
Modification de droit commun du PLU Aniche

Orientations d'Aménagement et de Programmation

Arrêté le :	14 / 06 / 2019
Approuvé le :	15 / 10 / 2020
Modification approuvée le :	22 / 03 / 2024

Sommaire

AVANT PROPOS.....	3
I. LE PLAN LOCAL D'URBANISME ET LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION	3
ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION.....	5
II. PHASAGE DES AMENAGEMENTS	5
III. CŒUR D'ILLOT SITUE ENTRE LA RUE C. MOREAU ET LA RUE DU MOULIN BLANC.....	6
1. <i>Contexte et enjeux</i>	6
2. <i>Orientations particulières</i>	6
3. <i>Schéma d'aménagement</i>	7
IV. FRICHE FERROVIAIRE	9
1. <i>Contexte et enjeux</i>	9
2. <i>Orientations particulières</i>	9
3. <i>Schéma d'aménagement</i>	11
V. SECTEUR SITUE ENTRE LA RUE ELIE FENDALI ET LA RUE APOLLINAIRE GASPART.....	13
1. <i>Contexte et enjeux</i>	13
2. <i>Orientations particulières</i>	13
3. <i>Schéma d'aménagement</i>	15
VI. RENOUVELLEMENT URBAIN ENTRE LA CITE ST-MARTIN ET LA RUE CARNOT	17
1. <i>Contexte et enjeux</i>	17
2. <i>Orientations particulières</i>	17
3. <i>Schéma d'aménagement</i>	19
VII. CŒUR D'ILLOT SITUE ENTRE LES RUES LAISNE, BARBUSSE, FERRY ET JAURES ET FRICHE BOVIN.	21
1. <i>Contexte et enjeux</i>	21
2. <i>Orientations particulières</i>	22
3. <i>Schéma d'aménagement</i>	24
VIII. RECONVERSION DE LA FRICHE SITUEE ENTRE LA VOIE FERREE ET LES RUES JEAN JAURES ET DU GENERAL DELESTRAINT. ..	26
1. <i>Contexte et enjeux</i>	26
2. <i>Orientations particulières</i>	26
3. <i>Schéma d'aménagement</i>	28
IX. SECTEUR SITUE LE LONG DE LA RUE DE LA GARE SAINT-HYACINTHE.	30
1. <i>Contexte et enjeux</i>	30
2. <i>Orientations particulières</i>	30
3. <i>Schéma d'aménagement</i>	31
X. RECONVERSION DE LA FRICHE DES ANCIENS ABATTOIRS.	33
1. <i>Contexte et enjeux</i>	33
2. <i>Orientations particulières</i>	33
3. <i>Schéma d'aménagement</i>	34
XI. RECOMMANDATIONS POUR L'AMENAGEMENT DES ZONES D'ETUDES	36

AVANT PROPOS

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

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

Il s'agit, dans le présent document, de préciser les conditions particulières d'aménagement et d'urbanisme de chacun de ces secteurs, en vue de garantir un minimum de qualité. Ce document est établi conformément aux articles L.151-6 et L.151-7 et R.151-6, R.151-7 et R.151-8 du code de l'urbanisme :

Article L.151-6 :

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

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

Article L.151-7 :

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

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

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

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

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

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

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

Article R.151-6 :

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

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

Article R.151-7 :

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

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

Article R.151-8 :

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

Elles portent au moins sur :

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

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

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

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

II. PHASAGE DES AMENAGEMENTS

Il convient d'intégrer un phasage dans les OAP à vocation habitat de la commune d'Aniche afin de maîtriser l'urbanisation communale dans le temps en fonction des besoins.

Phasage temporel sur 10 ans :

- **Phase 1 entre 2020 et 2025 :**
 - Secteur situé entre la rue Fendali et Gaspart,
 - Site des anciens abattoirs (OAP : reconversion de la friche des anciens abattoirs)
 - Opération terrains derrière la mairie et friche Boivin (OAP : cœur d'îlot situé entre les rues Laisne, Barbusse, Ferry et Jaurès et friche Boivin),
 - Moulin Blanc (OAP : cœur d'îlot situé entre la rue Moreau et Moulin blanc),
 - Emprise ferroviaire (OAP : friche ferroviaire).

- **Phase 2 entre 2025 et 2030 :**
 - Le site Expanver (OAP : reconversion de la friche située entre la voie ferrée et les rues Jaurès et Delestraint),
 - Le site Sicover et l'OAP : renouvellement urbain entre la cité Saint-Martin et la rue Carnot ».

III. COEUR D'ÎLOT SITUE ENTRE LA RUE C. MOREAU ET LA RUE DU MOULIN BLANC

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement au logement se trouve au sein de la commune d'Aniche et plus précisément à l'ouest du tissu urbain principal communal.

Le projet urbanise en profondeur des espaces actuellement végétalisés, des friches herbacées et des fonds de jardins situés en cœur d'îlot.

Le projet est bordé de toutes parts par des fonds de jardins des habitations des rue Charles Moreau, du Moulin Blanc et par des bâtis d'activité économique situés au sud. Une poche récemment urbanisée est située au sud-ouest de la zone (il s'agit du lotissement Clos du Moulin).

Le contexte urbain aux abords du projet présente des constructions mixtes : habitat traditionnel, exploitation agricole, habitat récent, équipement, ... avec des matériaux comme l'enduit, la brique et des volumes allant de R+C à R+1+C en passant par R+1.

La zone d'étude d'une superficie de 1,5 Ha présente l'occasion de limiter l'extension urbaine communale en investissant en profondeur un cœur d'îlot.

Elle est accessible depuis l'ouest via la voie desservant la résidence Hénocq et depuis l'Est via la rue Moreau se ralliant au boulevard Paul Vaillant-Couturier.

Le projet s'intègre parfaitement dans le tissu urbain car il bénéficie de la proximité d'équipements et d'un réseau viaire développé.

L'intégration du projet dans un environnement résidentiel et économique est l'enjeu principal de l'aménagement de la zone.

2. *Orientations particulières*

Accès au site

Trois accès à la zone seront aménagés de façon sécurisée. Ils seront dédiés aux accès routiers et piétonniers.

Ils prendront appui sur la rue Moreau à l'est, ainsi que sur les voies de desserte du quartier desservie par la rue du Moulin Blanc à l'ouest.

Ces accès seront aménagés en double-sens de circulation et permettront d'entrer et de sortir de la zone. Ils pourront supporter la voirie de desserte.

Les carrefours créés devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers.

Voirie

Une voirie réalisera un bouclage viaire de la zone depuis les deux accès routiers précités. Celle-ci structurera la zone d'étude.

Cette voirie, en double-sens de circulation, sera accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux. Elle pourra prendre la forme d'une voie partagée.

Elle devra être sécurisée pour l'ensemble des usagers.

Afin de compléter le maillage viaire et de desservir l'ensemble de la zone, d'autres voiries pourront être aménagées.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons et les vélos et permettra de rallier le réseau viaire existant autour de la zone d'étude.

Intégration paysagère

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce projet, il conviendra de conserver la végétation existante sur la frange sud et de la conforter afin de lui garantir une largeur de 10 m minimum. Cela permettra de gérer les nuisances, notamment visuelles, entre les différents secteurs.

Une seconde frange végétalisée devra être implantée le long des franges est et nord afin de tamponner les nuisances sonores et visuelles.

De plus, les voiries créées devront être accompagnées d'un traitement paysager permettant d'agrémenter le secteur.

Programmation et cohérence urbaine

La zone d'étude devra respecter une densité minimale de 25 logements par hectare avec une mixité des typologies à respecter. Afin de conserver une cohérence au sein de la zone, celle-ci devra être aménagée sous la forme d'une opération d'ensemble.

Phasage

La zone devra être aménagée entre 2020 et 2025.

Transport en commun

La zone est accessible à pied depuis les arrêts de bus Tad'Evéole (transport à la demande) :

- Alsace-Lorraine à 5 minutes,
- Denfert-Rochereau à 5 minutes.

Gestion des risques

La zone est potentiellement sujette aux inondations de caves. Cf. la carte des remontées de nappe en annexe. En raison de ce risque, il est recommandé de ne pas réaliser de caves et de sous-sol dans la zone d'étude.

Les aménageurs devront appréhender le risque inondation dans leur étude d'aménagement. Ils devront en outre prendre en compte par le biais d'une étude de sol et d'infiltration le risque de ruissellement lié aux aléas forts du retrait gonflement des argiles et de la présence de cavités. En fonction des risques appréhendés, l'aménageur sera amené à privilégier le rejet des eaux pluviales aux réseaux.

En l'espèce, la zone d'étude est concernée par un aléa faible du risque retrait gonflement des argiles.

Equipement en réseaux du site

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

Evolution future

Afin d'envisager un éventuel développement de la zone, il conviendra de conserver des perméabilités au nord-est de la zone de façon à pouvoir aménager des raccordements de voirie.

3. Schéma d'aménagement

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

CES ORIENTATIONS SONT SCHEMATIQUES ET REPRESENTENT DES GRANDS PRINCIPES D'AMENAGEMENT A RESPECTER.

