Hénin-Beaumont

PLAN LOCAL D'URBANISME
HÉNIN-BEAUMONT

03 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

RÉVISION PLU PRESCRIT PAR DCM LE : **12 avril 2019**

PLU ARRÊTÉ PAR DCM LE : **15 juillet 2021**

PLU APPROUVÉ PAR DCM LE : **4 février 2022**

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Municipal

Le Maire

A4 PLUS A
ARCHITECTURE & URBANISME
Agence d'architecture et d'urbanisme
17 rue Ramponeau 75020 Paris
tél. : 01 43 49 10 11
mail : contact@a4plusa.com
www.a4plusa.com

TITRE 00 : introduction page 05

TITRE 01 : Les OAP de secteurs page 13

OAP n°1 - Gustave Delory - Parc des Îles page 15

OAP n°2 - Delmote page 23

OAP n°3 - Benalu page 31

OAP n°4 - Mecastamp page 39

OAP n°5 - Léon Blum page 47

OAP n°6 - Willy Brandt page 55

OAP n°7 - Polyclinique page 63

OAP n°8 - Beaumont - Rue de la Gare page 71

TITRE 02 : Les OAP thématiques page 79

OAP Air - Climat - Énergies page 81

OAP Mobilités douces page 101

OAP Trame verte et trame bleue page 109

TITRE 00
INTRODUCTION

01
CADRAGE RÉGLEMENTAIRE

Conformément aux articles L.151-6 et L.151-7 du Code de l'Urbanisme : «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, les déplacements et, en zone de montagne, sur les unités touristiques nouvelles».

«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, favoriser la densification 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.»

L'élaboration des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) s'inscrit dans le prolongement des objectifs issus du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) et préfigure des prescriptions réglementaires.

Étape rendue obligatoire depuis l'adoption des lois portant «Engagement national pour l'environnement» (Grenelle 1 et 2), la définition des OAP permet à la collectivité d'engager une réflexion prospective et opérationnelle, en identifiant des secteurs stratégiques de développement et/ou de renouvellement urbain, potentiellement porteurs de projet.

02
COMMENT INTERPRÉTER CE DOCUMENT ?

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation définissent des principes d'aménagement qui s'imposent aux occupations et utilisations du sol dans un rapport de simple compatibilité selon les conditions définies par le code de l'urbanisme.

En fonction des situations, ces principes peuvent faire aussi l'objet de traductions plus strictes dans le règlement et ses documents graphiques (plan de zonage).

02.1.
PRINCIPE DE VOIRIE

02.1.1.
LES CARACTÉRISTIQUES

Dans la notice, les principes de voirie sont représentés de la façon suivante :

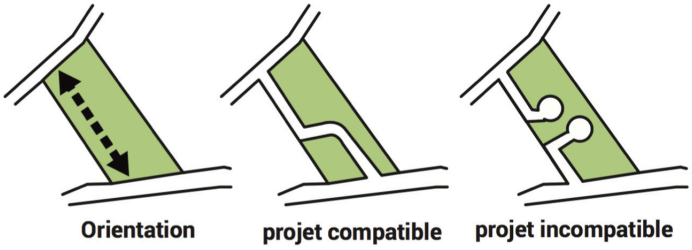
Principe de voirie à créer / à prolonger

Principe de voirie mode doux à créer

Les schémas indiquent les tracés souhaitables des principaux axes de voirie à créer, prolonger ou restructurer.

02.1.2.
ÉVALUATION DE LA COMPATIBILITÉ

Pour être compatibles, les aménagements doivent respecter les principes d'accroche et de mise en relation des voies et cheminements les uns avec les autres. Cela n'exclue pas la possibilité de créer des axes secondaires/ supplémentaires.



02.2.
PRINCIPE DE RÉPARTITION DE LA PROGRAMMATION

02.2.1.
LES CARACTÉRISTIQUES

La présente notice définit des principes de répartition programmatique des zones urbaines concernées :

- Secteur sous forme d'habitat mixte
- Secteurs dédiés aux équipements publics
- Secteurs dédiés aux activités économiques

Le document indique parfois des principes d'implantation préférentielle des constructions, dans une logique de principes d'alignement des constructions par rapport à des axes ou encore par rapport à d'autres constructions.

02.2.2.
ÉVALUATION DE LA COMPATIBILITÉ

Les schémas reprennent ou précisent les règles de zonage et du règlement en indiquant les vocations principales des espaces/îlots et les caractéristiques fondamentales de leur organisation spatiale.

Pour être compatibles, les aménagements doivent respecter, en fonction de la division de l'espace en îlots et pour chacune des typologies, les fourchettes indiquées sur les documents graphiques exprimés en unités de logements lorsque cela est précisé.

02.3.
PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT DES ESPACES EXTÉRIEURS

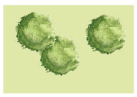
La notice définit les principes d'aménagement des espaces extérieurs qui peuvent avoir une fonction d'espaces verts et/ou de bassin de rétention aménagés accessibles traités comme tels, ou encore des noues paysagères.
La notice indique également des principes de boisements, de plantations à maintenir ou à créer.

Frange paysagère arborée à créer

Principe de noue paysagères à créer

Principe de haie paysagère à créer

Principe de traitement qualitatif des lisières de boisements à préserver



Parc public à aménager

03
LOCALISATION DES OAP À HÉNIN-BEAUMONT

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation définissent les principes directeurs pour l'aménagement futur de la commune, choisis par la collectivité, pour la gestion de l'espace sur des quartiers ou secteurs à enjeux spécifiques.

Le Plan Local d'Urbanisme identifie 9 secteurs spécifiques faisant l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation (cf. plan suivant) :

- l'OAP n°1 du secteur Gustave Delory - Parc des Iles à vocation principale résidentielle ;
- l'OAP n°2 du secteur Delmotte à vocation principale résidentielle ;
- l'OAP n°3 du secteur Benalu à vocation principale résidentielle ;
- l'OAP n°4 du secteur Mecastamp à vocation mixte,
- l'OAP n°5 du secteur Léon Blum à vocation principale résidentielle ,
- l'OAP n°6 du secteur Willy Brandt à vocation principale résidentielle,
- l'OAP n°7 du secteur Polyclinique à vocation principale résidentielle,
- l'OAP n°8 du secteur rue de la Gare de Beaumont à vocation principale résidentielle.

En plus de ces OAP de secteurs, le PLU comprend 3 OAP thématiques :

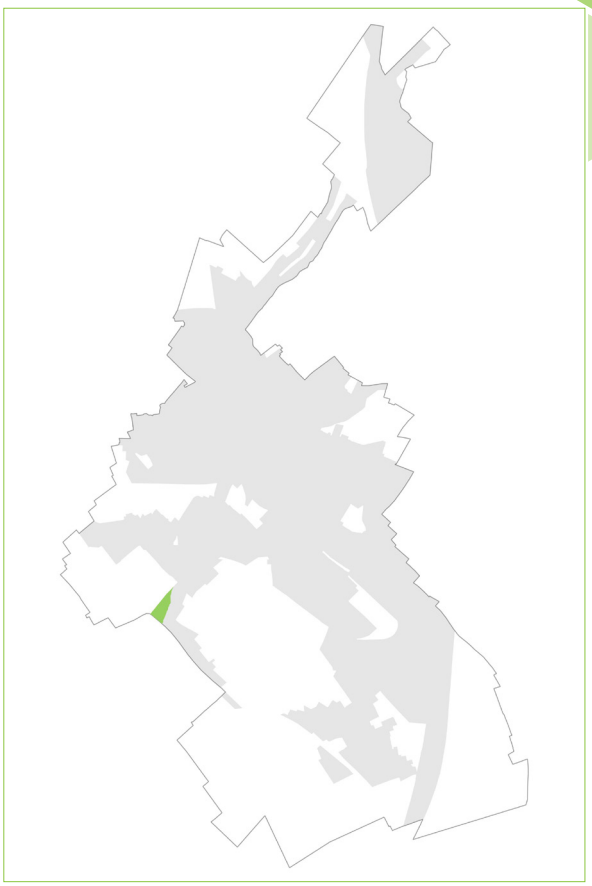
- OAP Air Climat Energie
- OAP Trame Verte et Bleue
- OAP mobilités douces

7
5
6
3
4
2
1
8

TITRE 01
ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE SECTEURS

SECTEUR 1

GUSTAVE DELORY - PARC DES ILES



surface de l'OAP : 3,9 ha
destination principale : habitat
surface dédiée à l'habitat : 3,9 ha
densité : 30 log/ha
nombre de logements : 117

CONTEXTE

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 Iles à vocation de loisirs et au nord-ouest se trouve un terril.

Une 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.

PARTI D'AMÉNAGEMENT

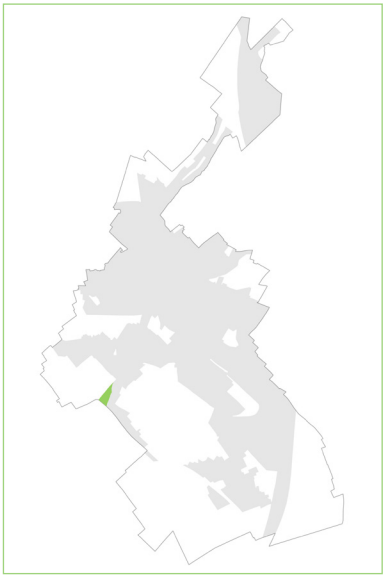
Le secteur présente des ambiances et vocations variées (loisirs, habitat, milieu naturel,...) qu'il conviendra de prendre en compte afin d'intégrer le projet dans cet environnement.

L'aménagement de la zone sera traité sous la forme d'une opération d'ensemble ou au coup par coup dans le respect strict des orientations de l'OAP.

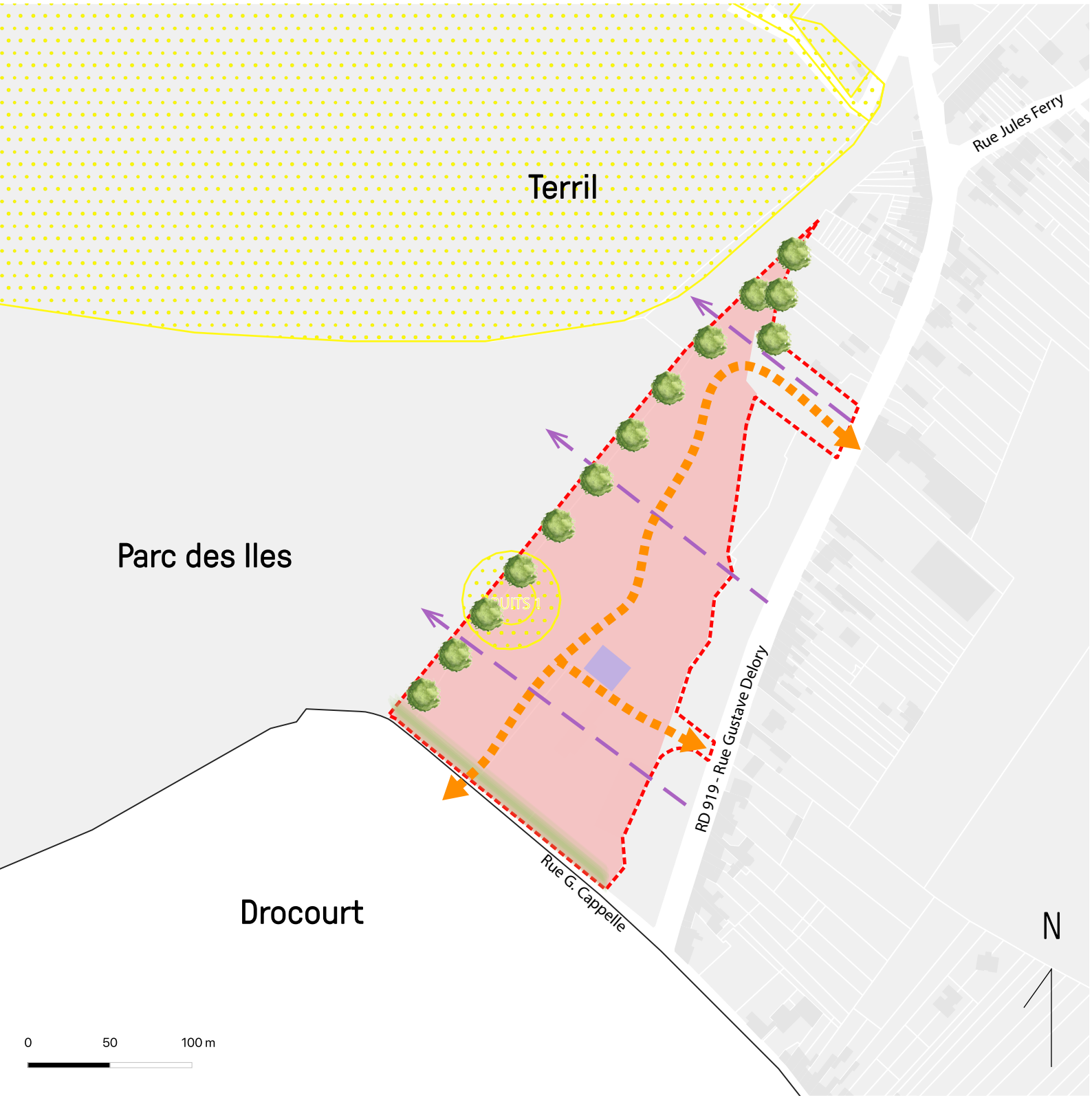
La zone se situe au sein de la zone tampon du Bassin Minier (bien UNESCO). Il convient de prêter une attention particulière à son traitement.
Aussi, le caractère charnière de la zone vis à vis du Parc des Iles implique des enjeux importants en termes de paysage et de connexion au sein de la commune.

Orientation d'Aménagement et de Programmation

Secteur Gustave Delory - Parc des Iles



surface de l'OAP : 3,9 ha
destination principale : habitat
surface dédiée à l'habitat : 3,9 ha
densité : 30 log/ha
nombre de logements : 117



Orientation d'Aménagement et de Programmation
Secteur Gustave Delory - Parc des Iles

Mobilités, espaces publics

Principe de desserte à la zone

Paysage et patrimoine

Aménager des perspectives visuelles depuis la rue Gustave Delory vers le terril

Construction remarquable à préserver et à intégrer au projet sauf contraintes techniques dûment justifiées

Logements, équipements, densité

Secteur à dominante de logements

Densité minimale des esapces d'habitat : 30 logements /ha

Environnement, santé et énergie

Principe de conservation, valorisation ou création d'une haie paysagère

Principe de création d'une frange paysagère : bande enherbée + plantations

Risques

Risque minier lié à un puits de mine

Périmètre de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation

Mobilité, espaces publics

	Un principe de bouclage routier sera à prévoir sur la parcelle d'étude depuis les accès des rues Capelle et Gustave Delory. La voirie devra être aménagée de façon la plus sure 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. Ces accès seront mis en place afin d'entrer et de sortir de la parcelle et devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers.
	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. Ainsi les équipements et commerces seront accessibles à pied.
	Le schéma de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation indique les tracés souhaitables des principaux axes de voirie à créer, prolonger ou restructurer dans une vision d'aménagement cohérente. Le maillage des voiries secondaires, essentiellement dédié à la desserte des lots et donc non porté graphiquement dans l'OAP, devra veiller à prévoir la circulation sans gêne des engins de collecte des déchets et des engins liés à la sécurité publique. À défaut, ces voies devront impérativement prévoir des aires de retournement aux normes.
STATIONNEMENT	Les stationnements nécessaires devront être adaptés à la taille et à la nature du ou des projets envisagés et placés obligatoirement à l'intérieur des opérations. Toutes les dispositions devront être prises pour limiter les effets négatifs du stationnement irrégulier sur la voirie publique. Un stationnement en sous-sol, et principalement pour l'habitat collectif, pourra être envisagé après études de sol. Ces aménagements devront laisser une part significative d'aménagements paysagés. La philosophie du projet consiste à masquer le plus possible le stationnement automobile afin de conforter le cadre de vie. Enfin, les projets devront intégrer des stationnements pour les cycles conformément à la législation en vigueur.

Paysage et patrimoine

	Il conviendra de préserver des percées visuelles depuis la rue Gustave Delory vers le terril à l'arrière du projet.
	L'ancienne salle de jour des mineurs présente sur le site devra être préservée sauf en cas de contraintes techniques dûment justifiées. Son réinvestissement, s'il est possible, devra être intégré au projet global du secteur.
INTÉGRATION PAYSAGÈRE	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. Les axes viaires devront être accompagnés d'un traitement paysager sur toute leur longueur. De façon générale, il convient de proposer un projet qui veille à la mise en place d'une parfaite insertion urbaine avec l'environnement, le paysage et le tissu urbain préexistants. Il s'agit d'adapter le projet aux nouveaux enjeux urbain. Il devra nécessairement respecter une forme urbaine compacte et adaptée à la configuration des lieux en assurant : ▪ la cohérence urbaine : trame paysagère, trame parcellaire, voiries et cheminements ; ▪ la cohérence architecturale à l'échelle du site pour créer un quartier qui réponde aux enjeux en termes d'innovation, de performance énergétique, ... Aussi, il est attendu que les constructions doivent s'adapter à la topographie de la zone et non l'inverse.
QUALITÉ URBAINE	L'objectif ici est de traduire de façon opérationnelle le principe de trame verte encouragée par la commune et en adéquation avec le Grenelle de l'Environnement. Afin de qualifier la zone, mais aussi d'assurer un traitement qualitatif entre le tissu urbain existant et celui projeté, une forte exigence est attendue sur l'insertion et le traitement paysagé de la zone.

Logements, équipements, densité

	Environ 117 logements sont attendus sur l'ensemble du secteur s'agissant de respecter les objectifs de densification du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) qui préconise une densification basée sur 30 logements par hectare minimum. Les logements devront nécessairement être diversifiés pour répondre activement aux parcours résidentiels des habitants et afin de renforcer la mixité urbaine et sociale.
EQUIPEMENT EN RÉSEAUX DU SITE	Le site devra être raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement aux frais du pétitionnaire. Les techniques de gestion des eaux pluviales seront privilégiées et auront ainsi pour objectif d'infiltrer les eaux pluviales au plus proche du point de chute. Les dispositifs de récupération des eaux pluviales devront être installés en veillant au respect de la réglementation en vigueur.

Risques

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 adhoc (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.

Environnement, santé, énergie

Les limites du site en bordure de la rue G. Cappelle présenteront des haies paysagères afin de préserver l'intimité des constructions.

Au nord de la zone d'étude, l'interface entre les espaces d'habitat et le parc des Iles devra être végétalisée sous la forme d'une frange paysagère tampon arborée.

L'attention des pétitionnaires est attirée sur le fait qu'il est exigé un travail de continuité végétale dans l'espace public.
Les espaces verts seront traités par plantation d'espèces rustiques nécessitant peu d'arrosage. Ces zones tampons peuvent également permettre l'insertion de cheminement doux pédestres et/ou cyclables.
Le secteur doit participer à la trame verte générale de par sa structure paysagère et ses qualités environnementales. Il doit s'appuyer sur une diversité des ambiances paysagères dans les opérations d'aménagement.

TERRAIN NATUREL

En termes de topographie, le projet devra impérativement se faire en cohérence avec le niveau du terrain naturel.

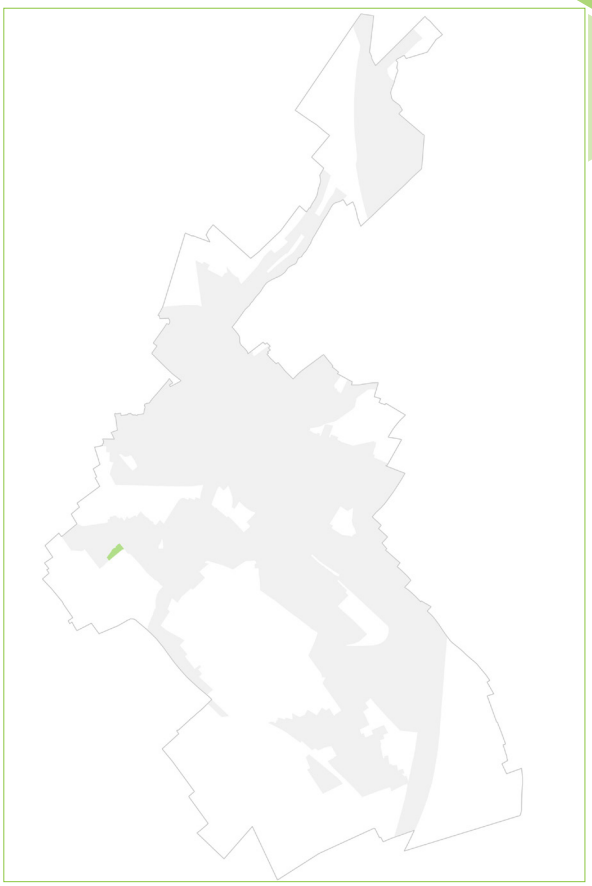
DÉVELOPPEMENT DURABLE

La commune met en avant plusieurs ambitions concernant les principes d'aménagement durable, parmi lesquelles nous pouvons citer :

- créer de nouvelles voiries et cheminements doux pour favoriser le désenclavement des secteurs et renforcer la pratique et les connexions avec l'existant ;
- être novateur en termes de morphologies urbaines adaptées à l'environnement ;
- dicter une répartition optimale entre la densité bâtie et les espaces libres et végétalisés ;
- arborer et végétaliser l'espace public pour favoriser la biodiversité et la perméabilité des sols mais aussi pour renvoyer l'image d'une ville jardin ;
- optimiser les performances énergétiques des constructions pour s'inscrire dans une orientation d'exemplarité portée par les Loi Engagement National pour l'Environnement et Loi de Transition Énergétique ;
- limiter l'emprise de la voirie pour donner la priorité aux cheminements piétons et aux cycles ;
- préférer la perméabilité des matériaux de surface et imposer l'infiltration des eaux pluviales à la parcelle.

SECTEUR 2

DELMOTTE



surface de l'OAP : 1,4 ha
destination principale : habitat
surface dédiée à l'habitat : 1,4 ha
densité : 30 log/ha
nombre de logements : 42

CONTEXTE

Le projet s'insère en profondeur, entre un tissu résidentiel et le terril.
Les franges Nord, est et Ouest sont osccupées par des habitations et la frange sud par un terril.
La zone est actuellement occupée par des espaces végétalisés. Elle est accessible depuis le Boulevard de Frères Leterne.
Le projet est l'occasion de développer l'habitat à proximité d'équipements tels que le stade ou les établissements scolaires.

