménagement d'ouverture visuelle, mise en place d'une façade commerciale qualitative....

2. *Orientations particulières*

Déplacements

La desserte principale du site d'étude se fera, à l'ouest, via l'aménagement d'un ouvrage d'art débouchant sur une aire de retournement et permettant de se connecter au carrefour giratoire implanté au-dessus de l'A1. Le tracé des voiries de la zone d'étude est évolutif - il sera affiné en fonction des entreprises et des besoins. Dans un premier temps aucun bouclage viaire de la zone n'est prévu.

Les voiries créées devront être accompagnées d'un traitement paysager et de cheminements piétonniers afin de permettre la desserte du site aux modes doux.

Le site d'étude sera accessible aux véhicules en deux points :

- depuis le carrefour giratoire et le futur ouvrage d'art à l'ouest,
- depuis la RD47 au sud-est (accès potentiel à aménager selon les besoins de la zone).

Afin de rendre sûr les déplacements, l'ouvrage devra avoir une longueur de 300m minimum afin de respecter le maximum de 5% de pente.

La desserte et l'organisation du site devra permettre des déplacements simples, fluides et rapides pour les poids-lourds et les véhicules légers.

Les déplacements doux se feront sur des voies dédiées (le long des voiries ou non) afin de les rendre les plus sûrs possibles. Le tracé du GRP sera légèrement modifié mais conservera son principe de liaisonnement. Il suivra en partie la limite sud (RD47) pour remonter le long de la limite Est et enfin retrouver son tracé d'origine.

Composition urbaine et architecturale

La proximité de la zone à l'A1 classée axe à grande circulation induit une bande d'inconstructibilité de 100m depuis l'axe central de l'A1 permettant de tamponner une partie des nuisances.

La zone sera d'un seul tenant avec une voirie de desserte raccordée au carrefour giratoire situé sur l'A1. Toutefois ce parti d'aménagement pourra évoluer selon les besoins de la zone. Jusqu'à 5 parcelles pourront être découpées.

La façade autoroutière tout comme celle de la RD47 permettront un effet vitrine des futures entreprises. Soigner les transitions et les façades est un enjeu premier de la zone. Il conviendra donc d'imposer un traitement architectural et paysager des façades routières.

Ainsi, les façades des constructions visibles par les usagers depuis les axes de circulation extérieurs et intérieurs devront être soignées et intégrer un travail architectural plus poussé que sur les autres côtés du bâti, afin d'offrir des bâtiments et une ambiance de qualité.

Afin d'intégrer de la meilleure façon possible le futur projet, il conviendra de limiter les hauteurs des constructions de façon adaptée. Pour ne pas engendrer un sentiment d'écrasement depuis les axes routiers, les hauteurs des constructions ne pourront pas être supérieures à 12m par rapport au terrain naturel.

Traitement paysager

Les voiries du site seront accompagnées d'un traitement paysager, de voies piétonnes et de noues paysagères (sauf impossibilité technique). Le nouveau tracé du GRP pourra recevoir un traitement paysager sur sa séquence longeant la limite est.

La frange est du site, en relation avec les espaces agricoles, devra être végétalisée et traitée de façon paysagère afin de soigner la transition entre les différentes vocations et de casser les vues depuis les points de vue éloignés.

Les façades des bâtiments ouvertes aux vues depuis les axes routiers devront être traitées de manière qualitative et pourront s'accompagner d'un traitement paysager permettant l'intégration du projet dans son environnement. Ce traitement permettra de tamponner et de cadrer les nuisances visuelles et sonores.

Une bande paysagère sera aménagée en frange d'A1. Elle prendra la forme d'une bande enherbée accompagnée de bosquets et d'arbres de hauts jets judicieusement disposés afin de limiter les échanges visuels non qualitatifs et au contraire d'agrémenter ces échanges entre l'A1 et le site d'étude. Cette bande pourra également permettre la gestion des eaux pluviales.