-  Zone d'étude - 1,5 Ha
-  Principe d'aménagement d'accès sécurisés (véhicules et piétons) à la zone
-  Principe d'aménagement d'un bouclage viaire par une voirie accompagnée d'un cheminement doux et d'un traitement paysager (ou voie partagée)
-  Conserver la végétation existante et conforter la haie afin de lui garantir une largeur de 10m minimum afin de permettre le tamponnement des nuisances sonores et des échanges visuels
-  Aménager une frange végétalisée permettant l'intégration du projet et le tamponnement de nuisances
-  Envisager la conservation d'une perméabilité permettant d'envisager un développement futur de la zone

La zone d'étude devra être aménagée entre 2020 et 2025 selon le phasage mis en place

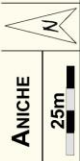
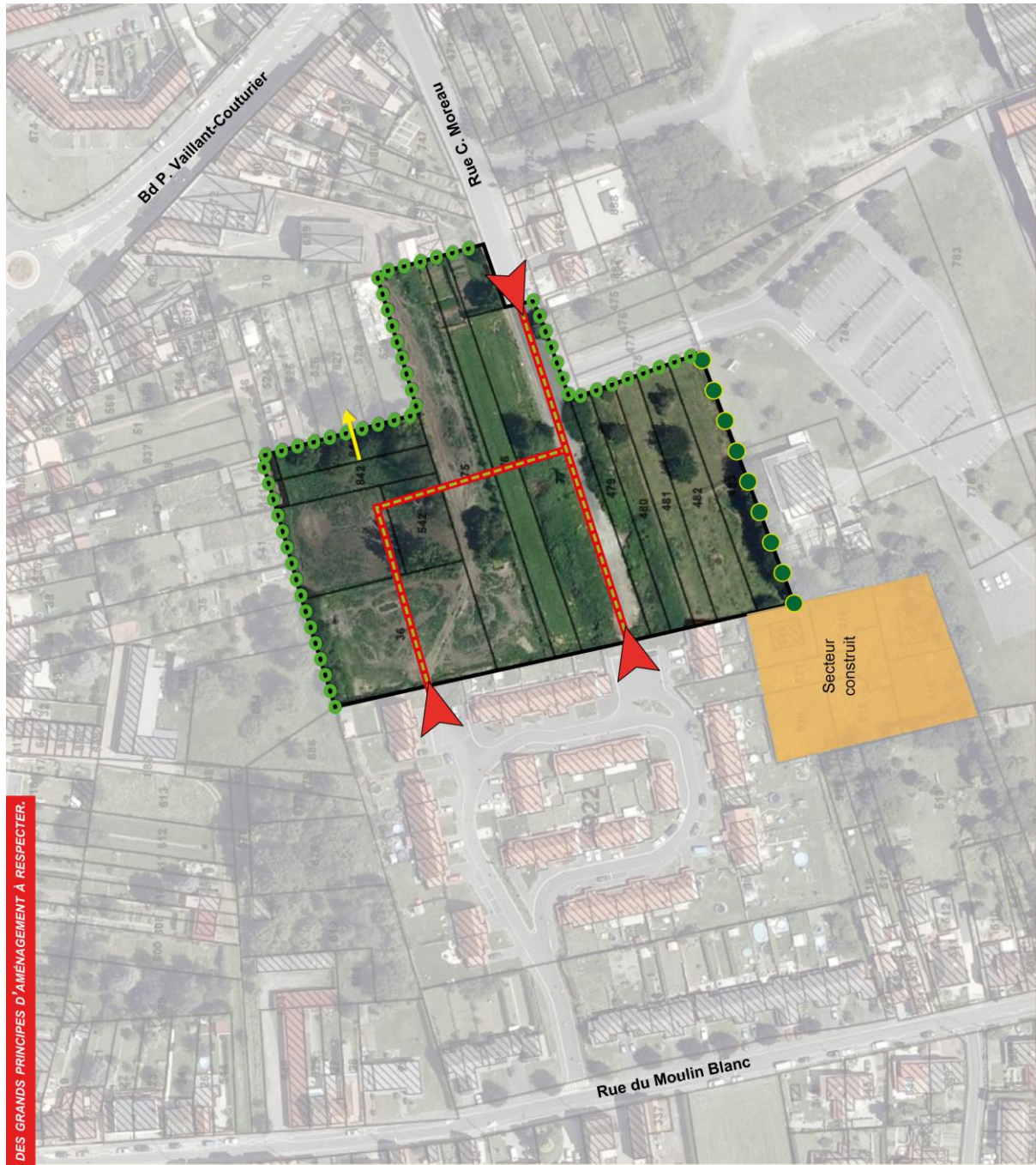
La zone est potentiellement sujette aux inondations de caves. Cf. carte des remontées de nappes en annexe

La zone est accessible à pied depuis les arrêts de bus -
 Tad'Evérole - transport à la demande :
 - Alsace-Lorraine en 5 min.,
 - Dentfert-Rochereau en 5 min.

La zone devra être aménagée sous la forme d'une opération d'ensemble

Zone de développement dédiée à l'habitat

Densité minimale à respecter : 25 logements par hectare avec mixité des typologies obligatoire



ANICHE

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - COEUR D'ILÔT SITUÉ ENTRE LA RUE C. MOREAU ET LA RUE DU MOULIN BLANC.



IV. FRICHE FERROVIAIRE.

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement aux loisirs, à l'espace public, aux zones de rencontre, d'animations... se situe au centre du tissu urbain communal. Il prend place au sein d'une friche ferroviaire mêlant espaces végétalisés, espaces minéralisés, anciennes voies ferrées, ...

La zone est insérée au sein d'un tissu urbain mixte avec la proximité de nombreux équipements (un cimetière, une école, un centre culturel, un laboratoire).

Le projet est bordé par de nombreux jardins des habitations des rues de Lorraine, Louis Chantreau, Jean Moulin, Edouard Gibour, Léon Gambetta, Buisson et par la voie ferrée (au sud).

La zone est traversée par le tracé du BHNS accompagné d'une station de desserte qui la scinde en deux zones (est et ouest).

La zone d'étude d'une superficie de 4,79 Ha présente l'occasion de limiter l'extension urbaine communale en investissant en profondeur une friche ferroviaire.

Elle est accessible depuis :

- L'ouest via sa courte ouverture sur le boulevard Drion (RD 943),
- Le nord via le prolongement de la rue d'Alsace, le carrefour de la rue Gambetta et de la rue Gibour,
- L'est via la rue Laudeau,
- Le sud via le tracé du BHNS et le prolongement de la rue Chantreau.

Le projet s'intègre parfaitement dans le tissu urbain car il bénéficie de la proximité d'équipements et d'un réseau viaire et de transport développé.

L'intégration du projet dans un environnement résidentiel central de la commune à proximité d'une voie ferrée est l'enjeu principal de l'aménagement de la zone.

2. *Orientations particulières*

Accès au site

Deux accès à la zone seront aménagés de façon sécurisée. Ils seront dédiés aux accès routiers, piétonniers et aux vélos.

Ils prendront appui sur la rue Laudeau à l'est et sur la rue Gambetta plus à l'ouest.

Ces deux accès seront aménagés en double-sens de circulation et permettront d'entrer et de sortir de la zone. Ces accès pourront supporter la voirie de desserte. Les carrefours créés devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers.

De plus, la voie de BHNS traverse la zone et facilitera sa desserte.

Plusieurs accès réservés aux piétons seront aménagés afin de permettre les liaisons les plus rapides, faciles et agréables pour les usagers.

Les carrefours créés devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers surtout au niveau des routes départementales.

Voirie

Une voirie primaire réalisera un bouclage viaire du nord-est de la zone depuis les deux accès routiers précités. Celle-ci structurera ce secteur de la zone d'étude.

Elle sera en double-sens de circulation et sera accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux. Elle pourra prendre la forme d'une voie partagée.

Elle devra être sécurisée pour l'ensemble des usagers.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable par les piétons le long des sentiers et voiries et permettra de rallier l'ensemble du réseau viaire passant autour de la zone d'étude. Ainsi, un mail vert piétonnier sera aménagé depuis le boulevard Drion à l'ouest vers la gare du BHNS et vers la zone dédiée à l'habitat située au nord-est de la zone d'étude. Ce mail devra être relié au cavalier proche. Une liaison piétonne sera aménagée entre la rue Chantreau et la rue longeant le cimetière.

Les anciennes voies ferrées pourront être utilisées comme support linéaire de déplacement. Leur végétalisation permettra d'agrémenter la zone.

Gestion des risques

La zone est concernée par le retrait et gonflement des argiles d'aléa fort qu'il conviendra de prendre en compte lors de son aménagement.

Il conviendra également de réaliser des études sur la pollution de la zone et de la dépolluer en fonction de la destination envisagée.

La zone est également potentiellement sujette aux inondations de caves et aux débordements de nappe. Cf. la carte des remontées de nappe en annexe. En raison de ce risque, il est recommandé de ne pas réaliser de caves et de sous-sol dans la zone d'étude.