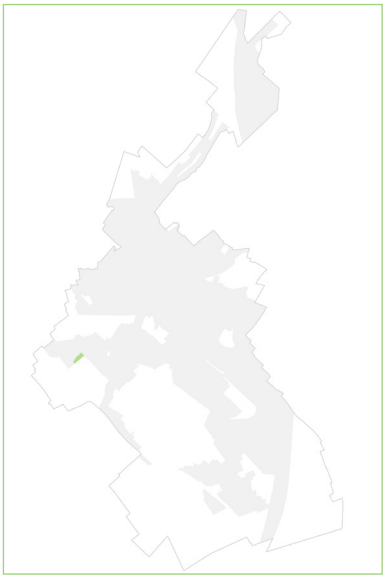
PARTI D'AMÉNAGEMENT

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.
La proximité du terril devra être respectée. La trame verte et bleue du bassin minier longe la frange sud du site, son intégration sera partie prenante du projet d'aménagement.

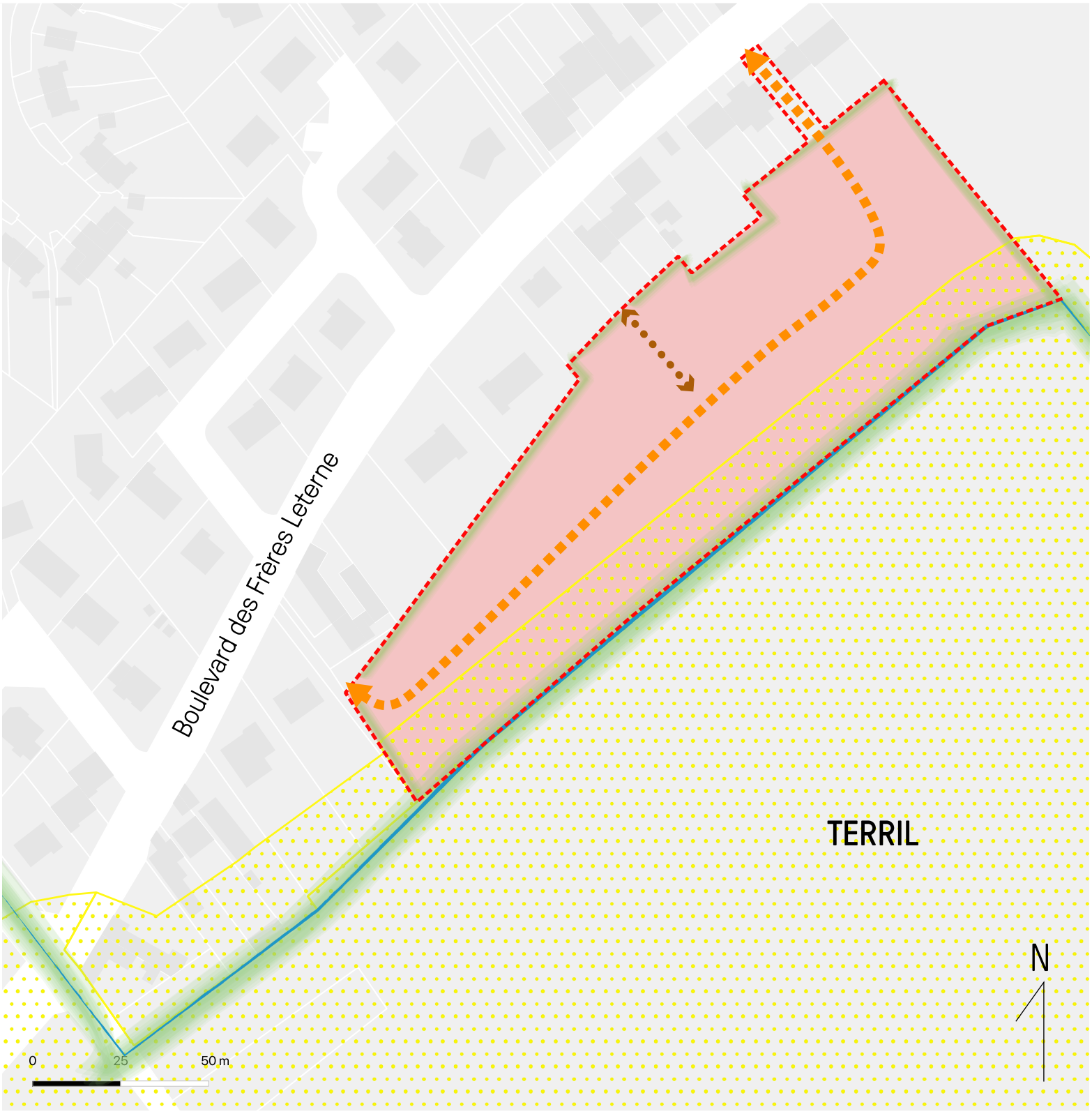
L'aménagement de la zone sera traité sous la forme d'une opération d'ensemble ou au coup par coup dans le respect strict des orientations de l'OAP.

La zone se situe au sein de la zone tampon du Bassin Minier (bien UNESCO). Il convient de prêter une attention particulière à son traitement.

Orientation d'Aménagement et de Programmation
Secteur Delmotte



surface de l'OAP : 1,4 ha
destination principale : habitat
surface dédiée à l'habitat : 1,4 ha
densité : 30 log/ha
nombre de logements : 42



Mobilités, espaces publics

Principe de desserte à la zone

Principe d'accès piéton à la zone

Environnement, santé et énergie

Principe d'aménagement d'une boucle verte accompagnée de noues et connectée aux différentes liaisons douces

Principe de conservation, valorisation ou création d'une haie paysagère

Logements, équipements, densité

Secteur à dominante de logements

Densité minimale des esapces d'habitat : 30 logements /ha

Risques

Secteur constructible sous réserve de prescriptions (risque minier)

Périmètre de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation

Mobilité, espaces publics

	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. Un bouclage sur le Boulevard des Frères Leterne devra être prévu. Ces accès seront mis en place afin d'entrer et de sortir de la parcelle et devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers.
	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. Ainsi les équipements et commerces seront accessibles à pied.
	Un accès au secteur de projet spécifiquement dédié aux piétons se raccordera au boulevard des Frères Leterne. Il se raccordera au maillage interne de la zone.
	Le schéma de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation indique les tracés souhaitables des principaux axes de voirie à créer, prolonger ou restructurer dans une vision d'aménagement cohérente. Le maillage des voiries secondaires, essentiellement dédié à la desserte des lots et donc non porté graphiquement dans l'OAP, devra veiller à prévoir la circulation sans gêne des engins de collecte des déchets et des engins liés à la sécurité publique. À défaut, ces voies devront impérativement prévoir des aires de retournement aux normes.
	Les accès créés devront être lisibles et sécurisés afin de garantir des conditions d'évolution au sein de la commune les plus sûres.
	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.
STATIONNEMENT	Les stationnements nécessaires devront être adaptés à la taille et à la nature du ou des projets envisagés et placés obligatoirement à l'intérieur des opérations. Toutes les dispositions devront être prises pour limiter les effets négatifs du stationnement irrégulier sur la voirie publique. Un stationnement en sous-sol, et principalement pour l'habitat collectif, pourra être envisagé après études de sol. Ces aménagements devront laisser une part significative d'aménagements paysagés. La philosophie du projet consiste à masquer le plus possible le stationnement automobile afin de conforter le cadre de vie. Enfin, les projets devront intégrer des stationnements pour les cycles conformément à la législation en vigueur.

Paysage et patrimoine

INTÉGRATION PAYSAGÈRE	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. Les axes viaires devront être accompagnés d'un traitement paysager sur toute leur longueur. De façon générale, il convient de proposer un projet qui veille à la mise en place d'une parfaite insertion urbaine avec l'environnement, le paysage et le tissu urbain préexistants. Il s'agit d'adapter le projet aux nouveaux enjeux urbain. Il devra nécessairement respecter une forme urbaine compacte et adaptée à la configuration des lieux en assurant : ▪ la cohérence urbaine : trame paysagère, trame parcellaire, voiries et cheminements ; ▪ la cohérence architecturale à l'échelle du site pour créer un quartier qui réponde aux enjeux en termes d'innovation, de performance énergétique, ... Aussi, il est attendu que les constructions doivent s'adapter à la topographie de la zone et non l'inverse.
QUALITÉ URBAINE	L'objectif ici est de traduire de façon opérationnelle le principe de trame verte encouragée par la commune et en adéquation avec le Grenelle de l'Environnement. Afin de qualifier la zone, mais aussi d'assurer un traitement qualitatif entre le tissu urbain existant et celui projeté, une forte exigence est attendue sur l'insertion et le traitement paysagé de la zone.

Logements, équipements, densité

	Environ 42 logements sont attendus sur l'ensemble du secteur s'agissant de respecter les objectifs de densification du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) qui préconise une densification basée sur 30 logements par hectare minimum. Les logements devront nécessairement être diversifiés pour répondre activement aux parcours résidentiels des habitants et afin de renforcer la mixité urbaine et sociale.
EQUIPEMENT EN RÉSEAUX DU SITE	Le site devra être raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement aux frais du pétitionnaire. Les techniques de gestion des eaux pluviales seront privilégiées et auront ainsi pour objectif d'infiltrer les eaux pluviales au plus proche du point de chute. Les dispositifs de récupération des eaux pluviales devront être installés en veillant au respect de la réglementation en vigueur.

Risques

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.
La chaîne des terrils constitue un contrainte réglementaire de type AC2.
Autour du terril 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.

Environnement, santé, énergie

Les limites du site en bordure de parcelles privées présenteront des haies paysagères afin de préserver l'intimité des constructions.

L'attention des pétitionnaires est attirée sur le fait qu'il est exigé un travail de continuité végétale dans l'espace public.
Les espaces verts seront traités par plantation d'espèces rustiques nécessitant peu d'arrosage. Ces zones tampons peuvent également permettre l'insertion de cheminement doux pédestres et/ou cyclables.
Le secteur doit participer à la trame verte générale de par sa structure paysagère et ses qualités environnementales. Il doit s'appuyer sur une diversité des ambiances paysagères dans les opérations d'aménagement.

Le sud du secteur sera bordé par une boucle verte, continuité de la trame verte et bleue du Bassin Minier, elle sera accompagnée de noues et connectée aux différentes liaisons douces.

TERRAIN NATUREL

En termes de topographie, le projet devra impérativement se faire en cohérence avec le niveau du terrain naturel.

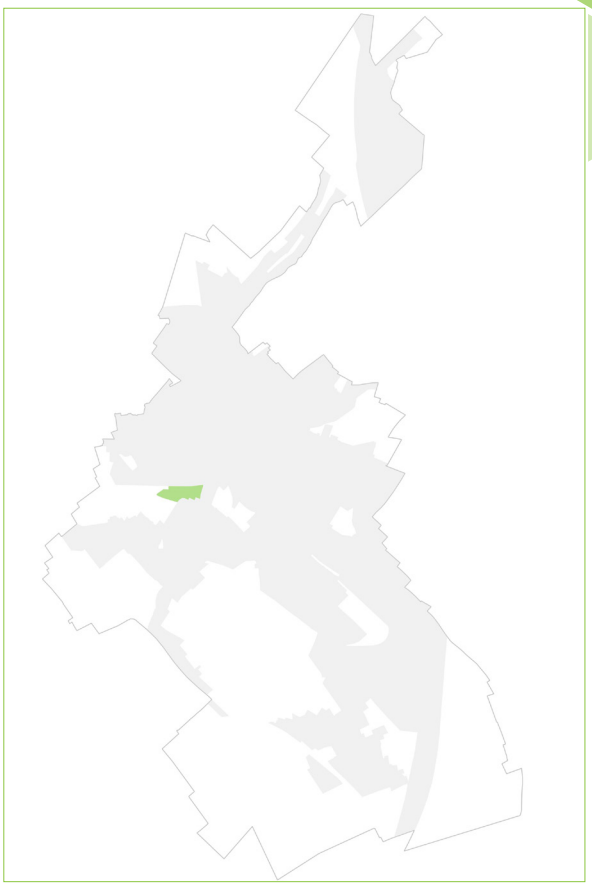
DÉVELOPPEMENT DURABLE

La commune met en avant plusieurs ambitions concernant les principes d'aménagement durable, parmi lesquelles nous pouvons citer :

- créer de nouvelles voiries et cheminements doux pour favoriser le désenclavement des secteurs et renforcer la pratique et les connexions avec l'existant ;
- être novateur en termes de morphologies urbaines adaptées à l'environnement ;
- dicter une répartition optimale entre la densité bâtie et les espaces libres et végétalisés ;
- arborer et végétaliser l'espace public pour favoriser la biodiversité et la perméabilité des sols mais aussi pour renvoyer l'image d'une ville jardin ;
- optimiser les performances énergétiques des constructions pour s'inscrire dans une orientation d'exemplarité portée par les Loi Engagement National pour l'Environnement et Loi de Transition Énergétique ;
- limiter l'emprise de la voirie pour donner la priorité aux cheminements piétons et aux cycles ;
- préférer la perméabilité des matériaux de surface et imposer l'infiltration des eaux pluviales à la parcelle.

SECTEUR 3

BENALU



surface de l'OAP : 6,2 ha
destination principale : habitat
surface dédiée à l'habitat : 6,2 ha
densité : 30 à 50 log/ha
nombre de logements : 248

CONTEXTE

Le site d'étude, dédié principalement à l'habitat, se situe au sud du centre-ville et à proximité de la gare. La voie ferrée marque toutefois une césure entre le site et le centre ville. 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.

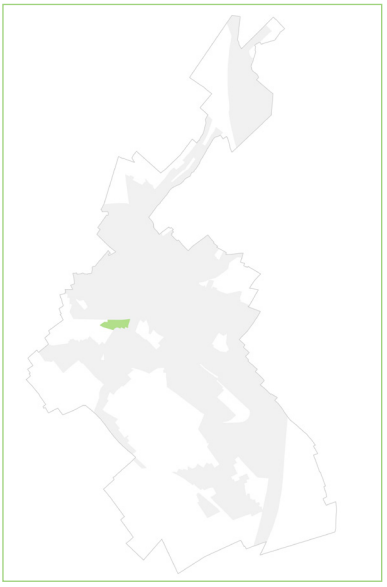
Les rues Brossolette, Macé et le boulevard des Frères Leterne permettent d'accéder à la zone. La frange nord est bordée par la voie ferrée et sa végétation. Les franges ouest et est sont bordés par les axes routiers précités. Toutefois, il reste une poche d'habitation au nord-ouest de la zone. Au-delà du boulevard des Frères Leterne, 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.

PARTI D'AMÉNAGEMENT

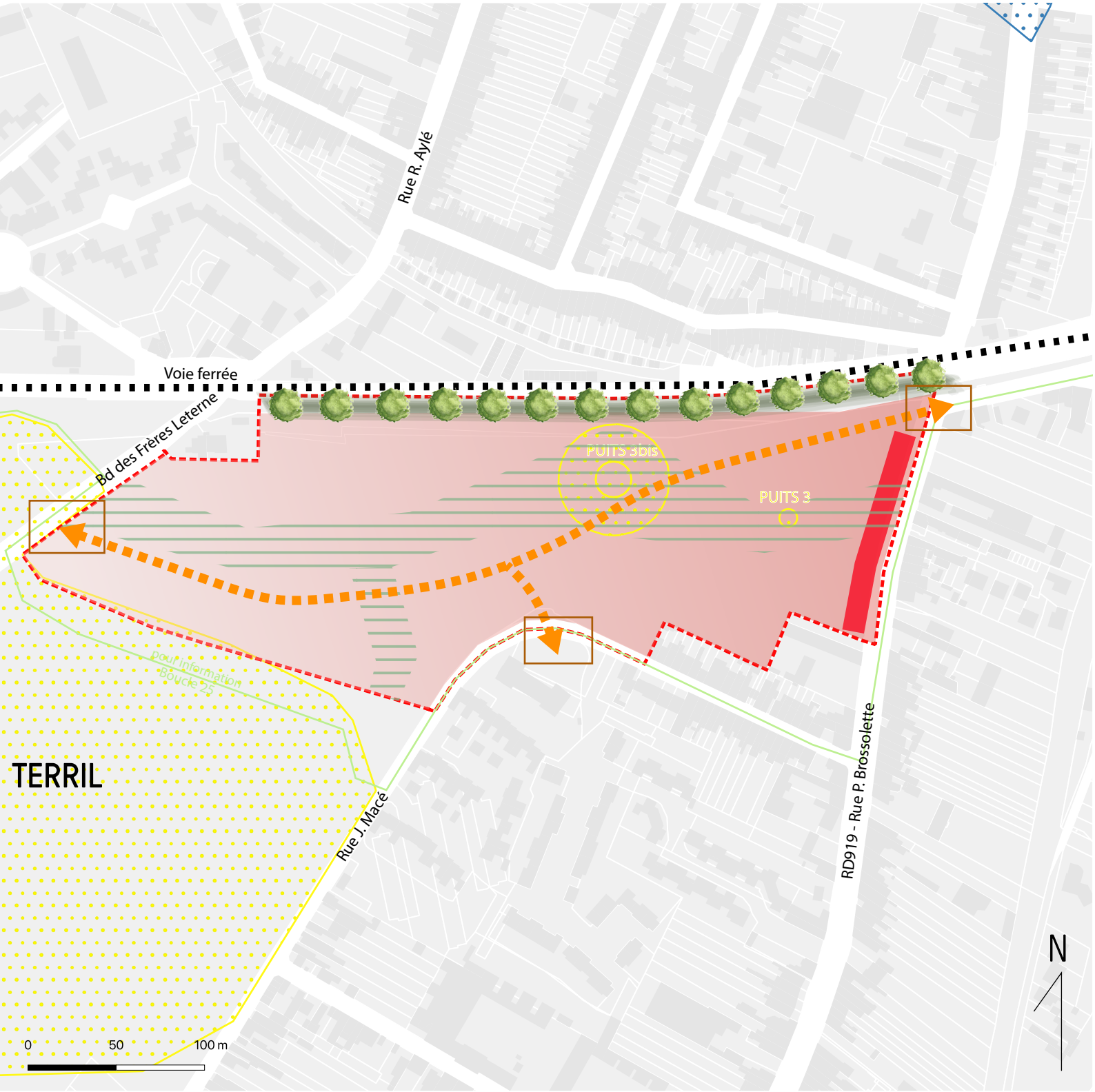
L'aménagement de la friche permettra d'investir en profondeur ce secteur communal proche de la centralité principale.
Le site d'étude s'insère dans un environnement principalement dédié à l'habitat mêlé à contexte naturel marqué et relativement proche de la centralité communale.
Le projet présente l'opportunité de réinvestir cette friche en partie polluée située au sein d'un secteur résidentiel qui sera par la même occasion renforcé.

L'aménagement de la zone sera traité sous la forme d'une opération d'ensemble ou au coup par coup dans le respect strict des orientations de l'OAP.

Orientation d'Aménagement et de Programmation
Secteur Benalu



surface de l'OAP : 6,2 ha
destination principale : habitat
surface dédiée à l'habitat : 6,2 ha
densité moyenne : 40 log/ha
nombre de logements : 248



Mobilités, espaces publics

Principe de desserte de la zone

Principe de sécurisation du carrefour créé

Environnement, santé et énergie

Aménager un corridor végétalisé couplé de liaisons piétonnes afin de prolonger la trame verte

Aménager un merlon paysager en frange de voie ferrée

Risques

Risque minier lié à un puits de mine

Logements, équipements, densité

Secteur à dominante de logements à densité dégressive en s'éloignant de l'angle de la rue P. Brossolette et de la voie ferrée

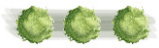
Reconstitution d'un front bâti le long de la rue P. Brossolette

Périmètre de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation

Mobilité, espaces publics

	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. Une liaison entre le Boulevard des Frères Leterne et la rue Pierre Brossolette devra être prévue. Cette liaison devra être raccordée à la rue Jean Macé afin d'ancrer le site dans le tissu environnant et notamment de permettre un accès direct vers l'école Michelet. Ces accès seront mis en place afin d'entrer et de sortir de la parcelle et devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers. Les accès précités seront également des accès supports de déplacements doux.
	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.
LIAISONS DOUCES	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.
	Le schéma de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation indique les tracés souhaitables des principaux axes de voirie à créer, prolonger ou restructurer dans une vision d'aménagement cohérente. Le maillage des voiries secondaires, essentiellement dédié à la desserte des lots et donc non porté graphiquement dans l'OAP, devra veiller à prévoir la circulation sans gêne des engins de collecte des déchets et des engins liés à la sécurité publique. À défaut, ces voies devront impérativement prévoir des aires de retournement aux normes.
	La voie ferrée induit une servitude de 6m à conserver le long de son tracé.
STATIONNEMENT	Les stationnements nécessaires devront être adaptés à la taille et à la nature du ou des projets envisagés et placés obligatoirement à l'intérieur des opérations. Toutes les dispositions devront être prises pour limiter les effets négatifs du stationnement irrégulier sur la voirie publique. Un stationnement en sous-sol, et principalement pour l'habitat collectif, pourra être envisagé après études de sol. Ces aménagements devront laisser une part significative d'aménagements paysagés. La philosophie du projet consiste à masquer le plus possible le stationnement automobile afin de conforter le cadre de vie. Enfin, les projets devront intégrer des stationnements pour les cycles conformément à la législation en vigueur.

Paysage et patrimoine

	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.
INTÉGRATION PAYSAGÈRE	Les axes viaires devront être accompagnés d'un traitement paysager sur toute leur longueur. De façon générale, il convient de proposer un projet qui veille à la mise en place d'une parfaite insertion urbaine avec l'environnement, le paysage et le tissu urbain préexistants. Il s'agit d'adapter le projet aux nouveaux enjeux urbain. Il devra nécessairement respecter une forme urbaine compacte et adaptée à la configuration des lieux en assurant : ▪ la cohérence urbaine : trame paysagère, trame parcellaire, voiries et cheminements ; ▪ la cohérence architecturale à l'échelle du site pour créer un quartier qui réponde aux enjeux en termes d'innovation, de performance énergétique, ... Aussi, il est attendu que les constructions doivent s'adapter à la topographie de la zone et non l'inverse.
QUALITÉ URBAINE	L'objectif ici est de traduire de façon opérationnelle le principe de trame verte encouragée par la commune et en adéquation avec le Grenelle de l'Environnement. Afin de qualifier la zone, mais aussi d'assurer un traitement qualitatif entre le tissu urbain existant et celui projeté, une forte exigence est attendue sur l'insertion et le traitement paysagé de la zone.