Afin de faire bénéficier aux entreprises d'une large vitrine commerciale, des ouvertures visuelles devront être aménagées depuis l'A1 à l'ouest. Associé aux principes de qualité architecturale et paysagère définies ci-dessus, ce principe de vitrine valorisera ce secteur communal et les entreprises implantées.

Contraintes techniques

Une ligne électrique haute tension traverse la zone. Il conviendra de la prendre en compte lors des aménagements si elle n'est pas déplacée.

Gestion hydraulique

L'imperméabilisation des sols est source de problèmes sur le territoire. Les répercussions sur les réseaux existants sont souvent importantes (saturation) : risques d'inondation possibles. Il convient donc de prendre le problème en amont et de gérer et intégrer la gestion des eaux pluviales dans le projet.

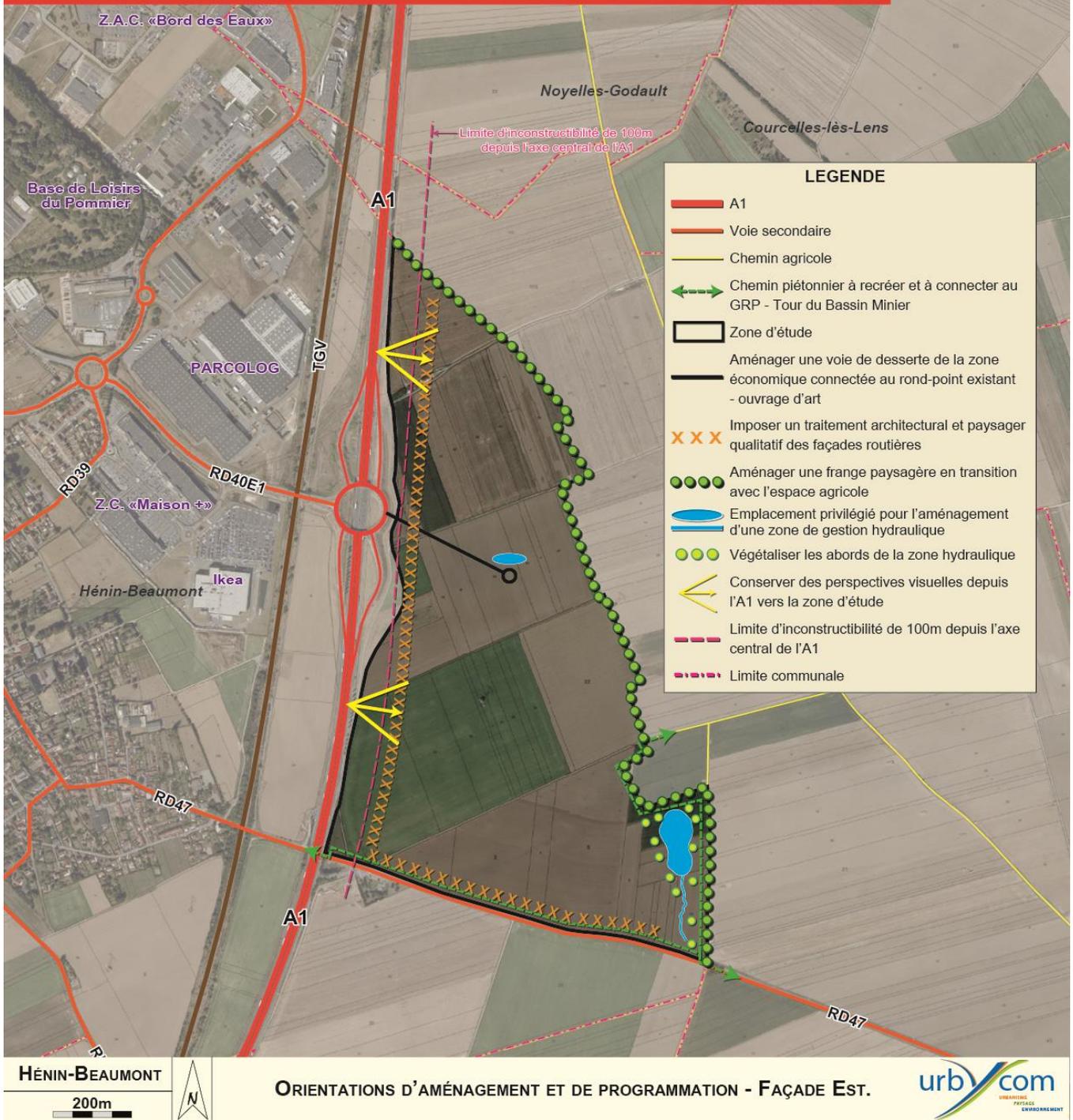
Sur le site, il conviendra d'assurer la continuité hydraulique de réseau en place. L'imperméabilisation du site sera limitée autant que possible et les eaux pluviales seront traitées à la parcelle.