Les aménageurs devront appréhender le risque inondation dans leur étude d'aménagement. Ils devront en outre prendre en compte par le biais d'une étude de sol et d'infiltration le risque de ruissellement lié aux aléas forts du retrait gonflement des argiles et de la présence de cavités. En fonction des risques appréhendés, l'aménageur sera amené à privilégier le rejet des eaux pluviales aux réseaux.

Intégration paysagère

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce projet et par la voie ferrée, il conviendra de conserver et renforcer la frange paysagère existante sur la frange sud de la zone. Ceci permettra de gérer les nuisances, notamment visuelles, entre les différents secteurs.

De plus, l'ensemble des déplacements (voie piétonne, voirie, piste cyclable) seront agrémentés le long des voies par des traitements végétalisés.

Organisation et implantation

La zone d'étude est dédiée au développement de l'espace public sous la forme d'un espace public modulable de rencontre, d'animations (marché, tourisme, culture...) au nord-est et sous la forme d'un parc végétalisé de rencontre et de loisirs permettant la valorisation et la respiration au sein du tissu urbain (frange sud et toute la partie ouest de la zone). Au sein de ce parc, seules les constructions légères non permanentes seront autorisées. Entre la zone de rencontre et le mail vert un secteur dédié à l'habitat devra être développé. Au sein de cet espace, il conviendra de respecter une densité minimale de 40 logements par hectare. Afin de conserver la cohérence urbaine et architecturale, il conviendra de réaliser une opération d'ensemble pour cet espace dédié à l'habitat.

Phasage

La zone devra être aménagée entre 2020 et 2025.

Transport en commun

La zone est traversée par la ligne du BHNS et sera donc aisément accessible aux piétons.












Equipement en réseaux du site

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

3. *Schéma d'aménagement*

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

CES ORIENTATIONS SONT SCHEMATIQUES ET REPRESENTENT DES GRANDS PRINCIPES D'AMENAGEMENT A RESPECTER.

-  Zone d'étude - 4,79 Ha
-  Principe d'aménagement d'accès sécurisés (véhicules et piétons) à la zone - entrée et sortie
-  Principe d'aménagement d'un bouclage viaire par une voirie primaire accompagnée d'un cheminement piétonnier et d'un traitement paysager (ou voie partagée)
-  Aménager une liaison piétonne
-  Aménager un mail vert piétonnier et le relier au cavalier d'Azincourt
-  Conserver et conforter la végétation existante
-  Tracé et emprise du BHNS
-  Voie ferrée
-  Aménagement d'un parc végétalisé de rencontre et de loisirs - respiration urbaine et valorisation du cadre de vie - seules les constructions légères non permanentes sont autorisées
-  Zone privilégiée pour l'aménagement d'un espace public modulable de rencontre, d'animations, marché, tourisme, culture, ...
-  Espace privilégié pour l'implantation d'habitats - 40 lgt/ha - environ 0,77 Ha

La zone d'étude devra être aménagée entre 2020 et 2025 selon le phasage mis en place

La zone est potentiellement sujette aux inondations de caves et aux débordements de nappes. Cf. carte des remontées de nappes en annexe

Densité minimale à respecter : 40 logements par hectare

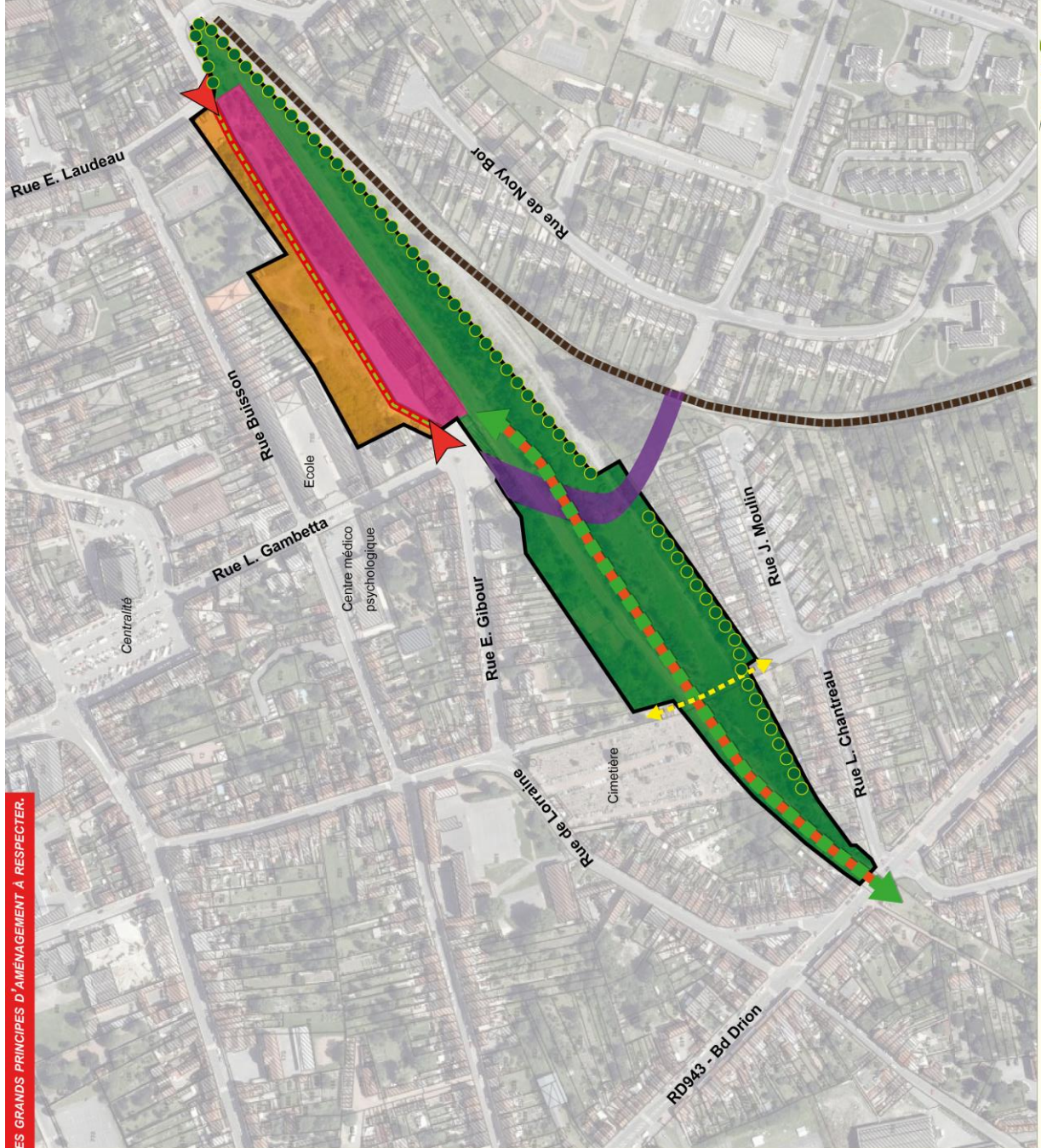
Zone de développement de l'espace public (espace vert de loisirs) (proximité BHNS) et de l'habitat

Envisager l'utilisation des anciennes voies ferrées comme linéaire de déplacements végétalisés

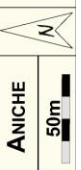
La zone orange devra être aménagée sous la forme d'une opération d'ensemble

Aléa de retrait-gonflement des argiles : fort

Il conviendra de prendre en compte les études réalisées sur la pollution de la zone - R111-2 du Code de l'Urbanisme



ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - FRICHE FERROVIAIRE.



V. SECTEUR SITUE ENTRE LA RUE ELIE FENDALI ET LA RUE APOLLINAIRE GASPART

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement au logement se trouve au sein de la commune d'Aniche et plus précisément au nord du tissu urbain principal communal. Il est visible depuis les entrées de ville du nord.

Le projet urbanise en profondeur des espaces actuellement végétalisés, des friches herbacées, des zones boisées, des espaces agricoles, des friches minéralisées et reconvertit un secteur où étaient implantées d'anciennes cités minières. Une voie piétonne passe le long de la limite sud.

Le projet est bordé par des fonds de jardins à l'ouest et un peu au sud, par des espaces agricoles au nord et une voirie (RD 47 – rue Elie Fendali) à l'est.

La rue Fendali borde un linéaire à l'est. La rue de la Cité des Marronniers, la rue de la Cognée et la rue du Cap Ferret sont intégrées pour partie au sein de la zone et notamment au sud. Un maillage viaire développé borde la zone d'étude en plus de la voie piétonne.

Elle est donc accessible de toutes parts depuis l'ensemble des voies citées.

Le contexte urbain aux abords du projet présente des constructions mixtes : habitat traditionnel, habitat minier, habitat récent, ... Les hauteurs sont comprises entre R+C et R+1+C. La brique, l'enduit et la tuile dominant en termes de matériaux. Les toitures à deux pans dominant bien que d'autres présentent un nombre de pans supérieurs. Une cité organisée autour de la rue de la Cognée est inscrite au centre de la zone de projet.

La zone d'étude d'une superficie de 4,4 Ha présente l'occasion de limiter l'extension urbaine communale en investissant en profondeur un cœur d'îlot et en réhabilitant un secteur anciennement investi.