Logements, équipements, densité

	Environ 248 logements sont attendus sur l'ensemble du secteur s'agissant de respecter les objectifs de densification du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) qui préconise une densification basée sur 50 à 30 logements par hectare minimum. Effectivement, la densité sera dégressive depuis la croisement entre la voie ferrée et la rue Pierre Brossolette vers les terrils, le Nord-Est du site étant compris dans les 500 mètre autour du BHNS. Les logements devront nécessairement être diversifiés pour répondre activement aux parcours résidentiels des habitants et afin de renforcer la mixité urbaine et sociale.
	Un front bâti devra être établi le long de la rue Pierre Brossolette et ce afin de créer une continuité avec les constructions au sud de la voie.
ÉQUIPEMENT EN RÉSEAUX DU SITE	Le site devra être raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement aux frais du pétitionnaire. Les techniques de gestion des eaux pluviales seront privilégiées et auront ainsi pour objectif d'infiltrer les eaux pluviales au plus proche du point de chute. Les dispositifs de récupération des eaux pluviales devront être installés en veillant au respect de la réglementation en vigueur.

Risques

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.

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.

Environnement, santé et énergie

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 terril. Cette continuité traversera le secteur et permettra un accès vers l'école Michelet et la boucle 25. Elle se composera à la fois d'espaces publics végétalisés ou encore de fonds de jardins. Elle intégrera les zones concernées par les risques miniers précitées.

Le nord de la zone d'étude, en lien avec la voie ferrée, devra être végétalisé sous la forme d'un merlon paysager, de façon à créer un filtre visuel entre les deux zones.

TERRAIN NATUREL

En termes de topographie, le projet devra impérativement se faire en cohérence avec le niveau du terrain naturel.

DÉVELOPPEMENT DURABLE

La commune met en avant plusieurs ambitions concernant les principes d'aménagement durable, parmi lesquelles nous pouvons citer :

- créer de nouvelles voiries et cheminements doux pour favoriser le désenclavement des secteurs et renforcer la pratique et les connexions avec l'existant ;
- être novateur en termes de morphologies urbaines adaptées à l'environnement ;
- dicter une répartition optimale entre la densité bâtie et les espaces libres et végétalisés ;
- arborer et végétaliser l'espace public pour favoriser la biodiversité et la perméabilité des sols mais aussi pour renvoyer l'image d'une ville jardin ;
- optimiser les performances énergétiques des constructions pour s'inscrire dans une orientation d'exemplarité portée par les Loi Engagement National pour l'Environnement et Loi de Transition Énergétique ;
- limiter l'emprise de la voirie pour donner la priorité aux cheminements piétons et aux cycles ;
- préférer la perméabilité des matériaux de surface et imposer l'infiltration des eaux pluviales à la parcelle.

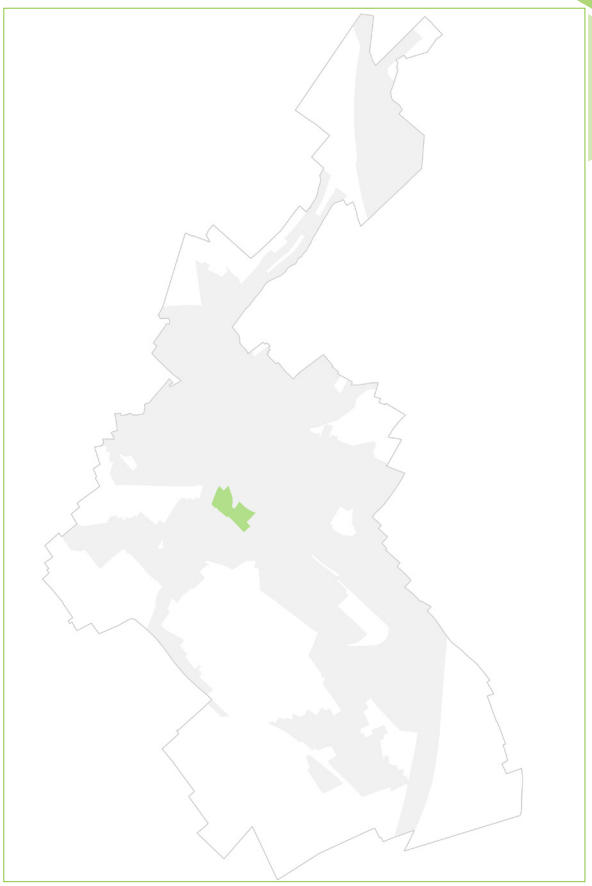
Concernant le Cavalier à proximité de l'OAP, il est rappelé que :

Conformément à l'article L.151-38 du code de l'urbanisme, le règlement du Plan Local d'Urbanisme peut préciser le tracé et les caractéristiques des voies de circulation à conserver, à modifier ou à créer, y compris les rues ou sentiers piétonniers et les itinéraires cyclables, les voies et espaces réservés au transport public.

Au sein des chemins identifiés au plan de zonage, il est rappelé qu'il est interdit de porter atteinte à la continuité des chemins à préserver et du réseau de cavalier. Ainsi, des sentiers piétons doivent être créés, reconstitués ou conservés sur ces tracés. En conséquence, aucun obstacle ne doit venir obstruer l'intégralité des tracés identifiés.

SECTEUR 4

MECASTAMP



surface de l'OAP : 9,9 ha
destination principale : mixte
surface dédiée à l'habitat : 7,6 ha
densité : 50 log/ha
nombre de logements : environ 380

CONTEXTE

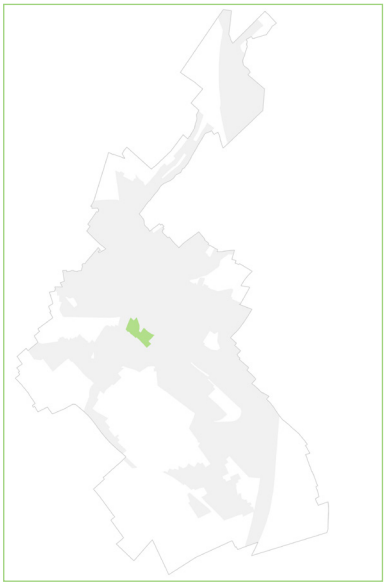
Le site d'étude est dédié principalement à l'habitat, s'accompagnant de commerces ainsi que d'un équipement scolaire. Il se situe au sud du centre-ville et à proximité de la gare. La voie ferrée marque toutefois une césure entre le site et le centre ville.
Le projet prend place sur la friche industrielle d'une forge et sur des espaces associés. Cette friche comprend actuellement 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. L

PARTI D'AMÉNAGEMENT

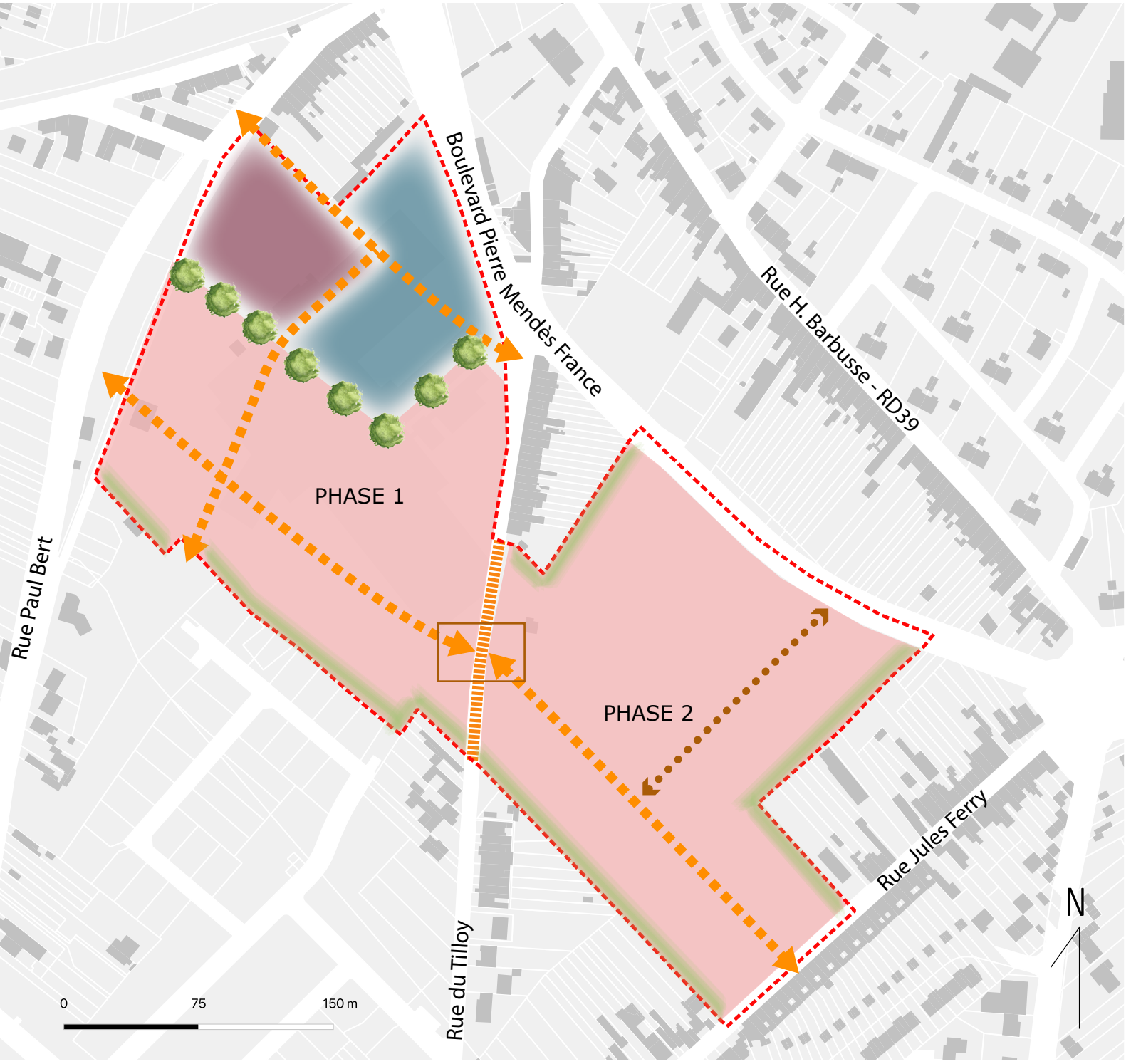
L'aménagement de la friche et des espaces alentours permettra d'investir en profondeur ce secteur communal proche de la centralité principale. De plus, le BHNS passe à proximité de la zone, il conviendra de faciliter son accès depuis la zone de projet.
Le site d'étude s'insère dans un environnement principalement dédié à l'habitat mêlé à un 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.

L'OAP est découpée en deux phases, la phase 2 ne pourra voir le jour tant que la phase 1 ne sera achevée.

Orientation d'Aménagement et de Programmation
Secteur Mecastamp



su rface de l'OAP : 9,9 ha
destination principale : mixte
surface dédiée à l'habitat : 7,6 ha
densité : 50 log/ha
nombre de logements : 380



Mobilités, espaces publics

Principe de création d'une voie en double-sens de circulation

Principe d'accès à la zone

Liaison douce à créer

Principe de sécurisation du carrefour créé

Logements, équipements, densité

Secteur à dominante de logements

Secteur privilégié pour l'implantation de constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif

Densité minimale des esapces d'habitat : 50 logements /ha

La démolition des éléments existants est obligatoire avant tout aménagement

Périmètre de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation

Environnement, santé et énergie

Principe de création d'une frange paysagère tampon

Principe de création d'une haie paysagère

Economie, emploi, commerces

Secteur privilégié pour l'implantation de commerces

Mobilité, espaces publics

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 deux phases de l'opération devront à terme présenter une continuité viaire de part et d'autre de la rue du Tilloy.
Pour la phase 1, une liaison entre la rue Paul Bert et la rue du Tilloy devra être prévue. Une seconde liaison devra relier la rue Paul Bert et le Boulevard Pierre Mendès France au niveau de son croisement avec la rue du Tilloy. .
La phase 2 devra présenter une liaison entre la rue Jules Ferry et la rue du Tilloy.
Aucun nouvel accès automobile ne devra être prévu sur le Boulevard Pierre Mendès France afin de préserver la sécurité du Boulevard ainsi que l'alignement d'arbres qui le borde.
Ces accès seront mis en place afin d'entrer et de sortir de la parcelle et devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers.
Les accès précités seront également des accès supports de déplacements doux.

Le nouveau carrefour créé par la continuité viaire entre les deux phases et la rue du Tilloy devra être sécurisé. Il devra être lisible et sécurisé afin de garantir des conditions d'évolution au sein de la commune les plus sûres.

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.

Une liaison piétonne et cyclable devra être aménagée entre la phase 2 de l'OAP et le Boulevard Pierre Mendès France.

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.

Le schéma de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation indique les tracés souhaitables des principaux axes de voirie à créer, prolonger ou restructurer dans une vision d'aménagement cohérente. Le maillage des voiries secondaires, essentiellement dédié à la desserte des lots et donc non porté graphiquement dans l'OAP, devra veiller à prévoir la circulation sans gêne des engins de collecte des déchets et des engins liés à la sécurité publique. À défaut, ces voies devront impérativement prévoir des aires de retournement aux normes.

STATIONNEMENT

Les stationnements nécessaires devront être adaptés à la taille et à la nature du ou des projets envisagés et placés obligatoirement à l'intérieur des opérations. Toutes les dispositions devront être prises pour limiter les effets négatifs du stationnement irrégulier sur la voirie publique. Un stationnement en sous-sol, et principalement pour l'habitat collectif, pourra être envisagé après études de sol.
Ces aménagements devront laisser une part significative d'aménagements paysagés. La philosophie du projet consiste à masquer le plus possible le stationnement automobile afin de conforter le cadre de vie.
Enfin, les projets devront intégrer des stationnements pour les cycles conformément à la législation en vigueur.

Paysage et patrimoine

	Les franges des espaces d'habitat en lien avec l'équipement scolaire et les cellules commerciales devront être végétalisées de façon à créer un filtre visuel entre les deux zones.
INTÉGRATION PAYSAGÈRE	Les axes viaires devront être accompagnés d'un traitement paysager sur toute leur longueur. De façon générale, il convient de proposer un projet qui veille à la mise en place d'une parfaite insertion urbaine avec l'environnement, le paysage et le tissu urbain préexistants. Il s'agit d'adapter le projet aux nouveaux enjeux urbain. Il devra nécessairement respecter une forme urbaine compacte et adaptée à la configuration des lieux en assurant : ▪ la cohérence urbaine : trame paysagère, trame parcellaire, voiries et cheminements ; ▪ la cohérence architecturale à l'échelle du site pour créer un quartier qui réponde aux enjeux en termes d'innovation, de performance énergétique, ... Aussi, il est attendu que les constructions doivent s'adapter à la topographie de la zone et non l'inverse.
QUALITÉ URBAINE	L'objectif ici est de traduire de façon opérationnelle le principe de trame verte encouragée par la commune et en adéquation avec le Grenelle de l'Environnement. Afin de qualifier la zone, mais aussi d'assurer un traitement qualitatif entre le tissu urbain existant et celui projeté, une forte exigence est attendue sur l'insertion et le traitement paysagé de la zone.

Logements, équipements, densité

	Environ 380 logements sont attendus sur l'ensemble du secteur s'agissant de respecter les objectifs de densification du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) qui préconise une densification basée sur 50 logements par hectare minimum. Les densités d'habitat les plus importantes prendront place au nord du site, ce dernier étant compris dans les 500 mètres autour du tracé du BHNS. Les logements devront nécessairement être diversifiés pour répondre activement aux parcours résidentiels des habitants et afin de renforcer la mixité urbaine et sociale.
	Le projet permettra l'accueil de constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif.
ÉQUIPEMENT EN RÉSEAUX DU SITE	Le site devra être raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement aux frais du pétitionnaire. Les techniques de gestion des eaux pluviales seront privilégiées et auront ainsi pour objectif d'infiltrer les eaux pluviales au plus proche du point de chute. Les dispositifs de récupération des eaux pluviales devront être installés en veillant au respect de la réglementation en vigueur.

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.

Environnement, santé et énergie

Afin d'améliorer l'intégration du projet et de limiter l'impact de l'urbanisation du 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.

Au nord de la zone d'étude, l'interface entre les espaces d'habitat et les équipements et commerces devra être végétalisé sous la forme d'une frange paysagère tampon arborée.

TERRAIN NATUREL

En termes de topographie, le projet devra impérativement se faire en cohérence avec le niveau du terrain naturel.

DÉVELOPPEMENT DURABLE

La commune met en avant plusieurs ambitions concernant les principes d'aménagement durable, parmi lesquelles nous pouvons citer :

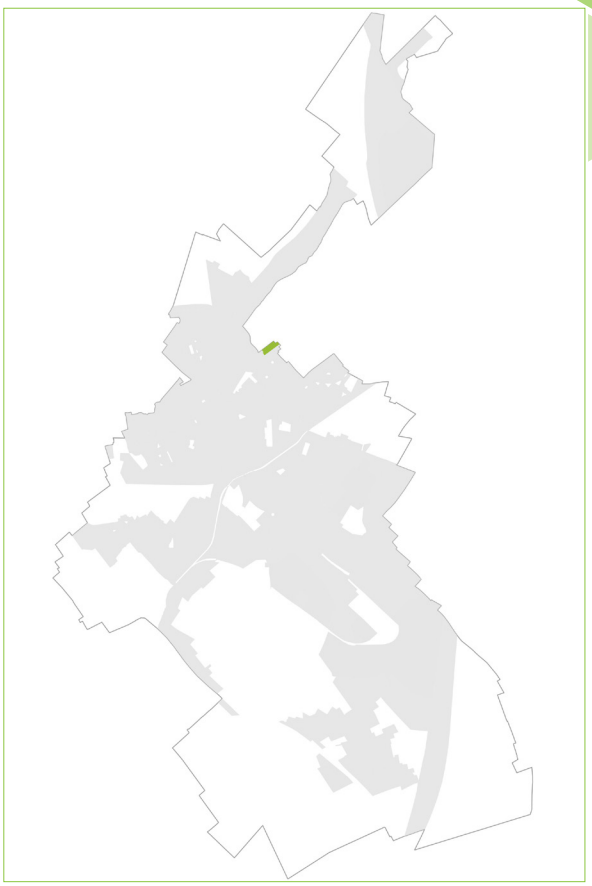
- créer de nouvelles voiries et cheminements doux pour favoriser le désenclavement des secteurs et renforcer la pratique et les connexions avec l'existant ;
- être novateur en termes de morphologies urbaines adaptées à l'environnement ;
- dicter une répartition optimale entre la densité bâtie et les espaces libres et végétalisés ;
- arborer et végétaliser l'espace public pour favoriser la biodiversité et la perméabilité des sols mais aussi pour renvoyer l'image d'une ville jardin ;
- optimiser les performances énergétiques des constructions pour s'inscrire dans une orientation d'exemplarité portée par les Loi Engagement National pour l'Environnement et Loi de Transition Énergétique ;
- limiter l'emprise de la voirie pour donner la priorité aux cheminements piétons et aux cycles ;
- préférer la perméabilité des matériaux de surface et imposer l'infiltration des eaux pluviales à la parcelle.

Économie, emploi, commerces

Le nord du site présentera des activités commerciales, en lien avec le Boulevard Pierre Mendès France et proche de la gare.

SECTEUR 5

LÉON BLUM



surface de l'OAP : 1,2 ha
destination principale : habitation
surface dédiée à l'habitat : 1,2 ha
densité : 30 log/ha
nombre de logements : 36

CONTEXTE

Le site d'étude est dédié principalement à l'habitat. Il se situe au nord-est du centre-ville, en continuité du secteur d'habitation de la rue Louis Dancoisne.
Le secteur est actuellement occupé par un front bâti à l'architecture remarquable le long de la rue Léon Blum.
L'arrière du frond bâti présente une parcelle agricole.

PARTI D'AMÉNAGEMENT

L'aménagement du secteur permettra de réinvestir les constructions en front de rue. Aussi, la continuité prévue avec la rue Louis Dancoisne sera aménagée. Le site d'étude s'insère dans un environnement principalement dédié à l'habitat mêlé à un contexte agricole, a proximité immédiate de l'accès à l'A21.

L'aménagement de la zone sera traité sous la forme d'une opération d'ensemble ou au coup par coup dans le respect strict des orientations de l'OAP.

Orientation d'Aménagement et de Programmation

Secteur Léon Blum

surface de l'OAP : 1,2 ha
destination principale : habitat
surface dédiée à l'habitat : 1,2 ha
densité : 30 log/ha
nombre de logements : 36

Dourges

Mobilités, espaces publics

Principe de desserte de la zone

Environnement, santé et énergie

Principe de création d'une frange paysagère : bande enherbée + plantations

Principe de création d'une haie paysagère

Logements, équipements, densité

Secteur à dominante de logements

Densité minimale des esapces d'habitat : 30 logements /ha

Paysage et patrimoine

Constructions remarquables à préserver et/ou à intégrer dans le projet

Périmètre de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation

Mobilité, espaces publics

	Un accès rue Léon Blum devra être aménagé pour desservir le secteur de projet. Cet accès devra être créé au niveau de l'entrée existante au sein du front bâti existant. Il rejoindra l'accès existant rue Louis Dancoisne. Cette voirie supportera le passage des véhicules et des piétons. Ces accès seront mis en place afin d'entrer et de sortir de la parcelle et devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers. Ils seront également des accès supports de déplacements doux.
	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.
	Le schéma de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation indique les tracés souhaitables des principaux axes de voirie à créer, prolonger ou restructurer dans une vision d'aménagement cohérente. Le maillage des voiries secondaires, essentiellement dédié à la desserte des lots et donc non porté graphiquement dans l'OAP, devra veiller à prévoir la circulation sans gêne des engins de collecte des déchets et des engins liés à la sécurité publique. À défaut, ces voies devront impérativement prévoir des aires de retournement aux normes.
STATIONNEMENT	Les stationnements nécessaires devront être adaptés à la taille et à la nature du ou des projets envisagés et placés obligatoirement à l'intérieur des opérations. Toutes les dispositions devront être prises pour limiter les effets négatifs du stationnement irrégulier sur la voirie publique. Un stationnement en sous-sol, et principalement pour l'habitat collectif, pourra être envisagé après études de sol. Ces aménagements devront laisser une part significative d'aménagements paysagés. La philosophie du projet consiste à masquer le plus possible le stationnement automobile afin de conforter le cadre de vie. Enfin, les projets devront intégrer des stationnements pour les cycles conformément à la législation en vigueur.