Pour compléter le schéma paysager, il conviendra de développer une zone de gestion des eaux pluviales traitée de façon paysagère. Une zone propice pour cela se situe au sud-est (zone basse de la zone d'étude). Une seconde zone pourra être aménagée à proximité de l'ouvrage d'art afin de gérer ses propres eaux.

3. Schéma d'aménagement

Le schéma qui suit retranscrit les grands principes des orientations particulières d'aménagement et d'urbanisme exposées ci-dessus.

Ces orientations sont schématiques et représentent des grands principes d'aménagement à respecter



XIII. SECTEUR SITUE ENTRE LA RUE FERRY ET LA RUE LA FONTAINE

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement à l'accueil d'habitats se situe au centre géographique de la commune d'Hénin-Beaumont. Il prend place sur un vaste espace constitué de terres agricoles cultivées.

Il représente une surface de 50,8 Ha. L'ouest et le nord de la zone sont occupés par des espaces résidentiels, mêlant quelques activités économiques. L'est est marqué par des secteurs boisés et le passage d'un cavalier, ainsi que par le Parc d'Activités de la Peupleraie. Le sud est quant à lui bordé de terres agricoles. Une voie verte borde le site d'étude du nord à l'est via notamment la rue Ferry et le chemin cavalier.

La zone est accessible depuis la rue la Fontaine (à l'ouest), le boulevard du 19 Mars 1962 (à l'est) et depuis des voies de desserte existante le long de la rue Ferry au nord.



Une partie de la zone d'étude vue depuis Boulevard du 19 Mars 1962 à l'est.

L'aménagement de cet espace permettra de développer un espace résidentiel dans un contexte mêlant environnement agricole, résidentiel et d'activités.

2. *Orientations particulières*

Accès au site

Cinq accès potentiels au site pourront être aménagés. Ils seront pour véhicules motorisés ou non.

- 1 accès à l'ouest depuis la rue la Fontaine,
- 1 accès au nord-ouest depuis un espace libre en façade de RD919,
- 2 accès au nord depuis le Chemin Vilain et la rue G. Mûquet permettant de rejoindre la rue Ferry,
- 1 accès à l'est depuis le Boulevard du 19 Mars 1962.

Ces accès seront mis en place afin d'entrer et de sortir des parcelles. Ils supporteront les voiries primaires et secondaires et devront être parfaitement sécurisés pour l'ensemble des usagers.

Voirie

Un principe de bouclage routier sera à prévoir sur la parcelle d'étude depuis les accès précités. Un maillage constitué de voies primaires et secondaires sera mis en place au sein de la zone de projet. Les voies créées devront être raccordées au maximum au réseau viaire existant.

Les voiries créées devront être accompagnées de cheminement piétonniers et de traitements paysagers.

Sécurisation des carrefours

Les carrefours créés devront être sécurisés pour tous les usagers (rue Ferry, rue la Fontaine, Boulevard du 19 Mars 1962). Ils devront être lisibles et sécurisés afin de garantir des conditions d'évolution au sein de la commune les plus sûres.

Intégration paysagère et préservation des ressources naturelles

Il conviendra de veiller à la bonne intégration paysagère de la zone d'étude. Pour cela, les voiries devront recevoir un traitement paysager qualitatif rendant le cadre de vie agréable pour les usagers. De plus, les franges du projet en lien avec les habitations, les espaces agricoles, les espaces végétalisés devront être traitées à l'aide d'une frange paysagère végétalisée afin de limiter les échanges visuels et les nuisances associées.