Le projet s'intègre bien dans le tissu urbain car il bénéficie de la proximité d'un réseau viaire développé.

L'intégration du projet dans un environnement résidentiel et agricole au sein de la commune est l'enjeu principal de l'aménagement de la zone.

2. *Orientations particulières*

Accès au site

Les accès principaux à la zone seront aménagés depuis la rue Fendali (à l'est), depuis la rue des Marronniers (à l'ouest) et depuis la rue du Cap Ferret. D'autres accès (piétonniers, routiers ou les deux) pourront être aménagés entre les secteurs.

Les accès principaux seront dédiés aux déplacements routiers et piétonniers. Ils seront aménagés en double-sens de circulation et permettront d'entrer et de sortir de la zone. Ces accès pourront supporter la voirie primaire de desserte.

Les carrefours créés devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers, notamment sur la rue Fendali.

Voirie

Une voirie primaire réalisera un bouclage viaire de la zone depuis les accès de la rue Fendali et de la rue des Marronniers. Celle-ci structurera la zone d'étude.

Elle sera en double-sens de circulation et/ou en sens unique au niveau des îlots urbains et sera accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux. Elle pourra également prendre la forme d'une voie partagée.

Elle devra être sécurisée pour l'ensemble des usagers.

Afin de compléter le maillage viaire et de desservir l'ensemble de la zone, des voiries secondaires pourront venir s'appuyer sur la voirie primaire. Ce réseau secondaire devra également comprendre un cheminement piétonnier, ainsi qu'une mise en valeur paysagère, il permettra la desserte en profondeur des parcelles.

Les rues existantes inscrites au sein de la zone devront être conservées au maximum et restructurées afin d'accueillir les nouveaux flux de façon sécurisée (exemple : rue du Cap Ferret).

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons et permettra de rallier le réseau viaire alentour.

Deux autres liaisons douces devront être aménagées entre des deux côtés de la rue de la Cognée (nord et sud).

Le cavalier passant au sud de la zone devra être requalifié et accueillir une liaison piétonne. Cette dernière devra être raccordée à minima par des liaisons piétonnes vers la future voirie du projet.

Un maillage de liaison douce sud-nord et est-ouest sera mis en place à l'intérieur de la zone afin de faciliter les échanges de flux.

Les déplacements à vélo devront être intégrés dans les aménagements au sein et autour de la zone.

Intégration paysagère

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce dernier, il conviendra d'aménager ou de conforter une frange paysagère sur les limites de la zone de projet. Ainsi toutes les limites de la zone recevront un traitement paysager végétalisé. Certaines franges devront permettre l'ouverture de perspectives visuelles afin de valoriser le projet. Les abords de la rue Fendali devront recevoir un traitement paysager particulièrement poussé afin de valoriser les entrées de zone et de ville.

Le cavalier requalifié devra proposer un cadre paysager agréable pour les usagers.

Les trames boisées existantes devront être conservées ou créées à l'est (voir plan). Une étude devra être menée afin de vérifier l'état phytosanitaire et le type d'essences des arbres existants.

De plus, les voiries créées devront être accompagnées d'un traitement paysager permettant d'agrémenter le secteur.

Un espace public qualitatif devra être aménagé en lien avec le cavalier passant au sud de la zone. Il permettra d'agrémenter la zone et de créer un espace de rencontre pour les futurs résidents.

Gestion des risques

La zone est concernée par le retrait et gonflement des argiles d'aléa fort qu'il conviendra de prendre en compte lors de son aménagement.

Les aménageurs devront appréhender le risque inondation dans leur étude d'aménagement. Ils devront en outre prendre en compte par le biais d'une étude de sol et d'infiltration le risque de ruissellement lié aux aléas forts du retrait gonflement des argiles et de la présence de cavités. En fonction des risques appréhendés, l'aménageur sera amené à privilégier le rejet des eaux pluviales aux réseaux.

Programmation

La zone d'étude devra respecter une densité minimale de 35 logements par hectare. Elle devra également comprendre à minima 20% de logements locatifs sociaux.

Cohérence urbaine et architecturale

Les aspects urbains et architecturaux doivent être cohérents sur l'ensemble de l'aménagement.

Evolution future

Afin d'anticiper une éventuelle extension de la zone, et afin de limiter son enclavement dans le temps, il conviendra de conserver des perméabilités viaires vers le nord de la zone.

Transport en commun

La zone est accessible à pied depuis l'arrêt de bus Pyramide dans un temps compris entre 5 et 7 minutes respectivement vers les points B et A.

Equipement en réseaux du site

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

Patrimoine naturel

De nombreux arbres existent sur le site. Selon leur état phytosanitaire et leur qualité, ils devront si possible être conservés en partie. Une étude devra être réalisée en ce sens par l'aménageur.

Environnement

La zone peut être concernée par des enjeux écologiques. En ce sens, il est recommandé de réaliser une étude faune-flore sur la zone.

Cette étude est obligatoire dans le cadre d'une étude d'impact, qui devra être jointe au dossier « loi sur l'eau », qui comporte systématiquement un volet faune-flore.

Une fois l'inventaire faune-flore réalisé, il convient d'évaluer les enjeux au regard de ces résultats, d'imaginer les impacts prévisibles du projet et de définir des mesures d'évitement de réduction pour atténuer ces impacts. En cas d'impacts résiduels significatifs sur les espèces protégées, il faut prévoir des mesures de compensation et une demande de dérogation.

3. Schéma d'aménagement



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

CES ORIENTATIONS SONT SCHEMATIQUES ET REPRESENTENT DES GRANDS PRINCIPES D'AMENAGEMENT A RESPECTER.



-  Zone d'étude - 4,4 Ha
 -  Principe de création d'un accès routier et piétonnier sécurisé
 -  Principe de sécurisation et de paysagement du carrefour
 -  Principe de mise en place d'un bouclage viaire depuis les accès principaux : création d'une voie primaire accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement piétonnier (ou voie partagée)
 -  Principe de création d'une liaison douce
 -  Principe de création d'une voie de desserte secondaire accompagnée d'un cheminement doux et d'un traitement paysager
 -  Conservation maximale et restructuration du réseau viaire existant pour la desserte du projet
 -  Principe de conservation de perméabilité entre les secteurs
 -  Principe de conservation et de création de la trame boisée
 -  Principe de conservation et/ou création d'une frange végétalisée d'intégration paysagère tamponnant les échanges visuels et sonores
 -  Principe de création d'une frange végétalisée d'intégration paysagère munie de percées permettant l'ouverture de perspectives visuelles
 -  Principe de valorisation paysagère poussée de la frange en lien avec la rue Fendall - cavalier, habitat, carrefour
 -  Requalification du cavalier en espace de déplacement doux paysager
 -  Aménagement d'un espace public en lien avec le cavalier
- Une étude devra être menée afin de vérifier l'état phytosanitaire et le type d'essences des arbres existants
 - Réalisation d'une opération d'ensemble pour la zone d'habitat
 - Densité minimale à respecter : 35 lgts/Ha avec mixité des typologies
 - Aménagement à minima de 20% de logements locatifs sociaux
 - Zone dédiée au développement de l'habitat
 - Aléa de retrait-gonflement des argiles : fort
 - Les déplacements à vélo devront être pris en compte dans les aménagements au sein et autour de la zone
- Temps de parcours à pied depuis la station de bus Pyramide :
 jusqu'au point A : 7 min.
 jusqu'au point B : 5 min.

ANICHE

VI. RENOUVELLEMENT URBAIN ENTRE LA CITE ST-MARTIN ET LA RUE CARNOT

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement au logement et à l'activité économique se trouve au sein de la commune d'Aniche et plus précisément au cœur du tissu urbain principal communal.

Le projet urbanise en profondeur une friche économique actuellement libre de constructions. Elle est actuellement minéralisée au sol. Un château d'eau est implanté dans la zone sur la limite ouest.

Le projet est bordé :

- Au nord par la RD645 (rue du Général Delestraint) et par trois habitations,
- A l'ouest par des habitations et leurs jardins de la rue Carnot,
- A l'est par un centre commercial et par des espaces cultivés,
- Au sud par des espaces végétalisés, un chemin piétonnier, des fonds de jardins et le centre technique municipal.

Le contexte urbain aux abords du projet présente des constructions mixtes : habitat traditionnel, cité minière, habitat récent, équipements, activités économiques ... Les hauteurs varient de R à R+1+C, l'enduit, la tuile et la brique dominant.

La zone d'étude d'une superficie de 1,7 Ha présente l'occasion de limiter l'extension urbaine communale en investissant en profondeur une friche économique.

Elle est accessible depuis la RD 645 au nord, depuis la rue de la Cité St-Martin au nord-est et depuis le chemin piétonnier au sud.

Le projet s'intègre parfaitement dans le tissu urbain car il bénéficie de la proximité de la centralité et d'un réseau viaire développé.

L'intégration du projet dans un environnement résidentiel et économique est l'enjeu principal de l'aménagement de la zone.