Paysage et patrimoine

	Le front bâti existant devra être maintenu. Les constructions devront être réinvesties en tout ou partie par le projet. Effectivement ces dernières présentent une qualité architecturale et urbaine qu'il convient de préserver.
INTÉGRATION PAYSAGÈRE	Les axes viaires devront être accompagnés d'un traitement paysager sur toute leur longueur. De façon générale, il convient de proposer un projet qui veille à la mise en place d'une parfaite insertion urbaine avec l'environnement, le paysage et le tissu urbain préexistants. Il s'agit d'adapter le projet aux nouveaux enjeux urbain. Il devra nécessairement respecter une forme urbaine compacte et adaptée à la configuration des lieux en assurant : ▪ la cohérence urbaine : trame paysagère, trame parcellaire, voiries et cheminements ; ▪ la cohérence architecturale à l'échelle du site pour créer un quartier qui réponde aux enjeux en termes d'innovation, de performance énergétique, ... Aussi, il est attendu que les constructions doivent s'adapter à la topographie de la zone et non l'inverse.
QUALITÉ URBAINE	L'objectif ici est de traduire de façon opérationnelle le principe de trame verte encouragée par la commune et en adéquation avec le Grenelle de l'Environnement. Afin de qualifier la zone, mais aussi d'assurer un traitement qualitatif entre le tissu urbain existant et celui projeté, une forte exigence est attendue sur l'insertion et le traitement paysagé de la zone.

Logements, équipements, densité

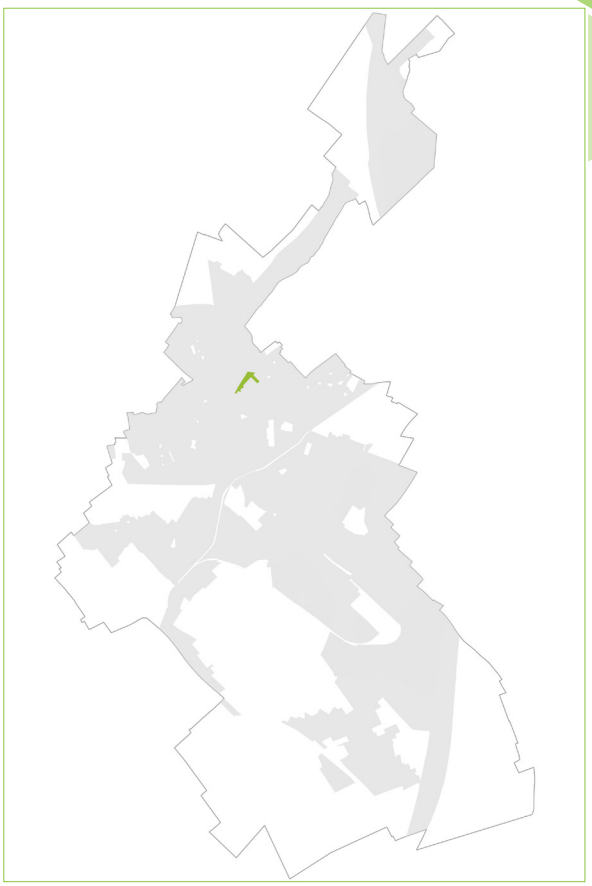
	Environ 36 logements sont attendus sur l'ensemble du secteur s'agissant de respecter les objectifs de densification du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) qui préconise une densification basée sur 30 logements par hectare minimum. Les logements devront nécessairement être diversifiés pour répondre activement aux parcours résidentiels des habitants et afin de renforcer la mixité urbaine et sociale.
ÉQUIPEMENT EN RÉSEAUX DU SITE	Le site devra être raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement aux frais du pétitionnaire. Les techniques de gestion des eaux pluviales seront privilégiées et auront ainsi pour objectif d'infiltrer les eaux pluviales au plus proche du point de chute. Les dispositifs de récupération des eaux pluviales devront être installés en veillant au respect de la réglementation en vigueur.

Environnement, santé et énergie

	Afin d'améliorer l'intégration du projet et de limiter l'impact de l'urbanisation envers les résidents actuels, une frange paysagère devra être aménagée entre la zone d'étude et les habitations existantes
	Au nord de la zone d'étude, l'interface entre les espaces d'habitat et les parcelles agricoles devra être végétalisée sous la forme d'une frange paysagère arborée. Cette dernière permettra de tamponner une partie des nuisances (visuelles et sonores) liées à la D919 et à l'A21.
TERRAIN NATUREL	En termes de topographie, le projet devra impérativement se faire en cohérence avec le niveau du terrain naturel.
DÉVELOPPEMENT DURABLE	La commune met en avant plusieurs ambitions concernant les principes d'aménagement durable, parmi lesquelles nous pouvons citer : ▪ créer de nouvelles voiries et cheminements doux pour favoriser le désenclavement des secteurs et renforcer la pratique et les connexions avec l'existant ; ▪ être novateur en termes de morphologies urbaines adaptées à l'environnement ; ▪ dicter une répartition optimale entre la densité bâtie et les espaces libres et végétalisés ; ▪ arborer et végétaliser l'espace public pour favoriser la biodiversité et la perméabilité des sols mais aussi pour renvoyer l'image d'une ville jardin ; ▪ optimiser les performances énergétiques des constructions pour s'inscrire dans une orientation d'exemplarité portée par les Loi Engagement National pour l'Environnement et Loi de Transition Énergétique ; ▪ limiter l'emprise de la voirie pour donner la priorité aux cheminements piétons et aux cycles ; ▪ préférer la perméabilité des matériaux de surface et imposer l'infiltration des eaux pluviales à la parcelle.

SECTEUR 6

WILLY BRANDT



surface de l'OAP : 1,7 ha
destination principale : mixte
surface dédiée à l'habitat : 1,7 ha
densité : 50 à 100 log/ha
nombre de logements : 127

CONTEXTE

Le site d'étude dédié principalement à l'habitat se situe au nord du tissu urbain principal de la commune d'Hénin-Beaumont. 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 des serres, d'activités économiques et de fonds de jardins.

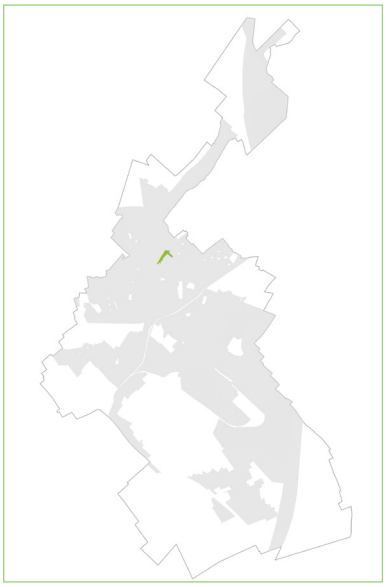
PARTI D'AMÉNAGEMENT

L'aménagement de cet espace permettra de requalifier et de marquer l'entrée de ville très fréquentée car alimentée par l'A21
Le projet de BHNS passe à proximité de la zone, il conviendra de faciliter son accès depuis la zone de projet.

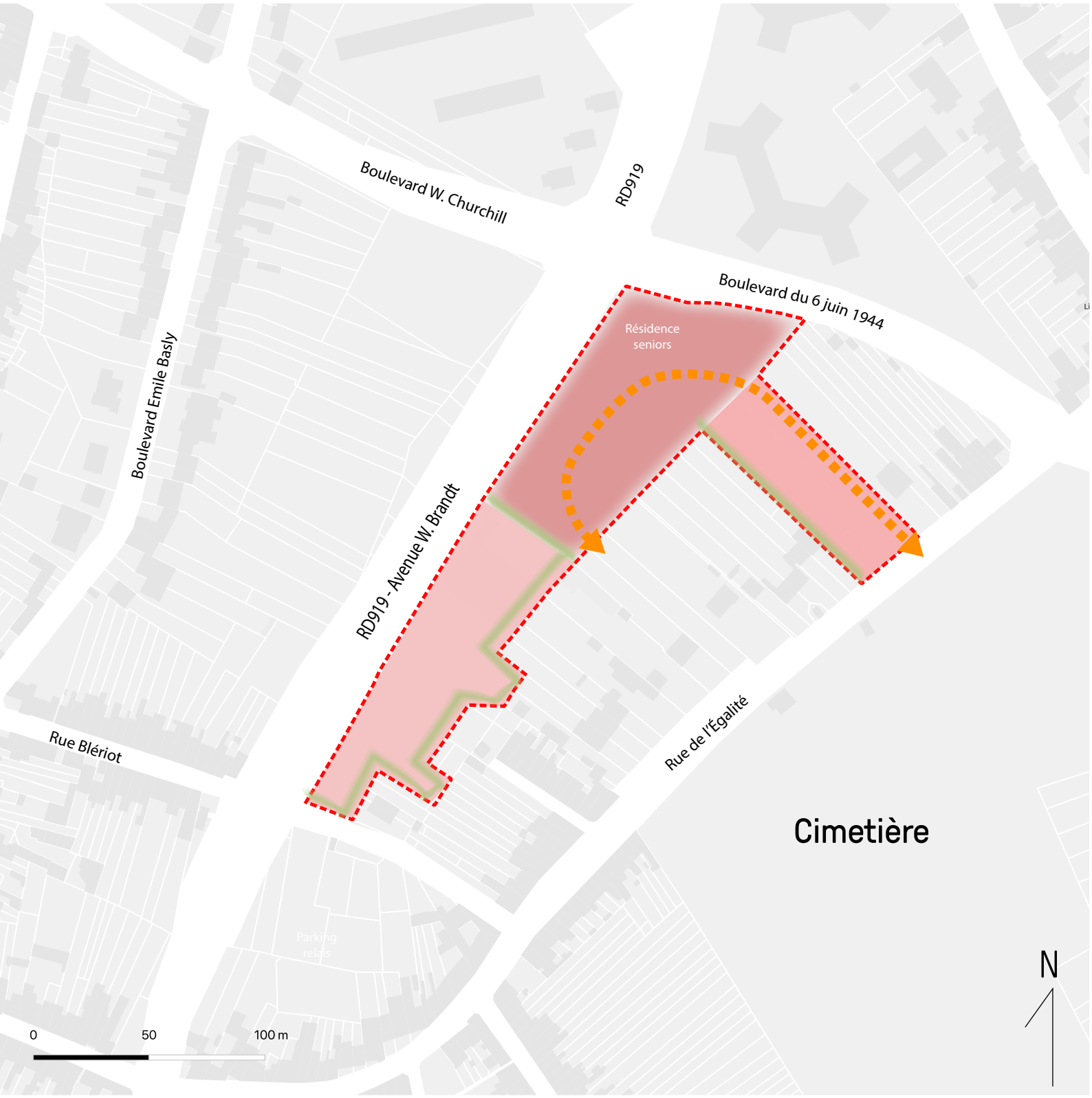
L'aménagement de la zone sera traité sous la forme d'une opération d'ensemble ou au coup par coup dans le respect strict des orientations de l'OAP.

Orientation d'Aménagement et de Programmation

Secteur Entrée de ville Nord - Willy Brandt



surface de l'OAP : 1,7 ha
destination principale : mixte
surface dédiée à l'habitat/hébergement : 1,7 ha
densité : 50 à 100 log/ha
nombre de logements : 127



Mobilités, espaces publics

Principe de desserte de la zone

Environnement, santé et énergie

Principe de création d'une haie paysagère

Logements, équipements, densité

Secteur à dominante de logements
environ 50 log/ha

Zone privilégiée pour l'implantation
d'une résidence senior
environ 100 log/ha

Périmètre de l'Orientation
d'Aménagement et de Programmation

Mobilité, espaces publics

	Un accès rue Léon Blum devra être aménagé pour desservir le secteur de projet. Cet accès devra être créé au niveau de l'entrée existante au sein du front bâti existant. Il rejoindra l'accès existant rue Louis Dancoisne. Cette voirie supportera le passage des véhicules et des piétons. Ces accès seront mis en place afin d'entrer et de sortir de la parcelle et devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers. Ils seront également des accès supports de déplacements doux.
	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.
	Le schéma de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation indique les tracés souhaitables des principaux axes de voirie à créer, prolonger ou restructurer dans une vision d'aménagement cohérente. Le maillage des voiries secondaires, essentiellement dédié à la desserte des lots et donc non porté graphiquement dans l'OAP, devra veiller à prévoir la circulation sans gêne des engins de collecte des déchets et des engins liés à la sécurité publique. À défaut, ces voies devront impérativement prévoir des aires de retournement aux normes.
STATIONNEMENT	Les stationnements nécessaires devront être adaptés à la taille et à la nature du ou des projets envisagés et placés obligatoirement à l'intérieur des opérations. Toutes les dispositions devront être prises pour limiter les effets négatifs du stationnement irrégulier sur la voirie publique. Un stationnement en sous-sol, et principalement pour l'habitat collectif, pourra être envisagé après études de sol. Ces aménagements devront laisser une part significative d'aménagements paysagés. La philosophie du projet consiste à masquer le plus possible le stationnement automobile afin de conforter le cadre de vie. Enfin, les projets devront intégrer des stationnements pour les cycles conformément à la législation en vigueur.

Paysage et patrimoine

INTÉGRATION PAYSAGÈRE	Les axes viaires devront être accompagnés d'un traitement paysager sur toute leur longueur. De façon générale, il convient de proposer un projet qui veille à la mise en place d'une parfaite insertion urbaine avec l'environnement, le paysage et le tissu urbain préexistants. Il s'agit d'adapter le projet aux nouveaux enjeux urbain. Il devra nécessairement respecter une forme urbaine compacte et adaptée à la configuration des lieux en assurant : ▪ la cohérence urbaine : trame paysagère, trame parcellaire, voiries et cheminements ; ▪ la cohérence architecturale à l'échelle du site pour créer un quartier qui réponde aux enjeux en termes d'innovation, de performance énergétique, ... Aussi, il est attendu que les constructions doivent s'adapter à la topographie de la zone et non l'inverse.
QUALITÉ URBAINE	L'objectif ici est de traduire de façon opérationnelle le principe de trame verte encouragée par la commune et en adéquation avec le Grenelle de l'Environnement. Afin de qualifier la zone, mais aussi d'assurer un traitement qualitatif entre le tissu urbain existant et celui projeté, une forte exigence est attendue sur l'insertion et le traitement paysagé de la zone.

Logements, équipements, densité

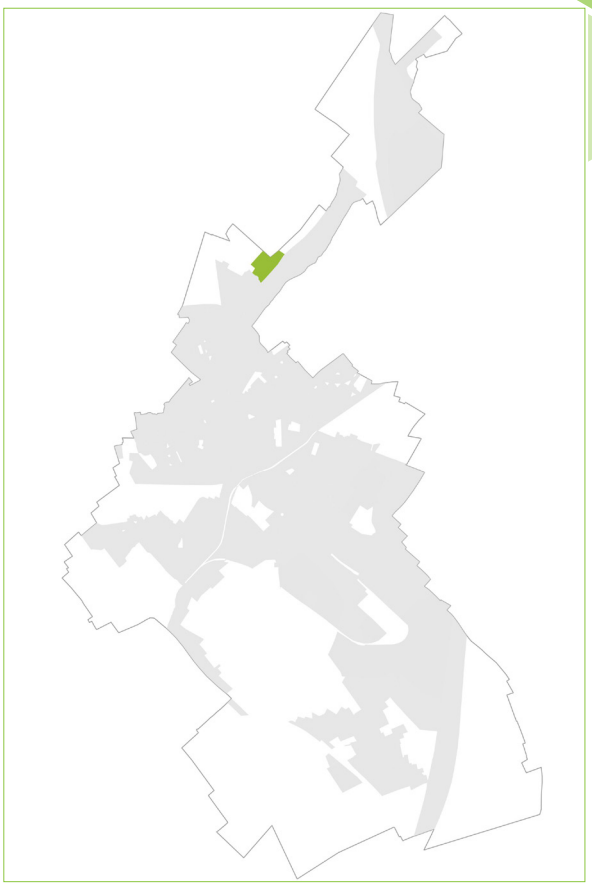
	Environ 127 logements sont attendus sur l'ensemble du secteur s'agissant de respecter les objectifs de densification du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) qui préconise une densification basée sur 50 à 100 logements par hectare minimum. Les logements devront nécessairement être diversifiés pour répondre activement aux parcours résidentiels des habitants et afin de renforcer la mixité urbaine et sociale.
	Une résidence seniors s'implantera au nord du secteur de projet.
ÉQUIPEMENT EN RÉSEAUX DU SITE	Le site devra être raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement aux frais du pétitionnaire. Les techniques de gestion des eaux pluviales seront privilégiées et auront ainsi pour objectif d'infiltrer les eaux pluviales au plus proche du point de chute. Les dispositifs de récupération des eaux pluviales devront être installés en veillant au respect de la réglementation en vigueur.

Environnement, santé et énergie

	Afin d'améliorer l'intégration du projet et de limiter l'impact de l'urbanisation envers les résidents actuels, une frange paysagère devra être aménagée entre la zone d'étude et les habitations existantes
TERRAIN NATUREL	En termes de topographie, le projet devra impérativement se faire en cohérence avec le niveau du terrain naturel.
DÉVELOPPEMENT DURABLE	La commune met en avant plusieurs ambitions concernant les principes d'aménagement durable, parmi lesquelles nous pouvons citer : ▪ créer de nouvelles voiries et cheminements doux pour favoriser le désenclavement des secteurs et renforcer la pratique et les connexions avec l'existant ; ▪ être novateur en termes de morphologies urbaines adaptées à l'environnement ; ▪ dicter une répartition optimale entre la densité bâtie et les espaces libres et végétalisés ; ▪ arborer et végétaliser l'espace public pour favoriser la biodiversité et la perméabilité des sols mais aussi pour renvoyer l'image d'une ville jardin ; ▪ optimiser les performances énergétiques des constructions pour s'inscrire dans une orientation d'exemplarité portée par les Loi Engagement National pour l'Environnement et Loi de Transition Énergétique ; ▪ limiter l'emprise de la voirie pour donner la priorité aux cheminements piétons et aux cycles ; ▪ préférer la perméabilité des matériaux de surface et imposer l'infiltration des eaux pluviales à la parcelle.

SECTEUR 7

POLYCLINIQUE



surface de l'OAP : 6,4 ha
destination principale : habitat
surface dédiée à l'habitat : 6,4 ha
densité : 30 log/ha
nombre de logements : 192

CONTEXTE

Le site d'étude est dédié principalement à l'habitat. Il se situe au nord de l'esapce urbanisé principal de la commune.
Le secteur est actuellement occupé par des parcelles agricoles. En continuité de l'enveloppe bâtie existante.

PARTI D'AMÉNAGEMENT

L'aménagement du secteur permettra de conforter la polarité nord de la commune. Le site d'étude s'insère dans un environnement principalement présentant des équipements notamment sanitaires et scolaires et se situe à proximité immédiate de l'A21.

L'aménagement de la zone sera traité sous la forme d'une opération d'ensemble ou au coup par coup dans le respect strict des orientations de l'OAP.

Orientation d'Aménagement et de Programmation
Secteur Polyclinique

surface de l'OAP : 6,4 ha
destination principale : habitat
surface dédiée à l'habitat : 6,4 ha
densité : 30 log/ha
nombre de logements : 192

Mobilités, espaces publics

Principe de desserte de la zone

Paysage et patrimoine

Aménagement d'un recul des constructions par rapport à la voie

Logements, équipements, densité

Secteur à dominante de logements

Densité minimale des espaces d'habitat : 30 logements /ha

Environnement, santé et énergie

Principe de création d'une frange paysagère

Principe de création d'une zone tamon paysagère entre les habitations et la voie

Porter une attention particulière au traitement de la lisière de l'espace boisé remarquable

Principe de création d'une haie paysagère

Périmètre de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation

Mobilité, espaces publics

	La voirie principale du secteur de projet prendra appui sur le chemin de Jérusalem. Le réseau viaire de la zone présentera ainsi un bouclage sur cette voie. La zone sera aussi raccordée à la route de Courrières (RD919) via le rond-point existant. Cette voirie supportera le passage des véhicules et des piétons. Ces accès seront mis en place afin d'entrer et de sortir de la parcelle et devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers. Ils seront également des accès supports de déplacements doux.
	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.
	Le schéma de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation indique les tracés souhaitables des principaux axes de voirie à créer, prolonger ou restructurer dans une vision d'aménagement cohérente. Le maillage des voiries secondaires, essentiellement dédié à la desserte des lots et donc non porté graphiquement dans l'OAP, devra veiller à prévoir la circulation sans gêne des engins de collecte des déchets et des engins liés à la sécurité publique. À défaut, ces voies devront impérativement prévoir des aires de retournement aux normes.
STATIONNEMENT	Les stationnements nécessaires devront être adaptés à la taille et à la nature du ou des projets envisagés et placés obligatoirement à l'intérieur des opérations. Toutes les dispositions devront être prises pour limiter les effets négatifs du stationnement irrégulier sur la voirie publique. Un stationnement en sous-sol, et principalement pour l'habitat collectif, pourra être envisagé après études de sol. Ces aménagements devront laisser une part significative d'aménagements paysagés. La philosophie du projet consiste à masquer le plus possible le stationnement automobile afin de conforter le cadre de vie. Enfin, les projets devront intégrer des stationnements pour les cycles conformément à la législation en vigueur.

Paysage et patrimoine

	L'opération d'aménagement se situant en entrée de ville, le long de la RD919, les constructions présenteront un recul par rapprot à la voie afin de les préserver des éventuelles nuisances.
INTÉGRATION PAYSAGÈRE	Les axes viaires devront être accompagnés d'un traitement paysager sur toute leur longueur. De façon générale, il convient de proposer un projet qui veille à la mise en place d'une parfaite insertion urbaine avec l'environnement, le paysage et le tissu urbain préexistants. Il s'agit d'adapter le projet aux nouveaux enjeux urbain. Il devra nécessairement respecter une forme urbaine compacte et adaptée à la configuration des lieux en assurant : ▪ la cohérence urbaine : trame paysagère, trame parcellaire, voiries et cheminements ; ▪ la cohérence architecturale à l'échelle du site pour créer un quartier qui réponde aux enjeux en termes d'innovation, de performance énergétique, ... Aussi, il est attendu que les constructions doivent s'adapter à la topographie de la zone et non l'inverse.
QUALITÉ URBAINE	L'objectif ici est de traduire de façon opérationnelle le principe de trame verte encouragée par la commune et en adéquation avec le Grenelle de l'Environnement. Afin de qualifier la zone, mais aussi d'assurer un traitement qualitatif entre le tissu urbain existant et celui projeté, une forte exigence est attendue sur l'insertion et le traitement paysagé de la zone.