Les espaces libres de constructions devront présenter un fort taux de végétalisation afin d'agrémenter au maximum le cadre de vie des futurs usagers. Des perspectives visuelles devront être conservées depuis la zone d'étude vers la plaine agricole au sud.

Liaisons douces

L'ensemble de la zone sera praticable par les usagers de modes de déplacement doux, notamment le long des voies routières. De plus, un maillage doux sera mis en place au sein du projet.

Ces liaisons douces devront être parfaitement sécurisées pour permettre un déplacement sûr dans la commune et devront permettre la liaison avec le réseau doux existant (voie verte).

Organisation, programmation et implantation des constructions

Deux zones d'urbanisation prioritaire prendront place à l'ouest et à l'est (voir plan). Le secteur restant (au centre) sera dédié à une urbanisation future qui ne pourra être réalisée que lorsque les deux autres secteurs seront aménagés. Des espaces verts compléteront ces secteurs urbanisés.

Il conviendra de respecter une densité de 30 lgts/Ha sur l'ensemble de la zone d'étude.

Equipement en réseaux du site

Le site sera raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement.

Les dispositifs de récupération des eaux pluviales auront pour objectif d'infiltrer l'eau au maximum.

Perspective d'évolution

Afin d'envisager le développement cohérent de la zone, il conviendra de conserver des perméabilités viaires au sud permettant un liaisonnement vers de potentiels futurs projets. Ceci permettra de limiter l'enclavement des secteurs.

3. Schéma d'aménagement

Le schéma qui suit retranscrit les grands principes des orientations particulières d'aménagement et d'urbanisme exposées ci-dessus.

Ces orientations sont schématisées et représentent des grands principes d'aménagement à respecter

LEGENDE

-  Zone d'étude - 50,8 Ha
-  Principe de création d'un accès routier potentiel à la zone
-  Principe de création d'un accès piétonnier potentiel à la zone
-  Principe de sécurisation du carrefour créé
-  Principe de création d'une frange paysagère végétalisée
-  Voie verte existante à liasonner avec le projet
-  Principe de création d'espaces verts paysagers (végétalisation poussée du secteur)
-  Principe de création de perméabilité viaire
-  Zone d'urbanisation prioritaire
-  Zone d'urbanisation future (à aménager lorsque les secteurs prioritaires le seront)
-  Principe de création de perspective visuelle qualitative vers l'espace agricole

Il conviendra de réaliser un bouclage viaire de la zone. Les voiries devront être accompagnées de cheminements piétonniers et de traitements paysagers.

Il conviendra de respecter une densité minimale de 30 lgts/Ha sur l'ensemble de la zone.



HÉNING-BEAUMONT



100m

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SECTEUR SITUÉ ENTRE LA RUE FERRY ET LA RUE LA FONTAINE.