2. *Orientations particulières*

Accès au site

Trois accès à la zone seront aménagés de façon sécurisée. Deux seront dédiés aux accès routiers et piétonniers et un sera dédié uniquement aux déplacements piétonniers.

L'accès piétonnier sera créé au sud de la zone de façon à lier la voirie du projet au sentier pédestre existant.

Les deux accès routiers prendront appui sur la rue du général Delestraint au nord et sur la rue des Carnot à l'ouest.

Les deux accès seront aménagés sens unique de circulation et permettront d'entrer ou de sortir de la zone. L'accès sud-ouest sera aménagé depuis un emplacement réservé du PLU à vocation d'accès. Il sera aménagé en sens unique de circulation. Son sens sera à définir en fonction du projet.

Ces deux accès pourront supporter la voirie de desserte.

Les carrefours créés devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers au niveau des routes départementales.

Voirie et stationnement

Une voirie primaire réalisera un bouclage viaire de la zone depuis les deux accès routiers précités. Celle-ci structurera la zone d'étude. Elle sera en sens unique de circulation sur l'ensemble de son tracé. Elle sera accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux.

Elle devra être sécurisée pour l'ensemble des usagers. Elle pourra prendre la forme d'une voie partagée.

La présence de deux vocations de la zone d'étude pourra entraîner une différenciation des profils de voirie.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons et permettra de rallier le sentier pédestre passant au sud de la zone d'étude via la création d'une liaison, ainsi que l'ensemble du réseau viaire bordant la zone.

Gestion des risques

La zone est concernée par le retrait et gonflement des argiles d'aléa fort qu'il conviendra de prendre en compte lors de son aménagement.

Il conviendra de réaliser des études de pollution des sols de la zone et de la dépolluer en fonction de la destination. L'arrêté préfectoral du 25 août 2017 fixe les préconisations à respecter par l'aménageur en fonction de l'usage futur du site.

La zone est potentiellement sujettes aux inondations de caves. Cf. la carte des remontées de nappe en annexe. En raison de ce risque, il est recommandé de ne pas réaliser de caves et de sous-sol dans la zone d'étude.

Les aménageurs devront appréhender le risque inondation dans leur étude d'aménagement. Ils devront en outre prendre en compte par le biais d'une étude de sol et d'infiltration le risque de ruissellement lié aux aléas forts du retrait gonflement des argiles et de la présence de cavités. En fonction des risques appréhendés, l'aménageur sera amené à privilégier le rejet des eaux pluviales aux réseaux.

Intégration paysagère et environnementale

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce projet et par les activités économiques voisines, il conviendra d'aménager une frange paysagère sur les franges ouest, est et sud de la zone de projet. Ceci permettra de gérer les nuisances, notamment visuelles, entre les différents secteurs.

De plus, les voiries créées devront être accompagnées d'un traitement paysager permettant d'agrémenter le secteur.

Phasage

La zone devra être aménagée entre 2025 et 2030.

Programmation

La zone d'étude est dédiée au développement de l'habitat.

Elle devra respecter une densité minimale de 35 logements par hectare.

Transport en commun

La zone est accessible à pied depuis deux arrêts de bus implantés à environ 450m. Il s'agit des arrêts « Pyramide » et « Delestraint ».

Evolution future

Il conviendra de conserver une perméabilité viaire vers le sud-est. Elle permettra d'envisager un développement à long terme et contribuera à limiter l'enclavement de la zone.

Equipement en réseaux du site

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

La présence du château d'eau sur la parcelle pourra présenter l'opportunité d'application de la géothermie de la zone.

3. *Schéma d'aménagement*

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

CES ORIENTATIONS SONT SCHEMATIQUES ET REPRESENTENT DES GRANDS PRINCIPES D'AMENAGEMENT A RESPECTER.



Zone d'étude - 1,7 Ha

Principe d'aménagement d'accès sécurisés (véhicules et piétons) à la zone - entrée ou sortie (sens unique) de la zone



Principe d'aménagement d'une voirie primaire accompagnée d'un cheminement piétonnier et d'un traitement paysager (ou voie partagée) - Possibilité de différencier les voies de desserte en fonction des vocations



Aménagement d'une liaison piétonne vers le chemin existant



Aménagement d'une frange végétalisée à l'interface des zones



Emplacement réservé du PLU - entrée ou sortie (sens unique) de la zone

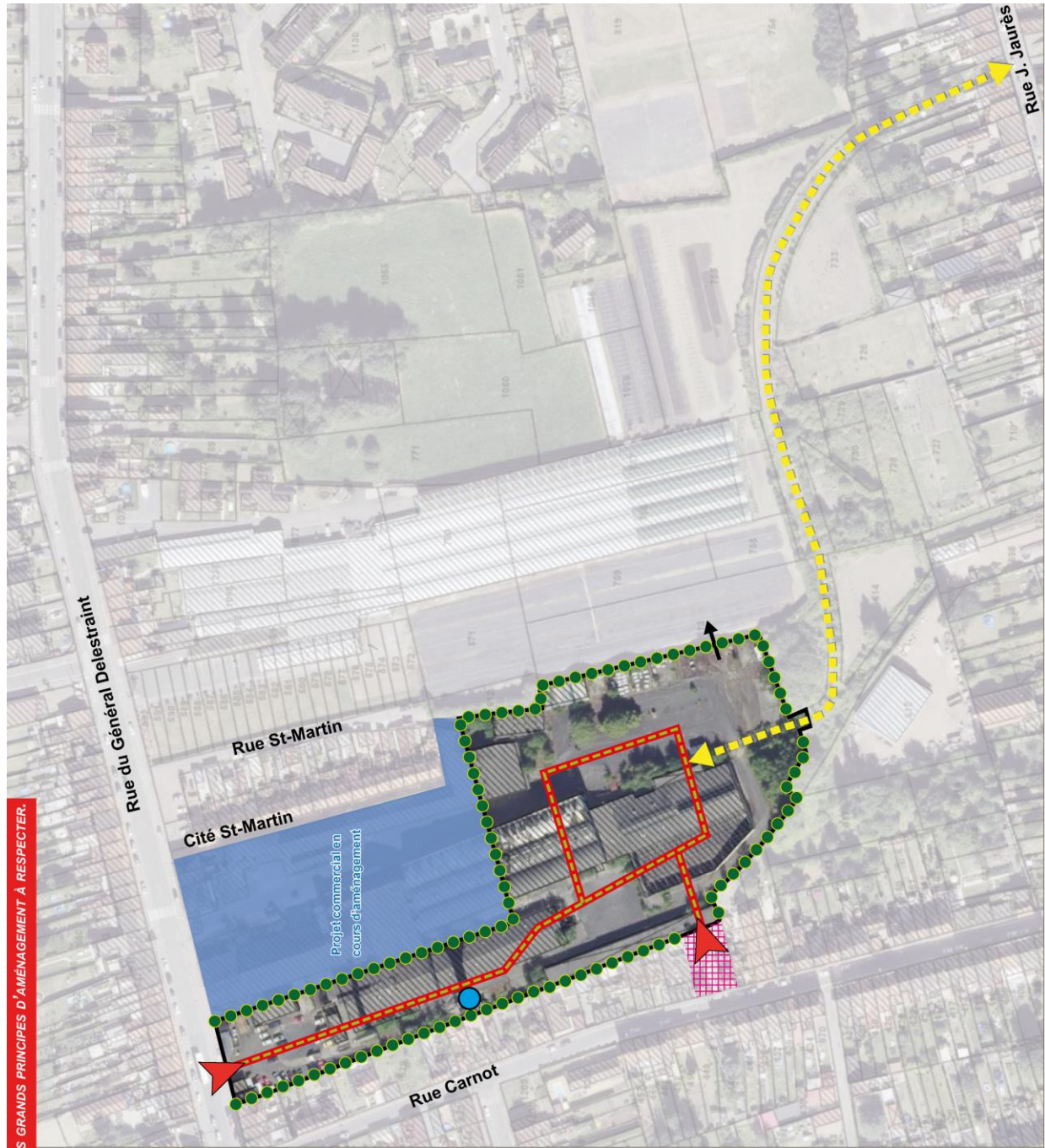


Prise en compte du château d'eau et de la potentialité géothermique



Conservation d'une perméabilité viaire

- Zone de développement de l'habitat
- Obligation de réalisation d'une opération d'ensemble pour l'aménagement de la zone subordonnée à la réalisation préalable et au fur et à mesure des équipements internes
- Densité minimale à respecter : 35 logements par hectare
- Aléa de retrait-gonflement des argiles : fort
- Zone potentiellement sujette aux inondations de caves. Cf. carte des remontées de nappes en annexe
- Il conviendra de réaliser une étude sur la pollution de la zone et de la dépolluer en fonction des résultats
- La zone d'étude devra être aménagée entre 2025 et 2030 selon le phasage mis en place



ANICHE

25m

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION : RENOUVELLEMENT URBAIN ENTRE LA CITÉ ST-MARTIN ET LA RUE CARNOT



VII. COEUR D'ÎLOT SITUE ENTRE LES RUES LAISNE, BARBUSSE, FERRY ET JAURES ET FRICHE BOIVIN.

1. *Contexte et enjeux*

Cette OAP présente deux sites de développement n'ayant pas réellement de lien mais investissant tous deux un secteur rapproché du centre-ville. Ce regroupement a l'intérêt de présenter la cohérence urbaine, architecturale et paysagère des aménagements futurs.