Logements, équipements, densité

	Environ 192 logements sont attendus sur l'ensemble du secteur s'agissant de respecter les objectifs de densification du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) qui préconise une densification basée sur 30 logements par hectare minimum. Les logements devront nécessairement être diversifiés pour répondre activement aux parcours résidentiels des habitants et afin de renforcer la mixité urbaine et sociale.
ÉQUIPEMENT EN RÉSEAUX DU SITE	Le site devra être raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement aux frais du pétitionnaire. Les techniques de gestion des eaux pluviales seront privilégiées et auront ainsi pour objectif d'infiltrer les eaux pluviales au plus proche du point de chute. Les dispositifs de récupération des eaux pluviales devront être installés en veillant au respect de la réglementation en vigueur.

Environnement, santé et énergie

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

Le recul des constructions le long de la RD919 sera accompagné d'une zone tampon paysagère permettent de limiter les nuisances liées au trafic.

Le nord-ouest du secteur est bordé par un boisement remarquable. Le projet devra prêter une attention particulière au traitement qualitatif de la lisière de ce boisement.

Au nord de la zone d'étude, l'interface entre les espaces d'habitat et les parcelles agricoles devra être végétalisé sous la forme d'une frange paysagère arborée. Cette dernière permettra de tamponner une partie des nuisances (visuelles et sonores) liées à la D919 et à l'A21.

TERRAIN NATUREL

En termes de topographie, le projet devra impérativement se faire en cohérence avec le niveau du terrain naturel.

DÉVELOPPEMENT DURABLE

La commune met en avant plusieurs ambitions concernant les principes d'aménagement durable, parmi lesquelles nous pouvons citer :

- créer de nouvelles voiries et cheminements doux pour favoriser le désenclavement des secteurs et renforcer la pratique et les connexions avec l'existant ;
- être novateur en termes de morphologies urbaines adaptées à l'environnement ;
- dicter une répartition optimale entre la densité bâtie et les espaces libres et végétalisés ;
- arborer et végétaliser l'espace public pour favoriser la biodiversité et la perméabilité des sols mais aussi pour renvoyer l'image d'une ville jardin ;
- optimiser les performances énergétiques des constructions pour s'inscrire dans une orientation d'exemplarité portée par les Loi Engagement National pour l'Environnement et Loi de Transition Énergétique ;
- limiter l'emprise de la voirie pour donner la priorité aux cheminements piétons et aux cycles ;
- préférer la perméabilité des matériaux de surface et imposer l'infiltration des eaux pluviales à la parcelle.

SECTEUR 8

RUE DE LA GARE
BEAUMONT

surface de l'OAP : 2 ha
destination principale : habitat
surface dédiée à l'habitat : 1,5 ha
densité : 20 log/ha
nombre de logements : 30

CONTEXTE

Le site d'étude est dédié principalement à l'habitat. Il se situe au sud de la commune, au sein du hameau de Beaumont. Le site est à l'interface entre le secteur urbanisé, le secteur d'équipement et d'activités ainsi que les espaces naturels et agricoles. du sud-ouest de la commune.
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 paturés, 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 une exploitation agricole Le nord et l'est sont bordés par des habitations et leurs jardins et par des bâtiments liés à l'activité agricole.

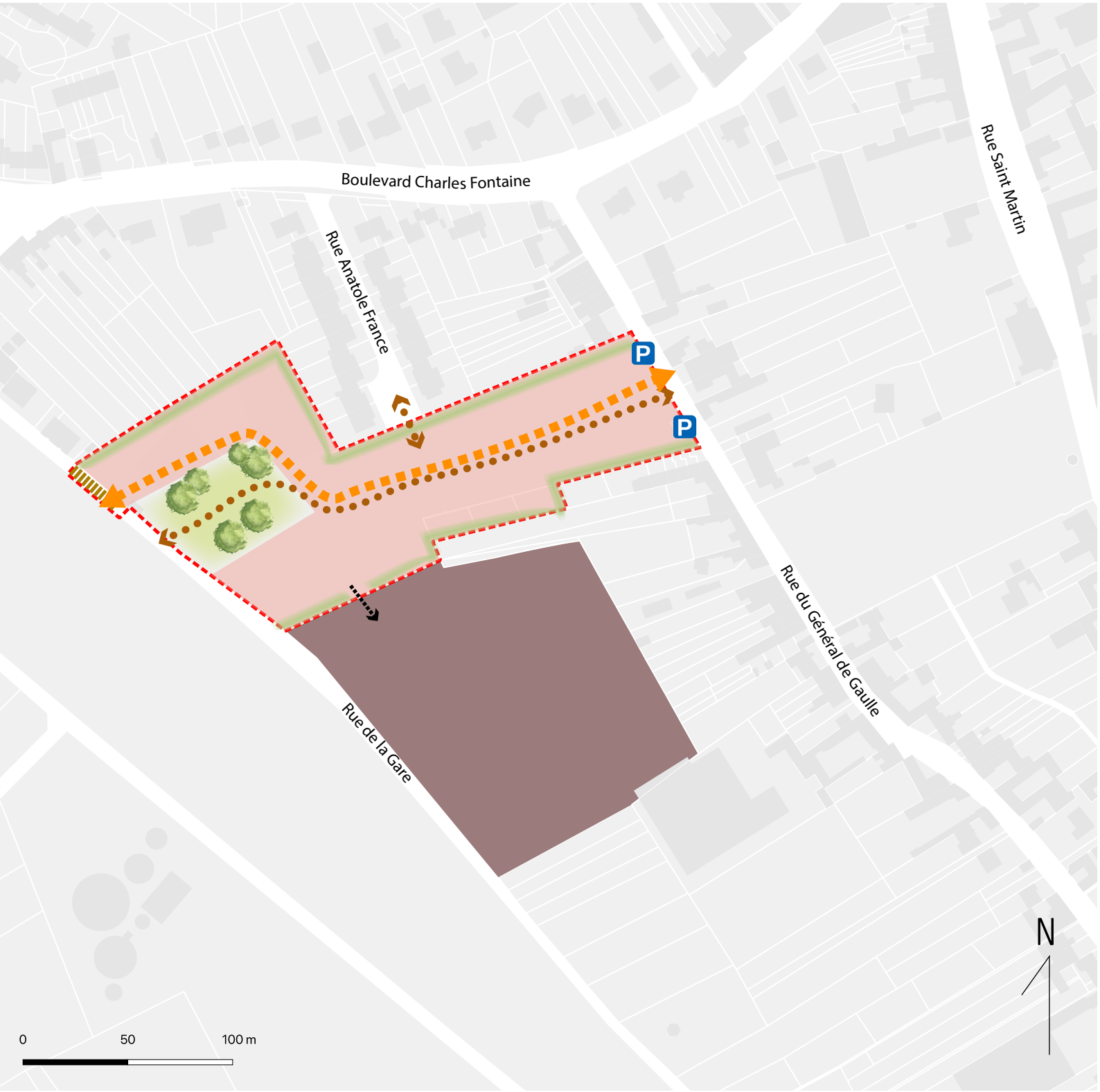
PARTI D'AMÉNAGEMENT

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.

L'aménagement de la zone sera traité sous la forme d'une opération d'ensemble.

Orientation d'Aménagement et de Programmation
Secteur Beaumont

surface de l'OAP : 2 ha
destination principale : habitat
surface dédiée à l'habitat : 1,5 ha
densité : 20 log/ha
nombre de logements : 30



Mobilités, espaces publics

- Principe de desserte de la zone
- Principe de création d'une liaison piétonne
- Principe de conservation d'une perméablité entre les deux zones
- Principe de restructuration de la voie
- Localisation préférentielle pour l'implantation de stationnements

Environnement, santé et énergie

- Principe de création d'une frange paysagère
- Principe de création d'un parc public
- Principe de création d'une haie paysagère

Logements, équipements, densité

- Secteur à dominante de logements
- Zone de développement à long terme

Densité minimale des espaces d'habitat :
20 logements /ha

- Périmètre de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation

Mobilité, espaces publics

La voirie principale du secteur de projet reliera la rue du Général de Gaulle et la rue de la gare. Cette voirie supportera le passage des véhicules et des piétons.
Ces accès seront mis en place afin d'entrer et de sortir de la parcelle et devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers.
Ils seront également des accès supports de déplacements doux.

Une liaison piétonne reliera la rue du Général de Gaulle et la rue de la gare. Elle passera par le parc public créé à l'ouest du secteur.
La rue Anatole France présentera une liaison piétonne reliant la voie principale de desserte du secteur.

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.

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 sécurisé pour l'ensemble des usagers.

Le schéma de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation indique les tracés souhaitables des principaux axes de voirie à créer, prolonger ou restructurer dans une vision d'aménagement cohérente.
Le maillage des voiries secondaires, essentiellement dédié à la desserte des lots et donc non porté graphiquement dans l'OAP, devra veiller à prévoir la circulation sans gêne des engins de collecte des déchets et des engins liés à la sécurité publique. À défaut, ces voies devront impérativement prévoir des aires de retournement aux normes.

Le linéaire du secteur le long de la rue du Général de Gaulle présentera des places de stationnement accessibles depuis la voie.
Les stationnements nécessaires devront être adaptés à la taille et à la nature du ou des projets envisagés et placés obligatoirement à l'intérieur des opérations. Toutes les dispositions devront être prises pour limiter les effets négatifs du stationnement irrégulier sur la voirie publique. Un stationnement en sous-sol, et principalement pour l'habitat collectif, pourra être envisagé après études de sol.
Ces aménagements devront laisser une part significative d'aménagements paysagés. La philosophie du projet consiste à masquer le plus possible le stationnement automobile afin de conforter le cadre de vie.
Enfin, les projets devront intégrer des stationnements pour les cycles conformément à la législation en vigueur.

Le sud du secteur devra présenter une perméabilité permettant une liaison avec la zone de développement à long terme.

Paysage et patrimoine

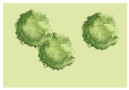
INTÉGRATION PAYSAGÈRE	Les axes viaires devront être accompagnés d'un traitement paysager sur toute leur longueur. De façon générale, il convient de proposer un projet qui veille à la mise en place d'une parfaite insertion urbaine avec l'environnement, le paysage et le tissu urbain préexistants. Il s'agit d'adapter le projet aux nouveaux enjeux urbain. Il devra nécessairement respecter une forme urbaine compacte et adaptée à la configuration des lieux en assurant : ▪ la cohérence urbaine : trame paysagère, trame parcellaire, voiries et cheminements ; ▪ la cohérence architecturale à l'échelle du site pour créer un quartier qui réponde aux enjeux en termes d'innovation, de performance énergétique, ... Aussi, il est attendu que les constructions doivent s'adapter à la topographie de la zone et non l'inverse.
QUALITÉ URBAINE	L'objectif ici est de traduire de façon opérationnelle le principe de trame verte encouragée par la commune et en adéquation avec le Grenelle de l'Environnement. Afin de qualifier la zone, mais aussi d'assurer un traitement qualitatif entre le tissu urbain existant et celui projeté, une forte exigence est attendue sur l'insertion et le traitement paysagé de la zone.

Logements, équipements, densité

	Environ 30 logements sont attendus sur l'ensemble du secteur s'agissant de respecter les objectifs de densification du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) qui préconise une densification basée sur 20 logements par hectare minimum. Les logements devront nécessairement être diversifiés pour répondre activement aux parcours résidentiels des habitants et afin de renforcer la mixité urbaine et sociale.
	Le sud de l'OAP présente une zone de développement à long terme (2AU). Il devra être tenu compte du périmètre de réciprocité agricole.
ÉQUIPEMENT EN RÉSEAUX DU SITE	Le site devra être raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement aux frais du pétitionnaire. Les techniques de gestion des eaux pluviales seront privilégiées et auront ainsi pour objectif d'infiltrer les eaux pluviales au plus proche du point de chute. Les dispositifs de récupération des eaux pluviales devront être installés en veillant au respect de la réglementation en vigueur.

Environnement, santé et énergie

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



L'ouest du secteur présentera un parc public. Ce dernier sera accessible directement depuis la rue de la Gare et depuis la rue du Général de Gaulle via une liaison piétonne.

TERRAIN NATUREL

En termes de topographie, le projet devra impérativement se faire en cohérence avec le niveau du terrain naturel.

DÉVELOPPEMENT DURABLE

La commune met en avant plusieurs ambitions concernant les principes d'aménagement durable, parmi lesquelles nous pouvons citer :

- créer de nouvelles voiries et cheminements doux pour favoriser le désenclavement des secteurs et renforcer la pratique et les connexions avec l'existant ;
- être novateur en termes de morphologies urbaines adaptées à l'environnement ;
- dicter une répartition optimale entre la densité bâtie et les espaces libres et végétalisés ;
- arborer et végétaliser l'espace public pour favoriser la biodiversité et la perméabilité des sols mais aussi pour renvoyer l'image d'une ville jardin ;
- optimiser les performances énergétiques des constructions pour s'inscrire dans une orientation d'exemplarité portée par les Loi Engagement National pour l'Environnement et Loi de Transition Énergétique ;
- limiter l'emprise de la voirie pour donner la priorité aux cheminements piétons et aux cycles ;
- préférer la perméabilité des matériaux de surface et imposer l'infiltration des eaux pluviales à la parcelle.

TITRE 02
ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION THÉMATIQUES

CHAPITRE 01
OAP THÉMATIQUE AIR - CLIMAT - ÉNERGIES

PRÉAMBULE

RÔLE DE L'OAP AIR CLIMAT ÉNERGIE

La commune de Hénin-Beaumont souhaite faire de la transition énergétique un des axes structurants de son nouveau Plan Local d'Urbanisme. Le Programme Aménagement et de Développement Durables du PLU intègre d'ailleurs les axes suivants :
- Une ville naturelle - RENFORCER LA QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET DU CADRE DE VIE DE LA VILLE
- Une ville exemplaire - FAIRE DE LA VILLE UNE RÉFÉRENCE EN MATIÈRE D'ÉCOLOGIE URBAINE

Ces orientations ont été traduites dans le règlement écrit du PLU.
La présente OAP thématique Air-Climat-Energie vient compléter les ambitions en termes de développement durable inscrites dans le règlement du PLU .

PLAN CLIMAT AIR ÉNERGIE TERRITORIAL DE L'AGGLOMÉRATION HÉNIN-CARVIN

L'OAP thématique Air-Climat-Energie s'inscrit dans la politique publique de l'Agglomération Hénin-Carvin et de son Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET).
Le PCAET 2016-2021 s'est fixé notamment de réduire de 40% les émissions de gaz à effet de serre de l'agglomération à l'horizon 2021, de viser une production d'énergie de 5 % issue des énergies renouvelables pour le territoire à l'horizon 2021 et de réduire les émissions d'oxydes d'azote de 31 % et les particules PM10 de 35 %.

Pour relever ces défis, un programme d'actions (plus de 60) articulé autour de 8 axes a été élaboré.
Le bilan à mi-parcours du PCAET note des actions intéressantes réalisées dans le sens de ses objectifs et ayant eu un impact positif sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre notamment. Néanmoins, il souligne la nécessité d'un changement radical des pratiques quotidiennes pour atteindre les objectifs fixés.

La commune d'Hénin-Beaumont entend mettre en place un document encourageant ces bonnes pratiques dans l'aménagement de son territoire.

L'OAP THÉMATIQUE EN 3 APPROCHES :

1. APPROCHE BIOCLIMATIQUE DES PROJETS

> ADAPTATION
> INTERACTION
> PROGRAMMATION

2. APPROCHE QUALITATIVE DU CADRE DE VIE

> NUISANCES SONORES
> QUALITÉ DE L'AIR

3. APPROCHE ÉNERGÉTIQUE DES PROJETS

> PRODUCTION
> RÉDUCTION

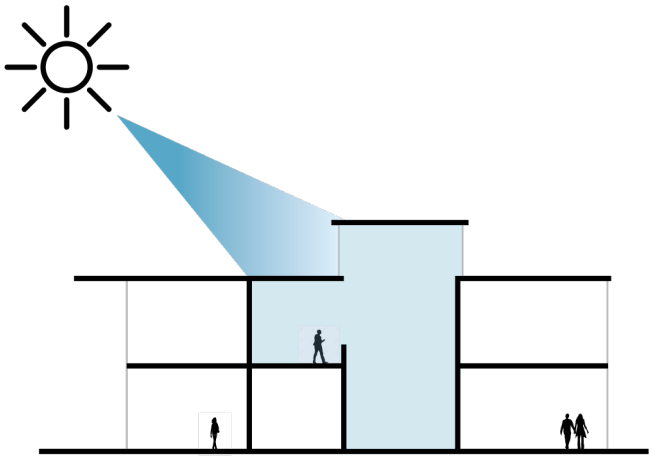
ORIENTATIONS

1. APPROCHE BIOCLIMATIQUE DES PROJETS

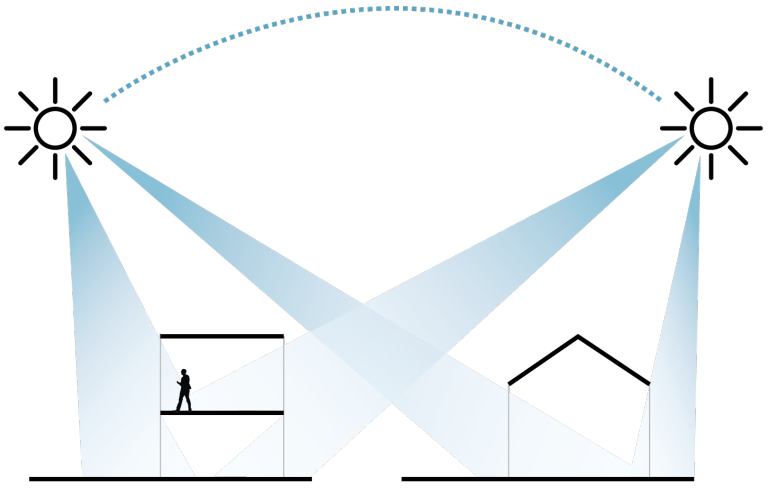
ADAPTATIONS

Adapter l'**ORIENTATION** de la construction

Privilégier l'éclairage naturel des espaces communs
Les couloirs, palier, espaces de circulations, hall, ... sont tant d'espaces communs de passage dont la bonne orientation des constructions ou des dispositifs spécifiques de prise de lumière permettent l'éclairage naturel.



Privilégier une double orientation des logements
L'orientation des nouvelles constructions participe à l'optimisation des apports solaires naturels, tant en termes de chaleur que de lumière.
L'orientation des constructions doit être pensée dans l'optique d'un confort thermique l'été comme l'hiver ainsi que d'une utilisation maximale de la lumière naturelle.
La double orientation des logements peut permettre la prise en compte des potentialités climatiques du site.



ADAPTATIONS

Adapter la **GESTION** des eaux pluviales

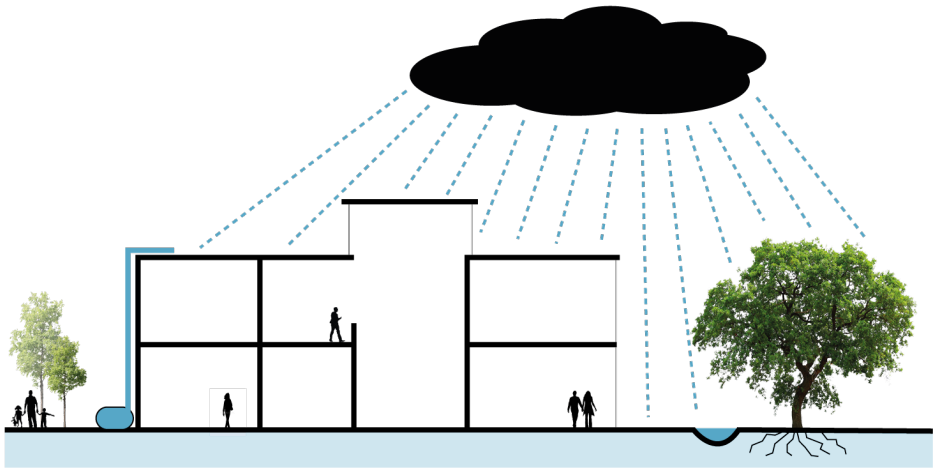
Permettre l'infiltration et le stockage des eaux de pluie

Pour une gestion des eaux de pluie à la parcelle, l'infiltration doit être privilégiée, elle limite le risque d'inondation et de ruissellement et permet aussi l'irrigation des végétaux.

Le stockage à l'air libre de l'eau peut se faire sous la forme de noues.

La circulation gravitaire de l'eau peut se faire du toit au sol le long des façades. Ce procédé favorise le rafraîchissement du bâti.

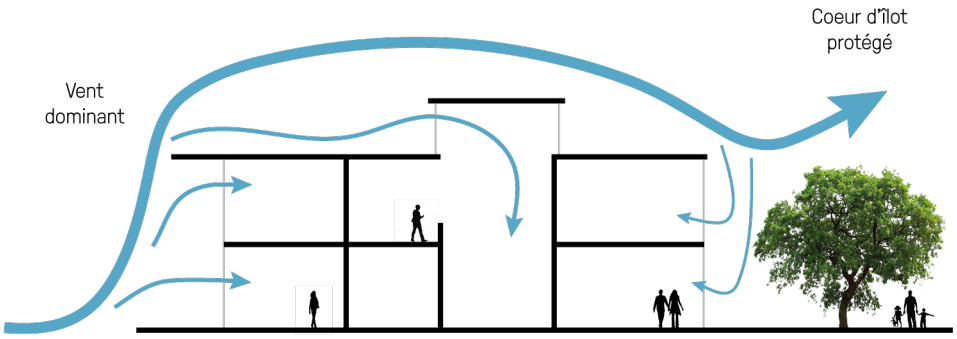
L'installation de dispositifs de récupération des eaux de pluie peut permettre une autonomie pour une partie de la consommation d'eau des constructions (arrosage du jardin, alimentation des sanitaires, lavage du sol, ...)