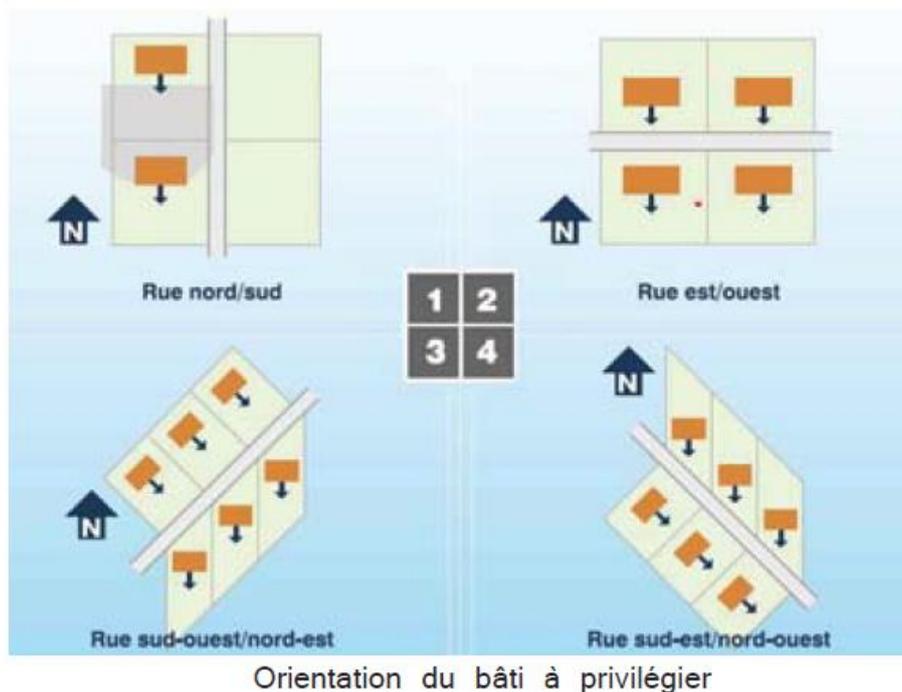
XIV. RECOMMANDATIONS POUR L'AMENAGEMENT DES ZONES D'ETUDES

Aménagement bioclimatique

L'urbanisation de la zone devra être basée sur des réflexions prenant en compte l'aménagement bioclimatique. L'opération devra s'adapter son environnement (et non l'inverse) et en tirer le plus de bénéfices possible en fonction de son usage, notamment en matière d'énergie.

Afin d'optimiser les avantages liés à l'aménagement bioclimatique, notamment en terme de confort de vie et de réduction des coûts, il conviendra de :

- Etudier la topographie de façon à optimiser l'implantation sur la parcelle.
- Etudier les ombres portées des bâtiments et éviter les nuisances liées à celles-ci.
- Implanter le jardin et les maisons de façon à ce qu'ils profitent au maximum des apports solaires (hiver= capter et retenir la chaleur ; été = capter et retenir la fraîcheur).
- Etudier les matières (eau, végétal...) et matériaux (enrobé, béton, bois...) existant à proximité et à mettre en place. Chaque élément possède des caractéristiques qui permettent de définir son efficacité selon l'environnement donné.
- Etudier les vents afin de ne pas créer de couloir de vent et de ne pas exposer les façades aux vents dominants.



Energie

La production et l'utilisation raisonnée de l'énergie sont des enjeux majeurs de la gestion d'un territoire. Afin de tendre vers une bonne maîtrise de l'énergie, il conviendra de :

- Appliquer à minima la RT2012 pour les constructions.
- Etudier les possibilités de mise en place de systèmes de production d'énergies renouvelables adaptés au contexte, et si possible de penser une mutualisation du réseau : éolienne, solaire thermique, solaire photovoltaïque, géothermie, filière bois, aérothermie.
- Etudier la possibilité de se raccorder ou de créer un réseau de chaleur.
- Mettre en place un éclairage public adapté et efficace, notamment en terme de sécurité et de consommation, et surtout non intrusif : utilité, orientation, diffusion, puissance... sont de critères à étudier lors de la conception du projet.

Déchets

La réduction et la réutilisation des déchets fait partie des enjeux majeurs de nos sociétés, ainsi il conviendra de :

- Favoriser le tri à domicile et au sein de l'espace public avec l'implantation de points d'apport volontaire. Bien sûr en les intégrant dans le paysage.
- Inciter les habitants à s'équiper de bacs de compostage.

Eau

Afin d'appliquer une gestion maîtrisée de l'eau, il conviendra de mettre en place des moyens d'économie et de récupération de l'eau (exemple : bac de récupération des eaux de pluie).

Dispositifs techniques

Les dispositifs implantés à l'extérieur de la construction devront être bien intégrés, de manière à minimiser leur impact visuel. Plusieurs pistes pour cela :

- Les implanter sur des constructions annexes,
- Les implanter de manière à ce qu'ils ne soient pas visibles de la voie publique ou de l'espace public,
- Les regrouper,
- Les dissimuler, par exemple par le choix d'une végétation adaptée,
- Adapter l'implantation à la composition de la construction.