Les deux sites sont dénommés : **Zone nord et Zone sud** afin de pouvoir les décrire.

Ces deux sites d'étude dédiés principalement au logement et à l'espace public se trouvent au sein de la commune d'Aniche et plus précisément au cœur de la centralité communale.

Zone nord :

Le projet urbanise en profondeur des espaces actuellement occupés par des fonds de jardins et donc végétalisés en cœur d'îlot.

Il vient se caler au sud d'un béguinage existant.

Le projet est bordé :

- Au nord par un béguinage desservi par la rue Henri Laisne,
- Au sud par les habitations et jardins de la rue Jaurès,
- A l'ouest par les habitations et jardins de la rue Barbusse,
- A l'est par les habitations et jardins de la rue Ferry.

Le contexte urbain aux abords du projet présente des constructions mixtes : béguinage, habitat urbain, habitat récent, équipement, des commerces... Les hauteurs varient de R+C à R+1+C et les matériaux dominants sont la brique, la tuile et l'enduit.

La zone d'étude d'une superficie de 0,79 Ha présente l'occasion de limiter l'extension urbaine communale en investissant en profondeur un cœur d'îlot.

Elle est accessible depuis l'ouest via la voie de desserte du béguinage – rue Henri Laisne.

Le projet s'intègre parfaitement dans le tissu urbain car il bénéficie de la proximité d'équipements, de commerces et d'un réseau viaire développé.

Zone sud :

Le projet urbanise en profondeur des espaces actuellement occupés par des fonds de jardins et des constructions existantes.

Il vient se caler entre plusieurs habitations.

Le projet est bordé :

- Au nord par la RD 47,
- Au sud par les habitations et leurs jardins de la rue Domisse,
- A l'ouest par les habitations et jardins de la RD 47,
- A l'est par les habitations et jardins de la Place J. Jaurès et par cette même place.

Le contexte urbain aux abords du projet présente des constructions mixtes : béguinage, habitat urbain, habitat récent, équipements, des commerces... Les hauteurs varient de R+C à R+2+C et les matériaux dominants sont la brique, la tuile et l'enduit.

La zone d'étude d'une superficie de 0,13 Ha présente l'occasion de limiter l'extension urbaine communale en renouvelant un secteur urbanisé.

Elle est accessible depuis le nord et l'est via la RD 47 et la Place J. Jaurès.

Le projet s'intègre parfaitement dans le tissu urbain car il bénéficie de la proximité d'équipements, de commerces et d'un réseau viaire développé.

L'intégration des projets dans un environnement résidentiel au sein de la centralité est l'enjeu principal de l'aménagement de la zone.

2. Orientations particulières

Accès au site

Zone nord :

Trois accès à la zone seront aménagés de façon sécurisée. Ils seront dédiés aux accès routiers et piétonniers.

Ils prendront appui sur la rue Henri Laisne au nord, ainsi que sur la rue Ferry à l'est et sur la rue Jaurès au sud. Ce dernier accès pourra être aménagé depuis le parking communal.

Ces trois accès seront aménagés en double-sens de circulation et permettront d'entrer et de sortir de la zone. Ces accès pourront supporter une voirie de desserte.

Les carrefours créés devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers surtout au niveau des routes départementales.

Zone sud :

Un accès à la zone sera aménagé en double sens de circulation depuis la RD47 au nord. Il sera dédié à l'accès routier et piétonnier et permettra d'entrer et de sortir de la zone.

Le carrefour créé devra être sécurisé pour l'ensemble des usagers.

Desserte

Zone nord et sud :

La desserte devra être sécurisée pour tous les types d'usagers.

Déplacement doux

Zone nord :

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons et les vélos et permettra de rallier le réseau viaire passant autour de la zone d'étude.

Zone sud :

La zone devra être accessible aux modes doux et devra permettre de rallier le réseau viaire passant autour de la zone d'étude.

Intégration paysagère

Zone nord :

Afin de conserver une partie de l'ambiance existante, d'intégrer le projet dans son environnement et de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce dernier, il conviendra de conserver les franges végétalisées existantes au sud.

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

La frange ouest devra bénéficier d'un traitement paysager végétalisé dans le même objectif que le traitement précité.

De plus, un poumon vert devra être conservé au sein de cette zone. Il devra représenter la moitié de la surface soit 0,39 Ha. Il apportera un cadre agréable et un espace de respiration à proximité du centre-ville.

Zone sud :

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce dernier, il conviendra d'aménager une frange végétalisée au sud. Cette dernière devra être composée uniquement d'essences végétales locales.

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

Phasage

Les zones devront être aménagées entre 2020 et 2025.

Programmation et organisation

Zone nord :

La zone d'étude devra respecter une densité minimale de 50 logements par hectare sur les 0,39Ha dédiés aux constructions. Elle devra également comprendre a minima 50% de logements locatifs sociaux.

Zone sud :

La zone d'étude devra respecter une densité minimale de 50 logements par hectare sur son ensemble. Elle devra également comprendre a minima 50% de logements locatifs sociaux.

Gestion des risques

Zone nord :

La zone est concernée par le retrait et gonflement des argiles d'aléa faible.

Zone sud :

La zone est concernée par le retrait et gonflement des argiles d'aléa fort qu'il conviendra de prendre en compte lors de son aménagement.

Zone nord et sud :

Les deux zones sont potentiellement sujettes aux débordements de nappe. Cf. la carte des remontées de nappe en annexe. En raison de ce risque, il est recommandé de ne pas réaliser de caves et de sous-sol dans la zone d'étude.

Les aménageurs devront appréhender le risque inondation dans leur étude d'aménagement. Ils devront en outre prendre en compte par le biais d'une étude de sol et d'infiltration le risque de ruissellement lié aux aléas forts du retrait gonflement des argiles et de la présence de cavités. En fonction des risques appréhendés, l'aménageur sera amené à privilégier le rejet des eaux pluviales aux réseaux.

Cohérence urbaine et architecturale

Zone nord et sud :

Afin de conserver la cohérence urbaine et architecturale du secteur, il conviendra d'aménager les zones sous la forme d'opérations d'ensemble.

Transport en commun

Zone nord :

La zone est accessible à pied depuis un arrêt de bus implantés à environ 180 m. Il s'agit de l'arrêt « Eglise ».

Zone sud :

La zone est accessible à pied depuis un arrêt très proche implanté sur la Place Jaurès. Il s'agit de l'arrêt « Eglise ».

Équipement en réseaux du site


Zone nord et sud :


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


3. *Schéma d'aménagement*


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


CES ORIENTATIONS SONT SCHEMATIQUES ET REPRESENTENT DES GRANDS PRINCIPES D'AMENAGEMENT A RESPECTER.

 Zone d'étude :
Nord 0,79 Ha
Sud 0,13 Ha

 Principe d'aménagement d'accès sécurisés (véhicules, piétons) entrées et sorties

 Conserver la frange végétalisée

 Aménager une frange paysagère végétalisée

 Arrêt de bus - BHINS - Place Jaurès

Les zones d'étude devront être aménagées entre 2020 et 2025 selon le phasage mis en place

Les zones sont potentiellement sujettes aux débordement de nappes. Cf. carte des remontées de nappes en annexe

Zones de développement de l'habitat, extension du béguinage et de l'espace public.

Obligation de réalisation d'une opération d'ensemble pour l'aménagement de la zone.

Densité minimale à respecter : 50 logements par hectare - uniquement au sein du secteur dédié au logement soit

Zone nord : 0,39 Ha
Zone sud : 0,13 Ha

Zone nord : obligation de préserver un pourmon vert au sein de la zone représentant 50% de sa surface soit 0,39 Ha.

Prévoir à minima 50% de logements locatifs sociaux au sein des deux zones.

Zone sud : Aléa de retrait-gonflement des argiles : fort

Zone sud : Obligation de planter des essences végétales locales.



ANICHE



25m

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - COEUR D'ILÔT SITUÉ ENTRE LES RUES LAISNE, BARBUSSE, FERRY ET JAURÈS ET FRICHE BOVIN



VIII. RECONVERSION DE LA FRICHE SITUEE ENTRE LA VOIE FERREE ET LES RUES JEAN JAURES ET DU GENERAL DELESTRAINT.

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement au logement se trouve au sein de la commune d'Aniche et plus précisément à l'est du tissu urbain principal communal. Il se situe à proximité de l'entrée de ville. Le projet urbanise en profondeur des espaces anciennement occupés par des activités économiques et actuellement en friche (végétation, herbes, arbres, arbustes, espaces minéralisés, constructions, ...)