Adapter l'**IMPLANTATION** des constructions

Favoriser une implantation permettant une bonne ventilation des constructions

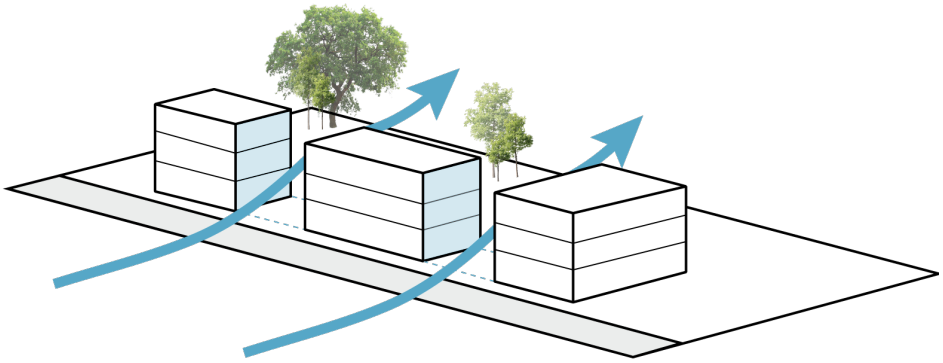
La ventilation des constructions peut être optimisée par une implantation favorable aux vents dominants.



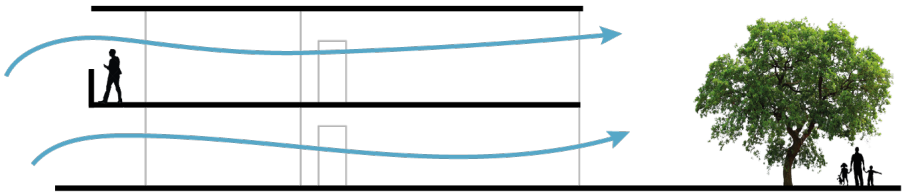
ADAPTATIONS

Adapter la **VENTILATION** des constructions

Créer des ouvertures dans le front bâti
Les coupures dans le front bâti permettent l'aération de cœurs d'îlot et permettent d'éviter les couloirs de vent dans les rues.



Privilégier des typologies de bâtiments qui favorisent les logements traversants
La ventilation naturelle des logements peut être favorisée par des logements traversants, impliquant des bâtiments de faible largeur. Les apports solaires sont alors aussi optimisés.



Adapter les **MATÉRIAUX** de construction

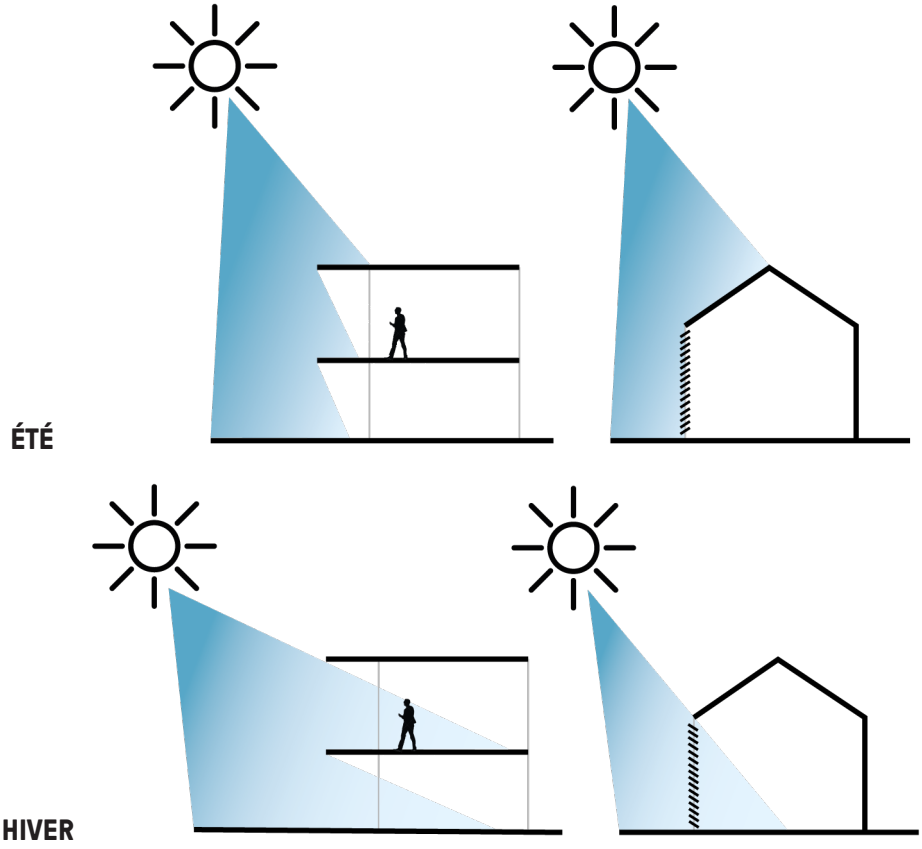
Favoriser l'utilisation de matériaux bio-sourcés et/ou géo-sourcés
Les matériaux bio- et géo- sourcés répondent aux enjeux du développement durable, avec une empreinte environnementale favorable, car stockant le carbone quand ils sont bio-sourcés et participant au développement économique des territoires, car issus de matériaux de proximité lorsqu'ils sont géo-sourcés.
Il s'agit de matériaux tels que le bois, le liège, le chanvre, la paille, la ouate de cellulose, la laine de mouton, le textile recyclé, ...

ADAPTATIONS

Adapter la **PROTECTION** des constructions

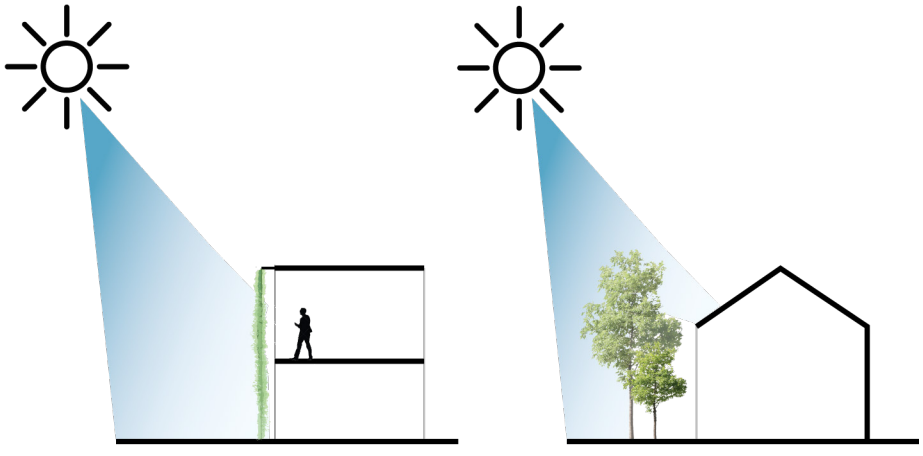
Intégrer des protections solaires dans les constructions

Les protections solaires fixes ou non doivent être adaptées aux ouvertures des façades ouest, est et sud. Elles doivent protéger les espaces intérieurs des rayons du soleil l'été et les laisser passer l'hiver, permettant ainsi un confort thermique en fonction de la période de l'année.



Intégrer la végétation dans les protections solaires

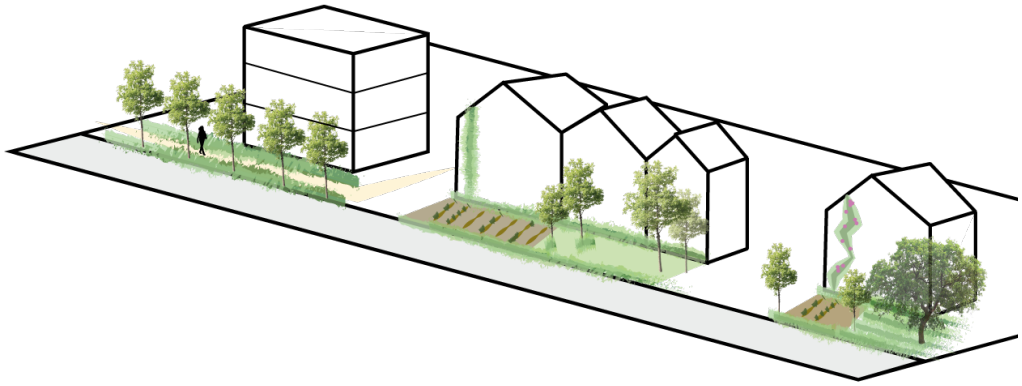
A la place ou en complément des brises soleil intégrés à la façade, la végétation peut aussi tenir un rôle de protection solaire, soit par le biais d'arbres plantés en pleine terre le long des façades sud ou via des plantes grimpantes sur des câbles le long de la façade. Des espèces végétales perdant leurs feuilles en hiver sont à privilégier pour éviter de créer un masque.



INTERACTIONS

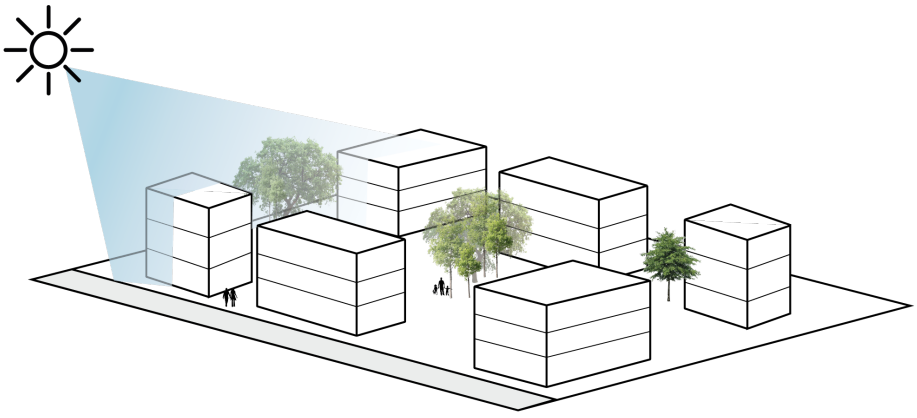
Interagir avec la **RUE**

Utiliser les espaces intermédiaires comme des interfaces climatiques
Les espaces tampons entre l'espace public et privé souvent délaissés ou à vocation d'ornement peuvent avoir une fonction. La végétalisation des espaces sur rue ou pieds d'immeubles peut contribuer à la limitation des îlots de chaleur à l'échelle des quartiers, permettre une meilleure ventilation, un rafraîchissement et peuvent aussi contribuer à la production vivrière par le biais d'un potager par exemple. Il s'agit de profiter d'un recul d'alignement de voirie pour intégrer la végétation des pieds de constructions.



Interagir avec les **AUTRES CONSTRUCTIONS**

Limiter les masques solaires
L'implantation des constructions entre elles constitue un réel enjeux en matière d'ensoleillement, mais aussi de ventilation. Les constructions privilégieront donc une implantation garantissant un ensoleillement optimal des autres constructions en hiver notamment.

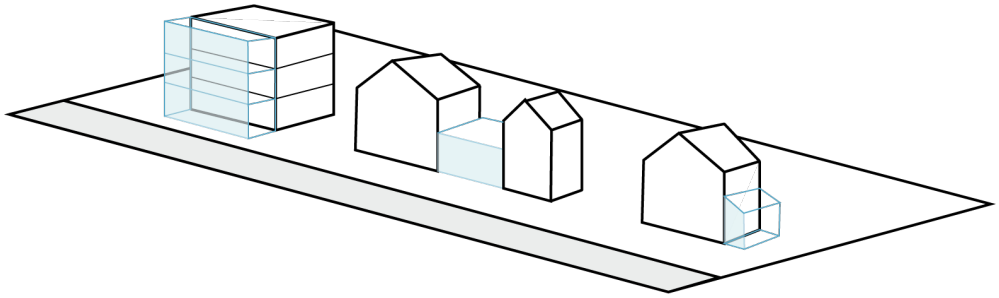


INTERACTIONS

Interagir avec l'ENVIRONNEMENT EXTÉRIEUR

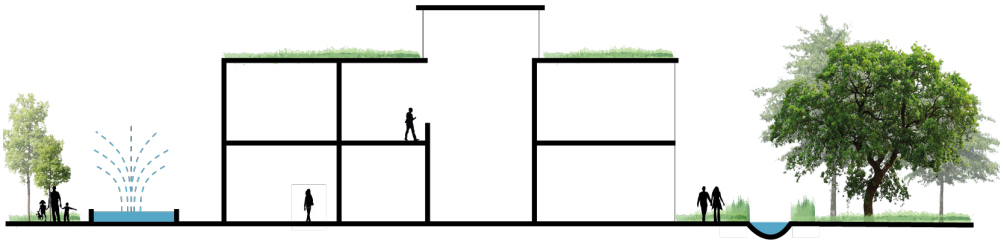
Tirer partie des volumes climatiques

Les volumes climatiques sont les espaces de transition entre les constructions et l'extérieur, non chauffés (serres, jardins d'hiver, vérandas, coursives, double peau, celliers, garages,...). Ils permettent des effets de régulation thermique des bâtiments par leur rôle tampon entre l'air intérieur et extérieur.



Développer les zones de fraîcheur

L'imperméabilisation des sols, les transports, le fonctionnement de la ville provoquent un micro-climat au sein des espaces urbanisés des centres-ville avec des températures plus élevées qu'en périphérie. Ce phénomène, appelé îlot de chaleur, induit une augmentation de la température ambiante. La végétation et les points d'eaux apparaissent comme des outils d'adaptation à ces micro-climats. La multiplication des espaces verts et des espaces en eaux (fontaines, noues, ...) au sein des quartiers contribue donc à limiter l'effet d'îlot de chaleur urbain.

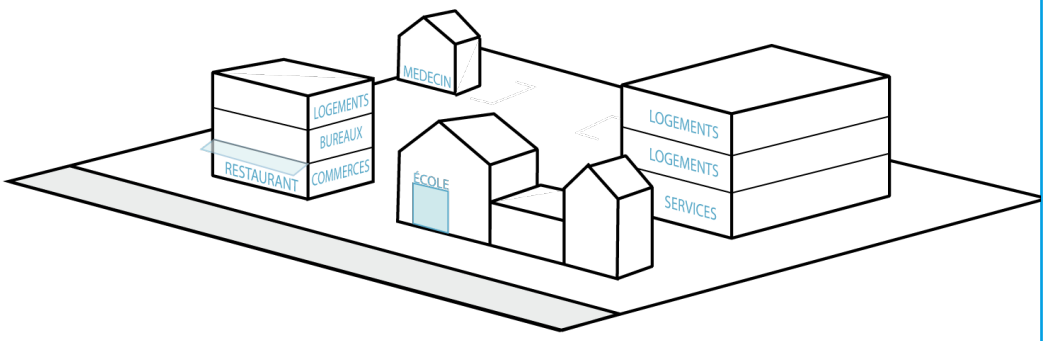


PROGRAMMATION

Programmer la **MIXITÉ FONCTIONNELLE** des espaces

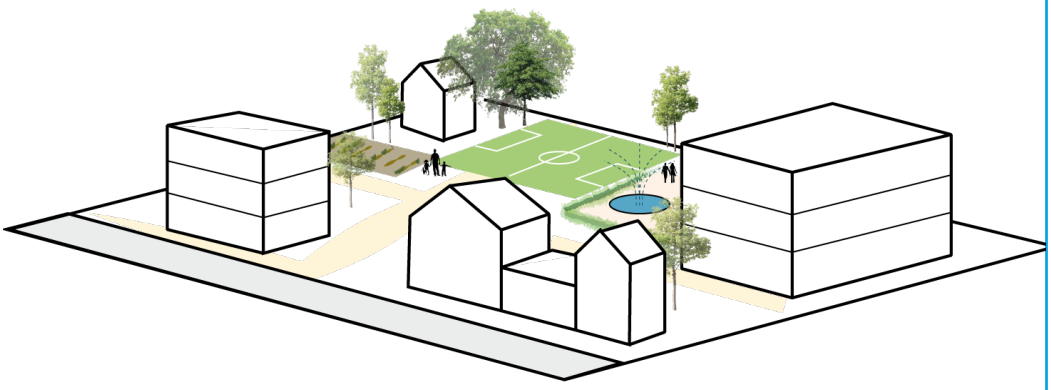
Favoriser la mixité fonctionnelle des constructions

Que ce soit à l'échelle du quartier, de la parcelle ou du bâti), la mixité fonctionnelle (logements, commerces, bureaux, services, écoles, loisirs,...), reconnecte les différents usages et réduit les distances et donc les déplacements motorisés.



Aménager des espaces mixtes partagés en cœur d'îlot

Les espaces d'appropriation, de partage, de rencontre, les aires de jeux, placettes, jardins potagers partagés, ... sont des lieux de lien social et permettent de répondre aux besoins quotidiens d'espaces extérieurs des habitants. Il s'agit là d'organiser une mixité d'usage au cœur du quartier.

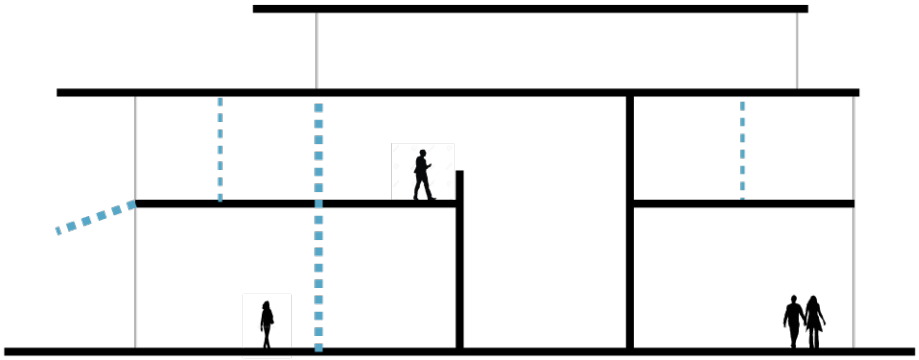


PROGRAMMATION

Programmer l'ÉVOLUTIVITÉ des constructions

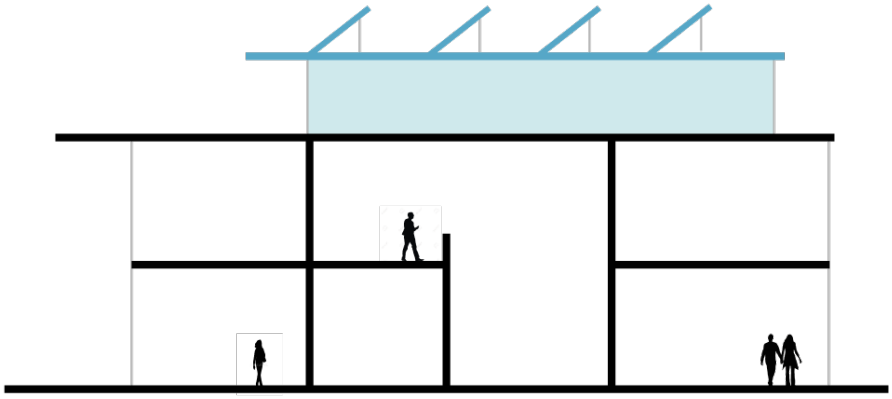
Prévoir la réversibilité des bâtiments

Anticiper les changements de destination pour la réorganisation facile des espaces grâce à une structure porteuse de type poteaux/poutres permettant de moduler les espaces en fonction des occupations, une hauteur de rez-de-chaussée plus importante pour permettre l'accueil de commerces, ...



Anticiper l'évolution des occupations

Dimensionner les structures porteuses avec la possibilité de surélever les constructions ou encore d'accueillir des panneaux solaires par exemples.



Lille (59) - immeuble mixte commerces/bureaux/ logements, contrôle des apports solaires des logements, structure porteuse poteaux-poutres avec cloisonnement intérieur léger modulable

Lyon (69) - jardin partagé et jeux pour enfants en coeur d'îlot

Hénin-Beaumont (62) - intégration de l'eau dans la ville - Parc Mairie

2. APPROCHE QUALITATIVE DU CADRE DE VIE

NUISANCES SONORES

Limiter l'exposition des constructions au bruit

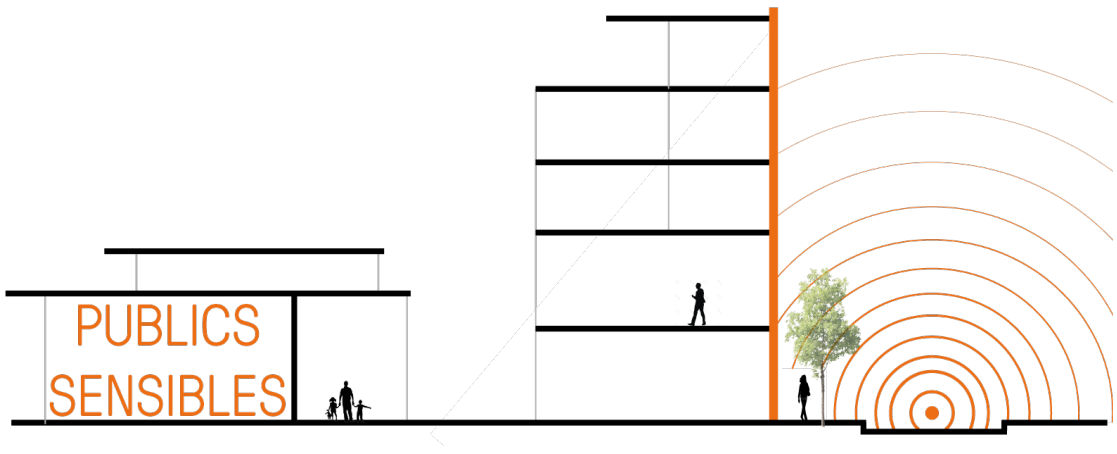
L'exposition au bruit peut être limitée en privilégiant l'implantation des ouvertures principales à l'opposé des voies les plus bruyantes. Des digues anti-bruit, lorsque cela est nécessaire, peuvent être créées.

Les matériaux verriers réfléchissent le son, il est préférable de limiter leur emploi le long des voies bruyantes et de privilégier les matériaux absorbants.

Le végétal peut prendre une place importante dans la dispersion du bruit, mais aussi en tant que barrière visuelle vis à vis des infrastructures de transport.

Créer des ruptures dans les fronts bâtis le long des voies permet de limiter les couloirs sonores.

L'implantation des programmes accueillant des publics sensibles (enfants, personnes âgées ou malades) est à privilégier à l'écart des zones les plus exposées, comme en cœur d'îlot par exemple.



QUALITÉ DE L'AIR

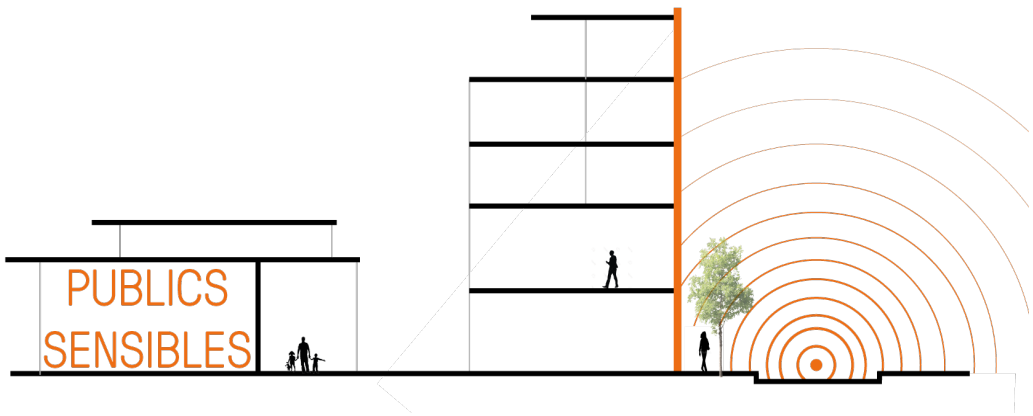
Limiter l'exposition des constructions aux polluants

L'exposition aux polluants peut être limitée en privilégiant l'implantation des ouvertures principales et les prises d'air à l'opposé des voies.

Le végétal joue un rôle épurateur vis à vis des polluants gazeux.

Créer des ruptures dans les fronts bâtis le long des voies permet d'aérer les voies et ainsi de disperser les polluants.

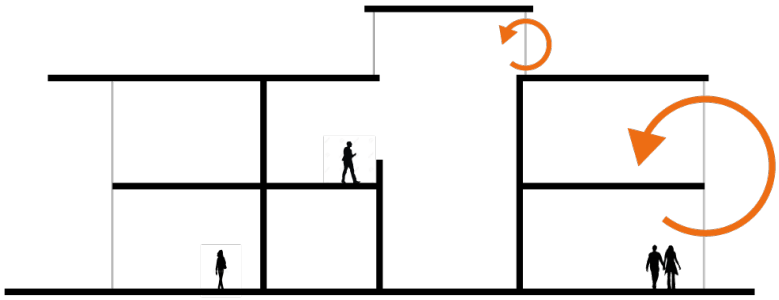
L'implantation des programmes accueillant des publics sensibles (enfants, personnes âgées ou malades) est à privilégier à l'écart des zones les plus exposées, comme en cœur d'îlot par exemple.



Proposer des dispositifs de de ventilation performants entre l'air intérieur et extérieur

Les échanges entre l'air intérieur et extérieur sont de plus en plus limités dans le but de réduire l'impact environnemental des constructions. La concentration des polluants dans l'air intérieur en est augmentée. L'isolation performante des constructions doit donc être couplée avec des systèmes de ventilation permettant de renouveler l'air intérieur et de limiter l'exposition aux substance toxiques.

Il existe plusieurs types de ventilation : la ventilation naturelle avec ouvertures en façade, la ventilation mécanique, la ventilation par cheminée, ...



QUALITÉ DE L'AIR	**Utiliser des matériaux de construction non polluants ou nocif pour la santé des occupants et usagers** Outre la pollution de l'air intérieur induit par pénétration de l'air extérieur, les matériaux de construction, d'isolation ou d'aménagement employés rejettent eux aussi des substances volatiles nocives. L'emploi d'éco-matériaux permet de limiter la pollution de l'air intérieur, mais aussi de réduire l'impact environnemental d'une rénovation ou d'une construction neuve. A noter que les éco-matériaux sont aussi recyclables. Parmi les éco-matériaux, on retrouve : - Les isolants : laines de fibres végétales ou animales, textiles recyclés, ouate de cellulose,bottes de paille, etc., -les mortiers ou bétons : bétons de chanvre, de bois, de lin, etc., -les panneaux : particules ou fibres végétales, paille compressée, etc., - ... A noter que les colles, peintures et adjuvants dégagent eux aussi des polluants volatiles. Leur qualité est aussi à contrôler.

3. APPROCHE ENERGÉTIQUE DES PROJETS

PRODUCTION

Développer la production d'énergies renouvelables dans les grands projets urbains, mais aussi chez les particuliers

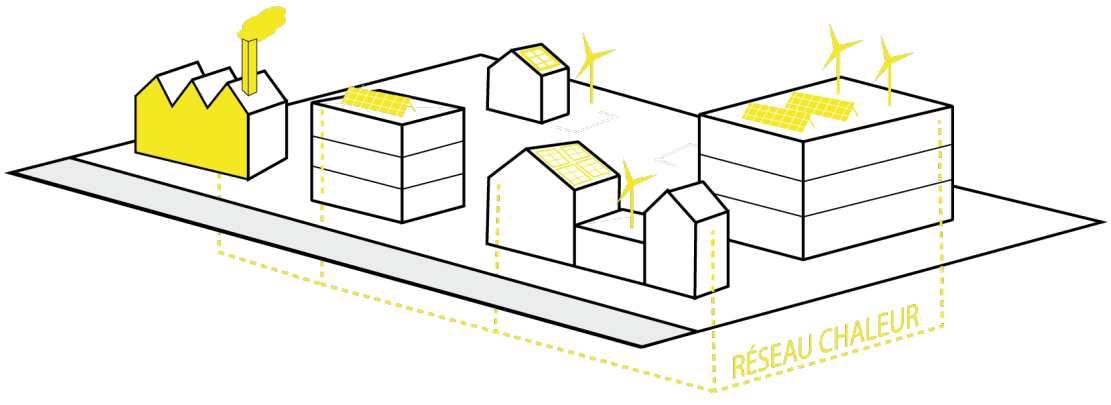
Chaque site présente un potentiel propre en termes de production d'énergies renouvelables. La mise en place de dispositifs de production d'énergie doit être pensée le plus en amont possible des projets d'aménagement afin de tirer partie au maximum de ce potentiel (orientation et implantation des constructions, types de dispositifs, ...).

En ce qui concerne les grands projets urbains, la mise en réseau de la production d'énergie peut mener à une autoconsommation collective avec la mutualisation des dispositifs.

Différents types d'énergies renouvelables peuvent être mobilisés dans les projets d'ensemble ou par les particuliers.

Développer les réseaux de chaleur urbains alimentés par des énergies renouvelables

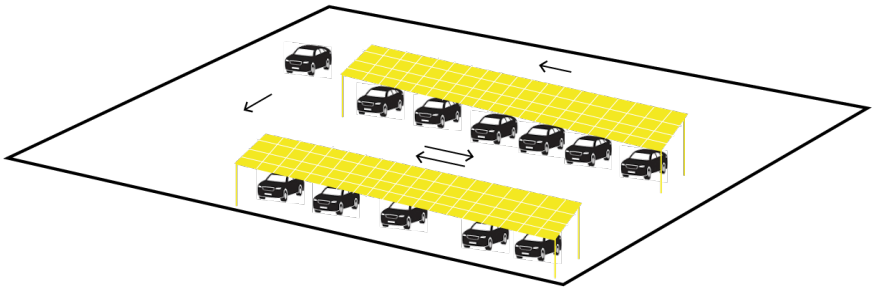
Les réseaux de chaleur urbain répondent à des enjeux d'autonomie énergétiques pour les territoires. Il s'agit d'un système de production centralisé de chaleur permettant de valoriser les énergies renouvelables comme la géothermie profonde, mais aussi la chaleur fatale industrielle.



PRODUCTION

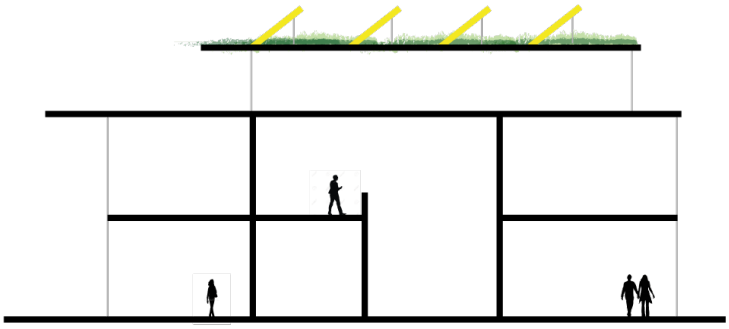
Tirer partie des espaces déjà imperméabilisés pour l'intégration de dispositifs de production d'énergie

Outre les fermes solaires installées sur des terres agricoles non exploitées, il existe des dispositifs de production d'énergie sur espaces déjà imperméabilisés. Ces derniers peuvent être hors sol et ainsi ne pas gêner l'activité humaine. Il peut s'agir d'ombrières photovoltaïques qui non seulement participent à la production d'énergie, mais aussi protègent du soleil et des intempéries les éléments surplombés comme les voitures dans le cas d'un parking.



Opter pour des toitures combinées végétation et production d'énergie

Les toitures combinées allient à la fois l'isolation thermique de la toiture par la végétation, mais aussi la production d'énergie solaire.



Proposer des bornes de recharge électrique pour les véhicules motorisés

Le recours à la voiture électrique plutôt qu'aux véhicules essence ou diesel participe à la réduction des émissions de CO2. Les projets urbains doivent participer à l'implantation de bornes de recharge pour ces véhicules.

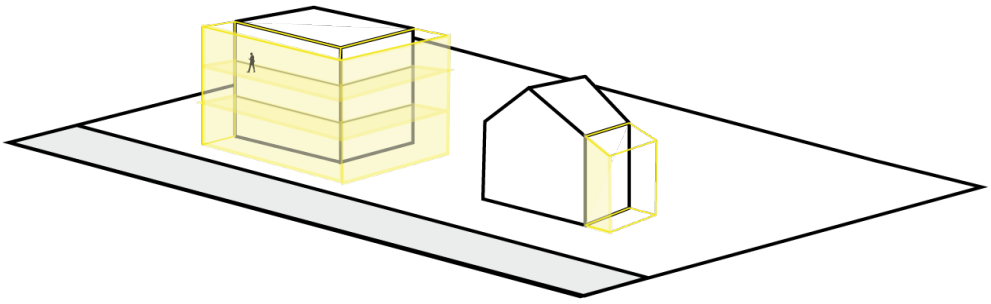
RÉDUCTION

Engager la rénovation énergétique du parc existant

La rénovation énergétique des constructions permet de limiter l'émission de gaz à effet de serre, réduire la facture énergétique des usagers, augmenter leur confort, créer de l'activité économique non délocalisable, éviter l'obsolescence des bâtiments et augmenter leur valeur patrimoniale.

Cette rénovation passe par l'isolation des constructions ou encore la mise en place de système de chauffage performants et écologiques.

A noter qu'il est intéressant de privilégier les rénovations énergétiques fonctionnelles (ajout d'usages grâces aux volumes climatiques comme la création d'une véranda ou de loggias en double peau du bâtiment par exemple).



Prévoir des espaces de compostage

La collecte des déchet engendre de déplacements émettant des gaz à effet de serre alors que les déchets organiques peuvent être compostés sur place. Le compostage de proximité permet ainsi de réduire les déplacements, mais aussi l'énergie liée au traitement des déchets.

Le développement des compostes individuels ou collectifs est à envisager en choisissant une localisation du composteur à l'abri du vent et du plein soleil, accessible et pas directement à proximité des logements.

Pérenchies (59) - opération d'autoconsommation collective multi-acteurs, production locale de l'énergie en circuit court

Forbach (57) - ombrières photovoltaïques

Douchy-les-Mines (59) - Centre de revalorisation énergétique pour alimentation du réseau de chauffage urbain

CHAPITRE 02
OAP THÉMATIQUE MOBILITÉS DOUCES

01
INTRODUCTION

Sur l'ensemble du territoire, le maillage de continuités piétonnes et douces s'est progressivement enrichi pour assurer des liaisons douces entre les différentes polarités communales et entre les équipements et certains quartiers d'habitat. Néanmoins, le maillage des mobilités douces n'est pas bouclé de façon efficiente partout sur le territoire ...

La Ville d'HÉNIN-BEAUMONT souhaite ainsi s'inscrire dans une démarche proactive sur la thématique de la mobilité vélo et piétonne. Ainsi, la ville entend devenir «une ville marchable et cyclable».

L'ambition de la commune consiste à aboutir à un projet global prenant en compte ses besoins actuels et futurs afin de :

- promouvoir la pratique du vélo (utilitaire, de loisirs, sportive, touristique et itinérante) ;
- définir un maillage structurant piéton et cyclable permettant de développer les déplacements actifs vers les centres-ville et les équipements mais aussi de fluidifier le réseau cyclable ;
- sécuriser les déplacements doux en mettant en place des aménagements adéquats et confortables et en traitant les voiries et entrées de ville pour inciter les usagers à modifier leur comportement en milieu urbain ;
- faire évoluer les comportements des habitants vers la pratique des modes doux ;
- créer un Pôle d'Échanges Multimodal en lien avec la gare ;
- améliorer des lieux d'échanges / points d'embarquement avec les transports collectifs ;
- optimiser l'offre en stationnement spécifique ;
- développer un réseau d'équipements et de services pour la pratique du vélo (loueurs, réparateurs, ...)

La mise en place de cette volonté viendra par conséquent agir sur le report modal, la qualité des espaces publics ainsi que la valorisation des espaces d'attractivités du territoire : nature, paysage agricole, parcs et espaces verts, promenades patrimoniales, ...

02
LES GRANDES ORIENTATIONS POUR LA VILLE

02.1.
TRAVAILLER SUR LA CONTINUITÉ DES ITINÉRAIRES CYCLABLES EXISTANTS

Les aménagements existants constituent le socle des itinéraires cyclables à partir desquels la ville souhaite envisage de compléter son maillage.

Au sein de l'enveloppe urbaine, la ville a identifié plusieurs discontinuités à compléter afin de rendre le maillage global et cohérent.
Enfin, la pratique du vélo n'étant pas qu'intra-urbain, la ville porte une volonté de compléter son réseau de mobilité douce en direction du grand paysage au Nord et au Sud.

Les projets en réflexion sont aussi des vecteurs de promotion du vélo sur lesquels il est important de réfléchir dans le but de les intégrer dans le maillage cyclable du territoire.
Complémentaire à la continuité du réseau, la définition d'une hiérarchie dans le schéma des itinéraires cyclables est aussi un enjeu permettant de structurer le réseau.
Les installations, ouvrages, travaux et aménagements dédiés aux cheminements piétonniers et cyclables, objets de mobiliers destinés à l'accueil ou à l'information du public, postes d'observation de la faune et de la flore pourront être autorisés aux deux conditions cumulatives suivantes :

- ils présenteront un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général suffisant (lorsqu'ils sont nécessaires à la gestion ou à l'ouverture au public de ces espaces ou milieux) ;
- ceux susceptibles de porter atteinte de façon temporaire ou irréversible à l'environnement, et tout particulièrement aux milieux naturels protégés (espaces remarquables du littoral, zones humides, cours d'eau...), pourront être autorisés à la condition que le maître d'ouvrage démontre que le projet ne peut être localisé ailleurs et qu'aucune autre solution alternative n'existe permettant d'éviter des atteintes aux milieux naturels, et que les atteintes résiduelles portées à l'environnement soient compensées.

La réalisation d'infrastructures ne constitue qu'une étape : la mise en place d'un réseau cyclable efficace nécessite parallèlement de mener des politiques cohérentes par le développement des services (location, réparation, ...) et des équipements (abris vélos, ...).

02.2.
IDENTIFIER DES AMÉNAGEMENTS ET SERVICES EN FONCTION DES PUBLICS CIBLÉS

Sur l'ensemble du territoire, la pratique tend à s'orienter vers les loisirs et le tourisme (parc des îles, notamment). Une desserte des sites touristiques et patrimoniaux doit permettre de les mettre en valeur et de promouvoir la visite du territoire à la fois par les touristes, mais aussi par les habitants dans un objectif de redécouverte du territoire et de la pratique du vélo.
Le tourisme constitue à ce titre un atout du territoire qu'il convient d'exploiter.

Ces itinéraires peuvent en partie servir pour les déplacements dits « utilitaires ».
En fonction des itinéraires confirmés et/ou programmés, il est impératif de s'interroger sur la vocation et le(s) public(s) ciblé(s).
L'enjeu est de répondre de façon adaptée aux besoins des cyclistes selon leurs besoins et leurs caractéristiques :

- le maillage urbain doit répondre à des déplacements de proximité pour desservir les principaux pôles générateurs : zones d'emploi, équipements scolaires, administratifs...
- les liaisons de loisirs pour la découverte du patrimoine pour les habitants et les touristes
- les itinéraires touristiques en connexions avec les autres réseaux et les territoires

02.3.
PRENDRE EN COMPTE SYSTÉMATIQUEMENT LE VÉLO DANS LES NOUVEAUX QUARTIERS

A travers l'élaboration des nouveaux projets, qu'il s'agisse de logements, d'espaces économiques ou autres, la question du vélo doit être posée en amont.

Cette prise en compte peut se traduire par la définition d'espaces propres à la pratique du vélo, pour la prise en compte des stationnements ou l'affichage des itinéraires.

Cet objectif permettra notamment de faciliter les déplacements doux dits «de proximité» par l'aménagement d'itinéraires sécurisés et le développement de services (stationnement vélos comme par exemple les boxes sécurisés de la gare SNCF).

02.4.
DÉVELOPPER UNE SENSIBILISATION RELATIVE À LA PRATIQUE DE LA MOBILITÉ DOUCE

Le changement des habitudes de mobilités nécessite du temps mais la mise en place de campagnes de promotion ciblées en fonction des usagers potentiels, contribuera à l'inversement de la tendance.
La communication passe aussi bien par l'information dans la presse locale, que par l'organisation de manifestations festives. Il s'agit de convaincre, de façon ludique, les populations des avantages de se déplacer à vélo. L'organisation d'événements contribue également à la promotion touristique du territoire traversé.
Parallèlement, la communication sur les itinéraires, équipements et services présents est nécessaire afin de conforter les campagnes de communication liées à des événements.
La communication ciblée sur les publics jeunes peut aussi être développée.

02.5.
ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DU VÉLO PAR DES SERVICES ET DES ÉQUIPEMENTS ADAPTÉS

Dans le cadre de son ambition, la ville s'engage à encourager le développement de services et d'équipement adaptés à la pratique du vélo et notamment :

Le développement des services de location

La location de vélo permet de faire découvrir ou redécouvrir ce mode de déplacement. En fonction de la demande présente sur le territoire, l'offre de location est amenée à s'adapter notamment en passant d'une offre de courte durée (de l'heure à la journée), à une offre de longue durée (au-delà d'une journée). Cette action nécessite toutefois d'adapter le parc à vélo en conséquence.
Le service de location peut être complété par d'autres activités liées à l'utilisation du vélo tels que l'entretien, le dépannage, la vente d'accessoires, ...

Le déploiement du jalonnement

L'objectif du jalonnement est de pouvoir orienter les cyclistes vers les équipements d'intérêt public (centres-ville, gare, mairie, infrastructures sportives et culturelles, découverte patrimoniale, ...). La régularité de leur emplacement constitue un gage d'efficacité du trajet des cyclistes.
Les directions vers les communes limitrophes peuvent également être indiquées accompagnées de leurs distances afin de promouvoir une pratique utilitaire.

Une répartition raisonnée du stationnement

Le stationnement des vélos sur le territoire diffère en fonction de l'usage de l'itinéraire et de la durée du stationnement.
Les emplacements de stationnement doivent répondre à des caractéristiques satisfaisantes, tant qualitativement que quantitativement et adaptés aux publics visés :

- implantation au plus près des endroits desservis ;
- visibilité et lisibilité (par un mobilier homogène facilement identifiable) ;
- accessibilité, signalisation, éclairage voir couverture
- sécurisation pour l'accroche des vélos, etc.

02.6.
TRAVAILLER SUR L'INTERMODALITÉ

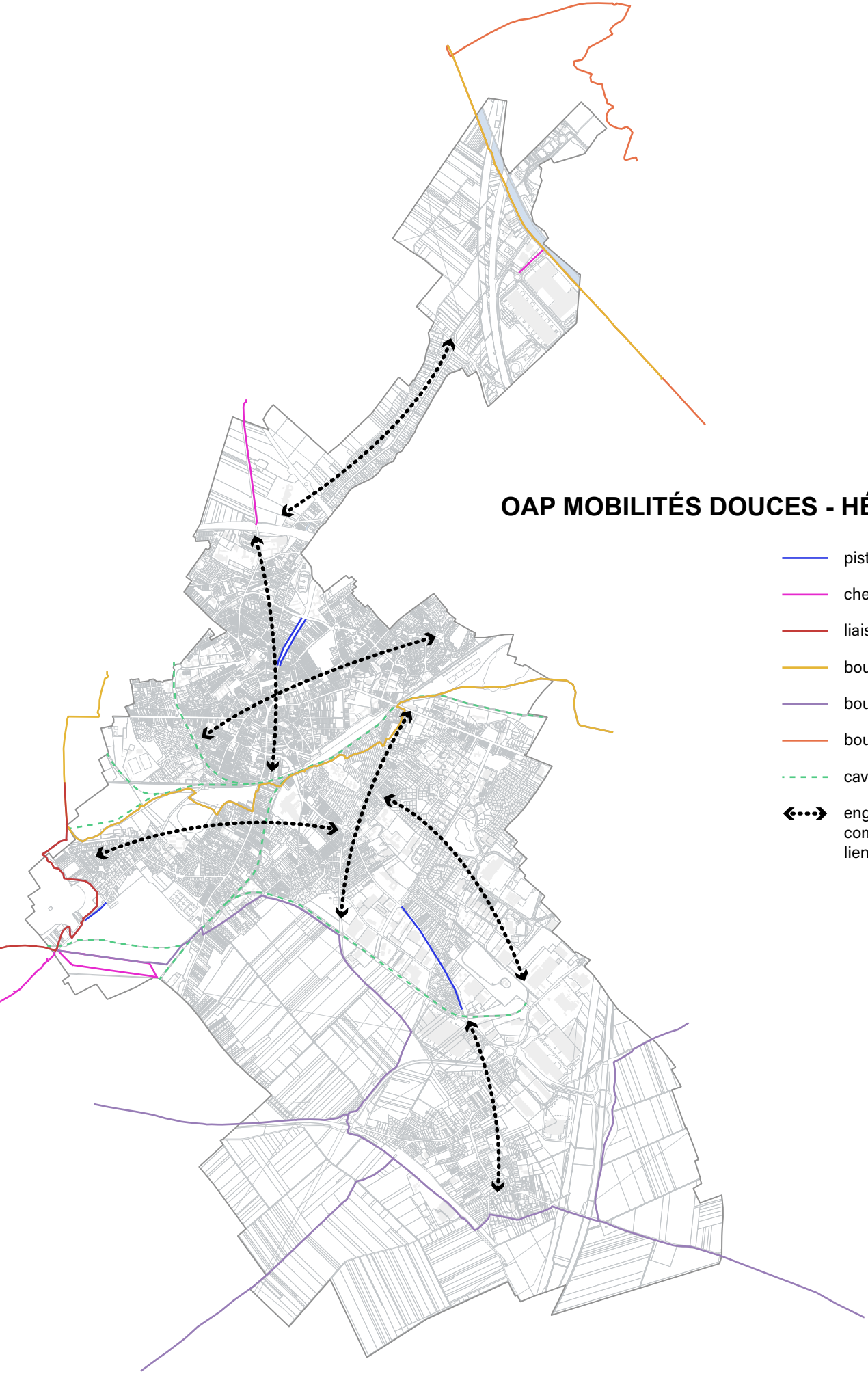
Le vélo est un mode de transport qui s'adapte aisément aux trajets quotidiens, courts, plats en général inférieurs à 5 kilomètres.
Un des avantages de la ville est que le relief est peu marqué. La complémentarité entre le vélo et les transports en commun constitue un enjeu intéressant pour favoriser la desserte du territoire.