Le projet est bordé :

- Au nord par la rue Delestraint et des habitations et leurs jardins,
- Au sud par la rue Jaurès,
- A l'ouest par la voie ferrée et une bande végétalisée,
- A l'est par une haie, des jardins, des espaces cultivés et des activités économiques,

Le contexte urbain aux abords du projet présente des constructions mixtes : habitat traditionnel, habitat récent, activités économiques, ... Les constructions présentent des matériaux comme la brique, l'enduit ou encore la tuile avec des hauteurs allant de R+C à R+1+C.

Les alentours de la zone sont constitués par des espaces cultivés, des espaces végétalisés et des espaces urbanisés.

La zone d'étude d'une superficie de 4,6 Ha présente l'occasion de limiter l'extension urbaine communale en réinvestissant en profondeur une friche économique.

Elle est accessible depuis le sud via la rue Jaurès et depuis le nord via la rue du général Delestraint.

Le projet s'intègre correctement dans le secteur urbain car il bénéficie de la proximité d'un réseau viaire développé.

L'intégration du projet dans un environnement naturel et résidentiel est l'enjeu principal de l'aménagement de la zone.

2. *Orientations particulières*

Accès au site

Deux accès à la zone seront aménagés de façon sécurisée. Ils seront dédiés aux accès routiers et piétonniers.

Ils prendront appui sur la rue Delestraint au nord, ainsi que sur la rue Jaurès au sud.

Ces deux accès seront aménagés en double-sens de circulation et permettront d'entrer et de sortir de la zone. Ils pourront supporter la voirie de desserte.

Les carrefours créés devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers surtout au niveau des routes départementales.

Voirie

Une voirie primaire réalisera un bouclage viaire de la zone depuis les deux accès routiers précités. Celle-ci structurera la zone d'étude.

La voirie primaire, en double-sens de circulation, sera accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux.

Elle devra être sécurisée pour l'ensemble des usagers.

Afin de compléter le maillage viaire et de desservir l'ensemble de la zone, des voiries secondaires pourront venir s'appuyer la voirie primaire. Ce réseau secondaire devra également comprendre un cheminement piétonnier, ainsi qu'une mise en valeur paysagère.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons et les vélos et permettra de rallier le réseau viaire de proximité.

Gestion des risques et servitudes

La zone est concernée par le retrait et gonflement des argiles d'aléa fort qu'il conviendra de prendre en compte lors de son aménagement.

Il conviendra de réaliser des études de pollution des sols de la zone et de la dépolluer en fonction de la destination.

Le nord de la zone est concerné par une servitude d'utilité publique liée à la présence de canalisation transportant des matières dangereuses – GRTgaz. Il conviendra de prendre en compte cette servitude lors de l'aménagement de la zone.

Les aménageurs devront appréhender le risque inondation dans leur étude d'aménagement. Ils devront en outre prendre en compte par le biais d'une étude de sol et d'infiltration le risque de ruissellement lié aux aléas forts du retrait gonflement des argiles et de la présence de cavités. En fonction des risques appréhendés, l'aménageur sera amené à privilégier le rejet des eaux pluviales aux réseaux.

Intégration paysagère et gestion des nuisances

Afin d'intégrer le projet dans son environnement, d'agrémenter l'entrée de ville et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce projet et par la voie ferrée voisine, il conviendra d'aménager une frange paysagère sur les franges de la zone de projet. Ceci permettra de gérer les nuisances, notamment visuelles, entre les différents secteurs.

L'interface avec la voie ferrée devra être traitée au moyen d'un mur anti-bruit avec un renforcement et une conservation de la bande végétalisée existante. De plus, le long des interfaces ouest et est, il conviendra d'implanter de préférence des jardins afin d'éloigner naturellement les constructions d'habitations.

En plus de cela, la frange devra être végétalisée pour valoriser l'entrée de ville et limiter les nuisances avec les constructions existantes. Enfin, la frange sud, le long de la rue Jaurès, devra recevoir une bande paysagère de 8m minimum de large afin de ne pas créer de front minéral en entrée de ville.

De plus, les voiries créées devront être accompagnées d'un traitement paysager permettant d'agrémenter le secteur.

Phasage

La zone devra être aménagée entre 2025 et 2030.

Programmation

La zone d'étude devra respecter une densité minimale de 40 logements par hectare. Elle devra également comprendre a minima 20% de logements locatifs sociaux.

Cohérence urbaine et architecturale

Afin de conserver la cohérence urbaine et architecturale du secteur, il conviendra d'aménager la zone d'habitat sous la forme d'une opération d'ensemble.

Transport en commun

La zone est accessible à pied depuis l'arrêt de bus Delestraint à environ 300 mètres.









Equipement en réseaux du site

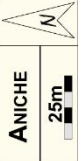
Le site sera raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement.

3. *Schéma d'aménagement*

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

CES ORIENTATIONS SONT SCHEMATIQUES ET REPRESENTENT DES GRANDS PRINCIPES D'AMENAGEMENT A RESPECTER.

-  Zone d'étude - 4,6 Ha
-  Principe d'aménagement d'accès sécurisés (véhicules et piétons) à la zone
-  Principe d'aménagement d'un bouclage viaire par une voirie primaire accompagnée d'un cheminement piétonnier et d'un traitement paysager. Des voies secondaires recevant le même traitement pourront compléter le maillage viaire
-  Conserver au maximum la végétation existante et conforter ou aménager des bandes paysagères le long des franges - Aménager les jardins au maximum le long des franges
-  Aménager un dispositif anti-bruit le long de la voie ferrée
-  Aménager d'une bande paysagère de recul de 8m
-  Voie ferrée
-  Servitude d'utilité publique autour des canalisations de transport de matières dangereuses - GRTgaz à prendre en compte lors de l'aménagement de la zone
-  Prévoir un emplacement pour l'aménagement d'un local collectif résidentiel intégré à la zone
-  Aménager un espace public de qualité au sein de la zone
-  Arrêt de bus - Delestraint - Ligne 211
- La zone d'étude devra être aménagée entre 2025 et 2030 selon le phasage mis en place
- Il conviendra de réaliser des études de pollution des sols au sein de la zone et de la dépolluer en fonction de la destination
- Densité minimale à respecter : 40 logements par hectare avec mixité des typologies obligatoire
- Aménager à minima 20% de logements locatifs sociaux
- Zone de développement de l'habitat
- Aléa de retrait-gonflement des argiles : fort
- Obligation de réalisation d'une opération d'ensemble pour la zone d'habitat
- Il conviendra de prendre en compte les études réalisées sur la pollution de la zone - R111-2 du Code de l'Urbanisme



ANICHE

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - RECONVERSION DE LA FRICHE SITUÉE ENTRE LA VOIE FERRÉE ET LES RUES JEAN JAURÈS ET DU GÉNÉRAL DELESTRAINT.



IX. SECTEUR SITUE LE LONG DE LA RUE DE LA GARE SAINT-HYACINTHE.

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement à l'activité économique se trouve au nord du tissu urbain principal communal d'Aniche.

Le projet urbanise en profondeur une friche végétalisée.

Le projet est bordé :

- Au nord par des espaces cultivés,
- Au sud par des espaces dédiés à l'activité économique,
- A l'est par des espaces dédiés à l'activité économique,
- A l'ouest par la rue de la Gare Saint-Hyacinthe.

Le contexte urbain aux abords du projet présente des constructions mixtes : habitat traditionnel, habitat récent, activités économiques, ... Les volumes dominants sont R, R+C et R+1+C et les matériaux récurrents sont la brique, la tuile et l'enduit.

La zone d'étude d'une superficie de 1 Ha présente l'occasion d'investir une friche végétalisée implantée en entrée de ville dans un secteur résidentiel et économique.

Elle est accessible depuis l'ouest via son ouverture sur la rue de la Gare Saint-Hyacinthe.

Le projet s'intègre correctement dans le tissu urbain car il se situe dans un secteur résidentiel et qu'il profite d'un réseau viaire développé.

L'intégration du projet dans un environnement résidentiel et économique est l'enjeu principal de l'aménagement de la zone.

2. *Orientations particulières*

Accès au site

Un accès à la zone sera aménagé de façon sécurisée. Il sera dédié aux accès routiers et piétonniers. Il prendra appui sur la rue de la Gare Saint-Hyacinthe à l'ouest. Il devra être implanté dans l'alignement de la rue de Bergerac afin de limiter les « évènements » le long de la voie.

Cet accès sera aménagé en double-sens de circulation et permettra d'entrer et de sortir de la zone. Il sera support de la voirie principale de desserte.

Le carrefour créé devra être sécurisé pour l'ensemble des usagers.

Voirie

Une voirie primaire desservira la zone depuis l'accès routier précité. Celle-ci structurera la zone d'étude.

La voirie primaire, en double-sens de circulation, sera accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux.

Elle devra être sécurisée pour l'ensemble des usagers.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons et permettra de rallier le réseau viaire proche.

Gestion des risques

La zone est concernée par le retrait et gonflement des argiles d'aléa fort qu'il conviendra de prendre en compte lors de son aménagement.

De plus, un aléa lié au gaz et à la présence d'un puits de mine est à prendre en compte au sud-est de la parcelle.