Cette action contribue à favoriser l'usage du vélo sur de plus longues distances en l'intégrant à une chaîne de transport, à améliorer le temps de parcours du pôle urbain à la périphérie et à freiner la progression de l'usage des véhicules particuliers dans les déplacements. Il est donc nécessaire de faciliter l'accessibilité aux pôles générateurs de trafic par les modes doux.

Nota :
Le Décret n° 2021-741 du 8 juin 2021 pris en application de l'article L.1272-2 du code des transports, relatif au stationnement sécurisé des vélos en gare dispose pour la ville d'Hénin-Beaumont la création de 20 places minimum de stationnement vélos.

L'intermodalité se décline de plusieurs manières :

- par le rabattement des aménagements cyclables en direction des gares ;
- par la mise en place de parcs relais (sur des pôles d'échanges multimodaux) ;
- par le développement des transports de vélos ;
- par le déploiement de dispositifs de location de vélos, etc.



OAP MOBILITÉS DOUCES - HÉNIN BEAUMONT

- pistes cyclables
- chemin assimilé voie verte
- liaison nord-sud
- boucle 25
- boucle 13
- boucle 12
- cavaliers
- engager la réflexion sur la complétude du maillage en lien avec l'EPCI

CHAPITRE 03
OAP THÉMATIQUE
TRAME VERTE TRAME BLEUE

01
INTRODUCTION

A l'échelle du territoire communal, cette Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) thématique dédiée à la Trame Verte et Bleue (TVB) permet de rappeler les enjeux liés aux continuités écologiques dont la Ville a pris la pleine mesure dans le cadre de son projet de développement et d'aménagement durables.

A travers l'OAP, la Ville réaffirme sa volonté de protéger ses espaces naturels remarquables et ordinaires, et prévoit différentes orientations pouvant garantir la préservation ou la remise en état des continuités écologiques.

La Trame Verte et Bleue (TVB), l'un des engagements phares du Grenelle de l'Environnement, « a pour objectif d'enrayer la perte de biodiversité en participant à la préservation, à la gestion et à la remise en bon état des milieux nécessaires aux continuités écologiques, tout en prenant en compte les activités humaines, et notamment agricoles, en milieu rural. » (Art. L.371-1 du code de l'environnement).

La TVB est le réseau écologique formé de continuités écologiques terrestres et aquatiques identifiées au travers de démarches de planification ou de projet à chaque échelle territoriale pertinente. C'est un outil d'aménagement durable du territoire. Elle contribue à :

- diminuer la fragmentation et la vulnérabilité des habitats naturels et habitats d'espèces et prendre en compte leur déplacement dans le contexte du changement climatique ;
- identifier, préserver et relier les espaces importants pour la préservation de la biodiversité par des corridors écologiques ;
- atteindre ou conserver le bon état écologique ou le bon potentiel des eaux de surface et des écosystèmes aquatiques ;
- prendre en compte la biologie des espèces sauvages ;
- faciliter les échanges génétiques nécessaires à la survie des espèces de la faune et de la flore sauvages ;
- améliorer la qualité et la diversité des paysages.

Ainsi l'objectif de la mise en place d'une TVB est de relier par des corridors écologiques, les réservoirs de biodiversité, espaces où elle est la plus riche et la plus diversifiée. Ces liaisons linéaires ou discontinues (dites en «pas japonais») recouvrant des espaces publics comme privés, permettront aux espèces remarquables comme ordinaires, de circuler et d'interagir, et aux écosystèmes de continuer à rendre à l'homme leurs services.

02
PHILOSOPHIE DE L'OAP TRAME VERTE ET TRAME BLEUE

Le territoire de Hénin-Beaumont est très urbanisé ; les espaces naturels sont peu présents sur le territoire communal. Les reliques naturelles doivent donc être préservées. Les espaces fonctionnels et d'intérêt majeur sont deux secteurs de terrils et friches minières qui accueillent des populations d'espèces rares dans la région, il est important de les préserver, ainsi que les anciens cavaliers de mine les reliant.

L'analyse des documents d'ordre supra-communal (Schéma Régional de Cohérence Écologique, Schéma de Cohérence Territoriale des agglomérations de Lens-Liévin et Hénin-Carvin) a conduit la Ville à identifier au cours d'ateliers de travail et de sessions de terrain, les sites et espaces naturels et paysagers constituant la TVB communale à protéger ; ces milieux ont été hiérarchisés en quatre niveaux :

02.1.
LES RÉSERVOIRS DE BIODIVERSITÉ

Les réservoirs de biodiversité sont les espaces où la biodiversité est la plus riche et la mieux représentée. Ces espaces sont connus et identifiés au travers des différents zonages d'inventaires et réglementaires qui existent sur le périmètre communal. La superposition de ces inventaires permet de mettre en évidence les zones où la biodiversité est la plus importante sur le territoire.
Les zones concernées sont les suivantes :

Réservoir de biodiversité	Situation	Inventaires et protections	Trames et sous-trames vertes et bleues
Réservoir «terrils»	Terril n°92 (Ste Henriette) Terrils n°205 (Parc des Iles) et n°101 Terrils n°85, 89 et 105 Bassin de décantation (Dourges) et bois des Hautois (Oignies)	ZNIEFF, UNESCO Site classé, ZNIEFF, UNESCO ZNIEFF Site classé, ZNIEFF, UNESCO	Trame Verte, sous-trame milieux anthropiques
Réservoir aquatique	Canal de la Deûle Ruisseau du Marais	SDAGE, SAGE	Trame Bleue, sous-trame aquatique
Réservoir agricole	Nord et Sud de la commune	Espaces et ceintures agricoles protégées au SCoT	Trame Verte, sous-trame jaune

02.2.
LES MICRO-RÉSERVOIRS DE BIODIVERSITÉ (OU NOYAUX COMPLÉMENTAIRES)

Les noyaux complémentaires de biodiversité sont définis de manière plus large car ils sont assimilables en tant que milieux à des micro-réservoirs identifiés et constituent de ce fait un même support potentiel d'accueil ou de migration pour les espèces protégées. Ils peuvent constituer une zone tampon plus large autour de réservoirs de périmètre restreint et accompagner les continuités écologiques.

Il s'agit :

- des zones boisées (Trame Verte, sous-trame boisée), telles que la base de loisirs du Pommier et le Parc communal de la Peupleraie ;
- des plans d'eau (Trame Bleue, sous-trame aquatique) du Parc des Iles et du Bord des Eaux ;
- des zones humides (Trame Bleue, sous-trame humide) du SDAGE Artois-Picardie et du SAGE Marque et Deûle : principalement aux abords du canal de la Deûle, dans la vallée du ruisseau du Marais et autour du bassin de décantation de Dourges..

02.3.
LES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

Une continuité écologique peut correspondre soit aux milieux naturels permettant les déplacements de la faune, soit aux milieux naturels bénéficiant d'une réglementation ou ayant fait l'objet d'inventaires, soit aux milieux « ordinaires » participant également aux cheminements. La préservation de ces continuités écologiques permet de limiter le risque de cloisonnement pouvant conduire à la disparition d'espèces. Ces continuités doivent ainsi former un véritable maillage favorisant les échanges écologiques et biologiques entre les réservoirs de biodiversité et/ou les noyaux complémentaires.

Les continuités entre les espaces de biodiversité du territoire communal s'appuient sur les cours d'eau principaux, sur

le réseau des vallées humides secondaires, des bois, des prairies... appartenant à la matrice agricole et naturelle du territoire, mais aussi sur l'actuel fuseau TGV et sur les anciens cavaliers de mine traversant le territoire :

- **Corridors aquatiques** de la Deûle et du ruisseau du Marais (Trame Bleue, sous-trame aquatique) ;
- **Corridors terrestre**s (Trame Verte, sous-trame anthropique) : fuseau TGV, cavaliers de mines reliant les terrils entre eux, cavalier reliant la base de loisirs du Pommier et le Parc communal de la Peupleraie.

02.4.
LA TRAME PAYSAGÈRE URBAINE

Au sein des espaces urbanisés, les secteurs non bâtis participent également à la trame verte et bleue du territoire : divers espaces verts ou « de nature » sont aménagés (parcs, squares, jardins publics, jardins partagés, plans d'eau, chemins de promenades, équipements sportifs, alignements d'arbres...) et peuvent avoir un intérêt tout autant écologique (corridor biologique), qu'urbanistique (liaison de déplacement doux, continuité paysagère...), qu'historique ou identitaire (éléments patrimoniaux, lisibilité du paysage) ...

Cette « trame verte urbaine », avec la proximité d'espaces de nature de qualité, constitue un facteur d'attractivité pour les communes, aussi bien d'un point de vue écologique que social. En effet, elle améliore le cadre de vie et le bien-être des habitants (espaces de loisirs et de détente, fonction récréative) et permet de gérer l'eau de manière quantitative et qualitative (ruissellement, filtration). En développant un réseau maillé de voies vertes, cela permet aussi de stimuler les modes doux de déplacements.

Les espaces paysagers retenus à Hénin-Beaumont pour cette trame verte complémentaire sont les suivants :

- les parcs, jardins et arbres remarquables ;
- des arbres et alignements d'arbres remarquables ;
- les terrils ;
- les parcs et espaces verts publics,
- ainsi que les voies principales connectées aux entrées de ville.

03
LES OBJECTIFS DE L'OAP TRAME VERTE ET TRAME BLEUE

Dans le respect de la politique du SCOT Lens-Liévin et Hénin-Carvin visant à protéger les richesses paysagères, patrimoniales et environnementales et garantir les équilibres écologiques (Orientations environnementales du DOG), cette OAP thématique réaffirme les orientations du PADD en matière de Trame Verte et Bleue :

Axes du PADD	Orientations du PADD	Objectifs communs du PADD et de l'OAP
Axe 02 Une ville naturelle : renforcer la qualité environnementale et du cadre de vie de la ville	Orientation 02.1 Préserver la Trame Bleue,	• Préserver le canal de la Deûle en tant que corridor de biodiversité tant d'un point de vue de la qualité que de la fonctionnalité. • Préserver, valoriser voire reconstituer les zones humides en tant que réservoirs de biodiversité exceptionnels. • Tenir compte des orientations du SDAGE Artois-Picardie et du SAGE Marque-Deûle. • Préserver et améliorer la qualité des eaux souterraines et de surface
	Orientation 02.2 Consolider la Trame Verte dans un territoire fortement urbanisé	• Préserver, valoriser et reconstituer les réservoirs de biodiversité. • Maintenir le réseau de corridors écologiques, notamment minier, existant et développer son maillage. • Préserver la trame des haies et alignements d'arbres ainsi que les lisières de l'enveloppe urbaine. • Maintenir les jardins et boisements privés ou publics, présents dans le tissu urbain en tant qu'espaces de respiration urbaine et supports d'une trame verte discontinue mais essentielle. • Préserver les grands ensembles naturels emblématiques de la commune comme les Marais et Terril de Oignies, et Terrils 85 et 89, Terrils 84 et 205.
	Orientation 02.4 Mieux intégrer le développement durable au paysage et à l'environnement	• Mieux travailler les transitions entre espaces urbains et espaces naturels et agricoles (lisières urbaines et entrées de ville) par une intégration paysagère approfondie. • Végétaliser les voies principales connectées aux entrées de ville par la plantation de végétaux adaptés à l'échelle de la voie. • Végétaliser les espaces nus d'arbres (parkings, rues et avenues). • Approfondir la gestion différenciée des espaces verts (choisir des plantes adaptées, gérer les ressources et notamment l'eau de manière raisonnée, ...).
	Orientation 02.5 Faire face eux enjeux du changement climatique	• Lutter contre le mécanisme de l'îlot de chaleur urbain en favorisant le végétal plutôt que le minéral dans les jardins publics comme privés afin de limiter les températures lors des heures chaudes.
Axe 05 Une ville exemplaire : faire de la ville une référence en matière d'écologie urbaine	Orientation 05.5 : Promouvoir le verdissement de la commune	• Recréer des trames vertes afin de lutter contre le réchauffement climatique. Il s'agit de promouvoir le verdissement de la commune (plantation d'arbres de naissance, végétalisation de tous les espaces publics, accompagnement de la végétalisation des espaces privés, ...)

03.1.
OBJECTIF #1 : PROTECTION DES RÉSERVOIRS DE BIODIVERSITÉ ET PRÉSERVATION DE LA TRAME VERTE PAYSAGÈRE

La cartographie de l'OAP localise les secteurs protégés par le PLU à travers son zonage et son règlement écrit : les règles d'occupation des sols (interdites et soumises à condition) des différents secteurs de la zone naturelle N et de la zone agricole A, ainsi que les prescriptions au titre des articles L.113-1 (EBC) et L.151-23 (EBR, Cours d'eau et plans d'eau, Zones humides, Cavaliers...) du code de l'urbanisme assurent la protection des réservoirs de biodiversité et corridors, ainsi que celle de la trame verte paysagère.

Au sein de ces espaces naturels, dont certains font l'objet de plans de gestion, des projets de valorisation patrimoniale, d'entretien ou de restauration, sont possibles dans le respect des enjeux écologiques propres à chaque site, compatibles avec la réglementation en vigueur, et dans le respect de la doctrine « Eviter, Réduire, Compenser » les éventuels impacts qu'ils auraient.

03.2.
OBJECTIF #2 : PROMOUVOIR LE VERDISSEMENT DE LA COMMUNE

Le territoire de Hénin-Beaumont est très urbanisé ; la cartographie de l'OAP situe et reprécise les objectifs de végétalisation de la ville afin de garantir et d'amplifier la perméabilité écologique du territoire communal.

En ville, comme dans les espaces agricoles du territoire, la commune projette également des actions de plantations d'alignements d'arbres afin de renforcer sa trame paysagère en lien avec le développement des liaisons douces (voir

OAP Mobilités Douces dédiée) :

- au Sud, haies paysagères le long de la RD 47 depuis Beaumont vers Esquerchin ;
- au Sud, haies paysagères le long de la RD 39 depuis Quiéry-la-Motte vers la frange Ouest de Beaumont (rue de la Gare) ;
- rideau d'arbres le long de l'ancien cavalier minier entre le boulevard F. Darchicourt et la rue Jules Ferry ;
- en ville, alignements d'arbres le long du boulevard Jacques Piette ;
- à l'Ouest de la ZAC Sainte-Henriette, reboisement au niveau des ex bâtiments Delsol ;
- au niveau des jardins de la Cité Foch (ancienne école de musique) ;
- au Nord, le long de la route de Courrières (RD 919) ;
- en ville, au niveau du parking de la gare et le long du boulevard Victor Hugo ;
- densification végétale au niveau de la Cité Darcy ;
- densification végétale au niveau de la rue du Dr Laennec (Centre hospitalier / Lycée Pasteur) ;
- alignements d'arbres à conforter au niveau de la ZAC des Deux Villes.

Afin de renforcer sa trame verte, la Ville fixe également des coefficients de biotope de surface (en pleine terre ou en composant avec végétalisation des façades, des toitures, ...) avec un minimum de 10% de l'unité foncière en zone urbaine dense et en zones économiques. Le minimum est porté à 30% en zones de renouvellement urbain et de développement de la ville, ainsi qu'en zones urbaines pavillonnaires et d'équipements publics.

Enfin, dans les secteurs de renouvellement urbain et vers les secteurs ayant vocation à être urbanisés, la Ville confirme également sa volonté de traiter de façon efficace les futures lisières urbaines : intégration paysagère approfondie entre espaces urbains et espaces agricoles et naturels : dans une logique d'ensemble, l'OAP Trame Verte et Bleue reprécise (d'après les OAP sectorielles des zones à urbaniser) les rideaux végétaux à créer pour masquer les zones (écrans végétaux) et mieux traiter les lisières agricoles et naturelles.

Il est enfin rappelé qu'une liste des essences d'arbres recommandées (locales, non invasives, non allergisantes) est annexée au règlement du PLU.

⁂

L'ensemble des objectifs à atteindre et des actions à mener pour la protection des continuités écologiques et paysagères du territoire, associés aux actions de sensibilisation, participation et de communication, permettra à la Ville et aux habitants de garantir leur cadre de vie et de développer sur le long terme une véritable Trame verte et bleue à Hénin-Beaumont.

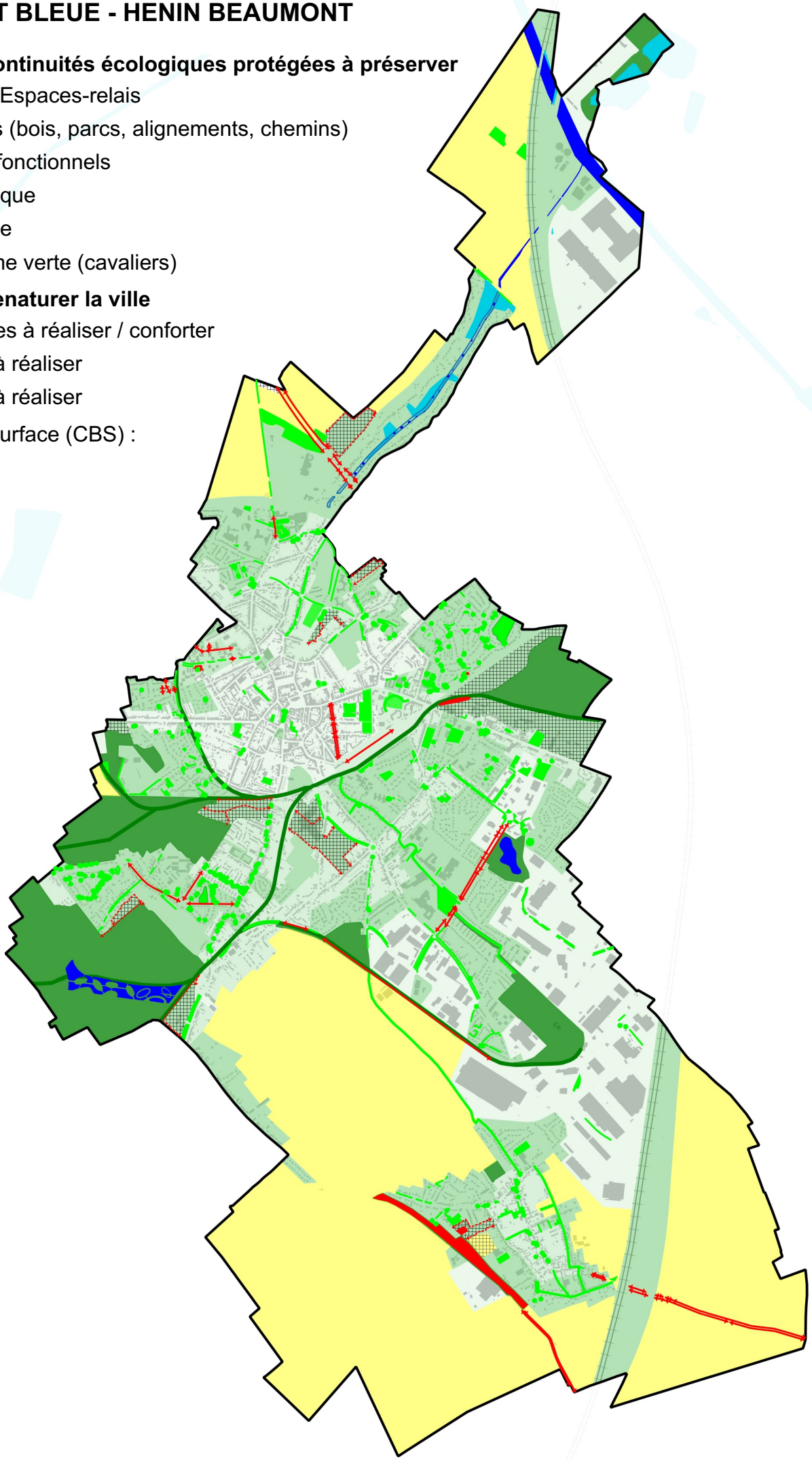
TRAME VERTE ET BLEUE - HENIN BEAUMONT

OBJECTIF OAP #1 : Continuités écologiques protégées à préserver

- Coeurs de nature / Espaces-relais
- Espaces paysagers (bois, parcs, alignements, chemins)
- Espaces agricoles fonctionnels
- Trame bleue aquatique
- Trame bleue humide
- Corridors de la trame verte (cavaliers)

OBJECTIF OAP #2 : Renaturer la ville

- Alignements d'arbres à réaliser / conforter
- Ecrans paysagers à réaliser
- Jardin/ Parc boisé à réaliser

Coefficient Biotope de Surface (CBS) :

- 30% min
- 20% min
- 15% min
- 10% min
- Bati
- Secteurs de projets