Les aménageurs devront appréhender le risque inondation dans leur étude d'aménagement. Ils devront en outre prendre en compte par le biais d'une étude de sol et d'infiltration le risque de ruissellement lié aux aléas forts du retrait gonflement des argiles et de la présence de cavités. En fonction des risques appréhendés, l'aménageur sera amené à privilégier le rejet des eaux pluviales aux réseaux.

Intégration paysagère

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce projet, notamment depuis l'entrée de ville, il conviendra d'aménager une frange paysagère sur les franges nord, est et ouest de la zone de projet. Ceci permettra de gérer les nuisances, notamment visuelles, entre les différents secteurs. La frange ouest devra recevoir une bande paysagère basse de minimum 3 m de large. La frange nord permettra l'intégration paysagère de l'entrée de ville au moyen d'une bande végétalisée de 2 m de hauteur minimum. Enfin, sur la frange est, il conviendra de conserver, voire reconstituer, la trame boisée existante.

De plus, les voiries créées devront être accompagnées d'un traitement paysager permettant d'agrémenter le secteur.

Evolution future

Afin d'envisager un éventuel développement de la zone et de limiter son enclavement, il conviendra de conserver des perméabilités au sud de la zone de façon à pouvoir aménager des raccordements de voirie.

Transport en commun

La zone est accessible à pied depuis l'arrêt de bus « Delforge » situé à environ 200m le long de la rue des Frères Fâche.










Equipement en réseaux du site

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

3. Schéma d'aménagement

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

CES ORIENTATIONS SONT SCHEMATIQUES ET REPRESENTENT DES GRANDS PRINCIPES D'AMENAGEMENT A RESPECTER.

-  Zone d'étude - 1 Ha
-  Principe de création d'un accès routier et piétonnier sécurisé dans l'alignement de la rue de Bergerac
-  Principe de sécurisation du carrefour
-  Principe de desserte : création d'une voie primaire accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement piétonnier
-  Principe de conservation et de création de la trame boisée
-  Principe de conservation et/ou création d'une frange végétalisée (2m de hauteur) d'intégration paysagère tamponnant les échanges visuels et sonores en entrée de ville
-  Principe de création d'une bande paysagère basse de recul de minimum 3m
-  Principe de conservation de perméabilité afin d'envisager un développement futur
-  Prise en compte de l'aléa lié au gaz de mine

- Aléa de retrait-gonflement des argiles : fort

- Zone de développement de l'activité économique



ANICHE

25m

N

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SECTEUR SITUÉ LE LONG DE LA RUE DE LA GARE SAINTE-HYACINTHE.

urbx.com
URBANISME
PROJET D'AMENAGEMENT

X. RECONVERSION DE LA FRICHE DES ANCIENS ABATTOIRS.

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement à l'habitat se trouve au nord du tissu urbain principal communal d'Aniche.

Le projet urbanise en profondeur une friche (anciens abattoirs) minéralisée et végétalisée.

Le projet est bordé :

- Au nord et à l'est par des espaces cultivés,
- Au sud par des espaces résidentiels et végétalisés,
- A l'ouest par la rue A. Gaspart.

Le contexte urbain aux abords du projet présente des constructions mixtes : habitat traditionnel, habitat récent, ... Les volumes dominants sont R, R+C et R+1+C et les matériaux récurrents sont la brique, la tuile et l'enduit.

La zone d'étude d'une superficie de 0,63 Ha présente l'occasion d'investir une friche implantée en entrée de ville dans un secteur résidentiel et agricole.

Elle est accessible depuis l'ouest via son ouverture sur la rue A. Gaspart.

Le projet s'intègre correctement dans le tissu urbain car il se situe dans un secteur résidentiel et qu'il profite d'un réseau viaire développé.

L'intégration du projet dans un environnement résidentiel et économique est l'enjeu principal de l'aménagement de la zone.

2. *Orientations particulières*

Accès au site

Un accès à la zone sera aménagé de façon sécurisée. Il sera dédié aux accès routiers et piétonniers. Il prendra appui sur la rue A. Gaspart à l'ouest.

Cet accès sera aménagé en double-sens de circulation et permettra d'entrer et de sortir de la zone. Il pourra être le support de la voirie principale de desserte.

Le carrefour créé devra être sécurisé pour l'ensemble des usagers.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons et permettra de rallier le réseau viaire proche.

Intégration paysagère

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce dernier, notamment depuis l'entrée de ville, il conviendra d'aménager une frange paysagère sur la frange nord. Ceci permettra de gérer les nuisances, notamment visuelles, entre les différents secteurs. Cette frange devra parfaitement intégrer le projet.

Les franges est et sud, en lien avec les habitations et les espaces agricoles, devront également recevoir un traitement paysager végétalisé afin de séparer tout en agrémentant les divers secteurs.

De plus, les voiries créées devront être accompagnées d'un traitement paysager permettant d'agrémenter le secteur.

Phasage

La zone devra être aménagée entre 2020 et 2025.

Programmation

Il conviendra de respecter une densité de 35 logements par hectare au sein de la zone d'étude.

Gestion des risques

La zone est potentiellement sujette aux inondations de caves. Cf. la carte des remontées de nappe en annexe. En raison de ce risque, il est recommandé de ne pas réaliser de caves et de sous-sol dans la zone d'étude.

La zone est concernée par le retrait et gonflement des argiles d'aléa fort qu'il conviendra de prendre en compte lors de son aménagement.

Les aménageurs devront appréhender le risque inondation dans leur étude d'aménagement. Ils devront en outre prendre en compte par le biais d'une étude de sol et d'infiltration le risque de ruissellement lié aux aléas forts du retrait gonflement des argiles et de la présence de cavités. En fonction des risques appréhendés, l'aménageur sera amené à privilégier le rejet des eaux pluviales aux réseaux.

Transport en commun

La zone est accessible à pied depuis l'arrêt de bus « Pyramide » situé à environ 500 m au sud.

Equipement en réseaux du site

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

3. *Schéma d'aménagement*

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

CES ORIENTATIONS SONT SCHEMATIQUES ET REPRESENTENT DES GRANDS PRINCIPES D'AMENAGEMENT A RESPECTER.



Zone d'étude - 0,63 Ha



Principe d'aménagement d'accès sécurisés (véhicules et piétons) à la zone



Aménager une frange paysagère permettant l'intégration de la zone en entrée de ville



Aménager une frange paysagère permettant la gestion des interfaces avec les habitations existantes et les espaces agricoles



- La zone d'étude devra être aménagée entre 2020 et 2025 selon le phasage mis en place

- La zone est potentiellement sujette aux inondations de caves. Cf. carte des remontées de nappes en annexe

- Aléa de retrait-gonflement des argiles : fort

- Densité minimale à respecter : 35 logements par hectare avec mixité des typologies obligatoire

ANICHE



10m

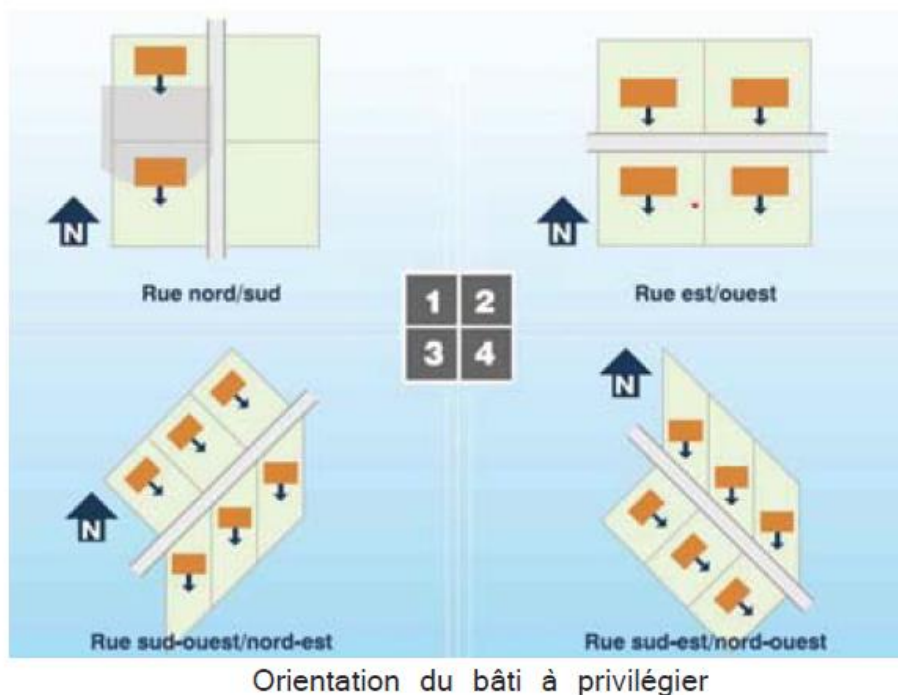
XI. RECOMMANDATIONS POUR L'AMENAGEMENT DES ZONES D'ETUDES

Aménagement bioclimatique

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

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

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



Energie

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

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

Déplacements et accessibilité

Les aménagements devront respecter les normes PMR en vigueur et intégrer dans la mesure du possible des stationnements et des liaisons pour les modes de déplacements doux.

Déchets

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

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

Eau

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

Dispositifs Techniques

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

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