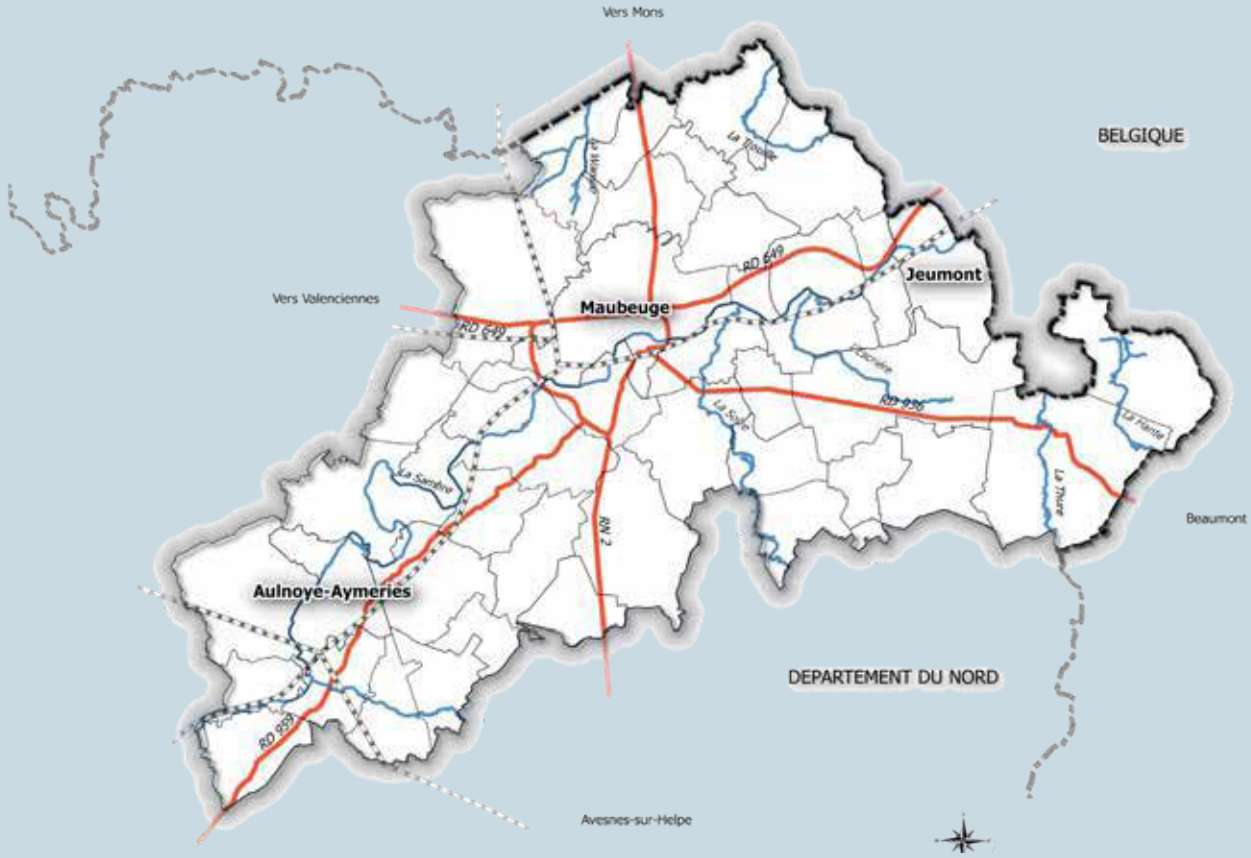
Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

PLUi CAMVS

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION SECTORIELLES HABITAT

PROJET DE MODIFICATION DE DROIT COMMUN N°2
VERSION APPROUVE



PROJET DE MODIFICATION DE DROIT COMMUN N°2 -
VERSION APPROUVE
Vu pour être annexé à la délibération n° 4877
Du Conseil Communautaire du 11/02/2026

Le Président,
Bernard BAUDOUX

3.2

TABLE DES MATIERES

ASSEVENT – CŒUR D'ILOT MAURICE WILLOT 5
ASSEVENT – SECTEUR DU STADE 9
ASSEVENT – VOIE GEORGES DEsPRET 12
AULNOYE AYMERIES – SECTEUR DU CHEMIN NOIR 15
AULNOYE AYMERIES – RUE ROGER SALENGRO 20
BACHANT – AVENUE MAURICE THOREZ 21
BACHANT – RUE DE LA PUISSANCE 24
BEAUFORT – CENTRE-BOURG – RUE PASTEUR 27
BERLAIMONT – RUE DE LA CHAPELLE SAINT MICHEL 31
BERLAIMONT – RUE DE KLOTTEN 35
BOUSSIERES-SUR-SAMBRE – RUE GROS 39
BOUSSOIS – RUE DU PONCEAU 42
BOUSSOIS – SECTEUR DU FORT 45
COLLERET – RUE VICTOR HUGO 49
COUSOLRE – RESIDENCE DU TIR A L'ARC 52
COUSOLRE – SECTEUR DU STADE 56
ECLAIBES – RUE DU MOULIN 59
FEIGNIES – CITE DES CHEMINOTS 62
FEIGNIES – RUE DESIRE COPIN 65
FEIGNIES – RUISSEAU DES HAUTS SARTS 68
FEIGNIES - RUE FRANCOIS WIART 71
FERRIERE-LA-GRANDE – FRICHE BRUHAUX 74
FERRIERE-LA-GRANDE – RUE GABRIEL PERI 78
FERRIERE-LA-PETITE – RUE DES VELETTES 82

GOGNIES-CHAUSSEE – CENTRE BOURG 86
HAUTMONT – AVENUE DE FERRIERE 89
HAUTMONT – SECTEUR NORD 92
HAUTMONT – SECTEUR DE LA TORNADE 95
JEUMONT – SECTEUR DE L'ARCHEVÊCHE 98
JEUMONT – SECTEUR DE LA JUSTICE 101
JEUMONT – RUE ROGER SALENGRO 106
LEVAL – RUE EMILE BRASSELET – SECTEUR MAIRIE 110
LEVAL – RUE EMILE BRASSELET – SECTEUR CITE FERRER 113
LOUVROIL –QUARTIER DU POT D'ARGENT 117
LOUVROIL – RUE DES FONDERIES 123
LOUVROIL – RUE JULES GALLOIS 127
LOUVROIL – RUE DU DOCTEUR SCHWEITZER 130
MARPENT – CENTRE VILLE 135
MARPENT – SITE MARMOR 138
MARPENT – SITE PASTEUR 141
MAUBEUGE ROUSIES – QUARTIER SAINT LAZARE 145
MAUBEUGE – FAUBOURG SAINT LAZARE 148
MAUBEUGE – FRICHE CITROEN 151
MAUBEUGE – PONT-ALLANT 154
MAUBEUGE – PONT DE PIERRE 157
MAUBEUGE – ROUTE DE FEIGNIES 160
MAUBEUGE – FRICHE VIOLAINE 163
MONCEAU-SAINT-WAAST – SECTEUR DU RIEZ WIART 166
NEUF MESNIL – RUE BRIET 170

NOYELLES SUR SAMBRE – RUE ALFRED BISIAUX 173
PONT-SUR-SAMBRE – CHEMIN MAXY 178
PONT-SUR-SAMBRE – NOTRE DAME 181
RECQUIGNIES – SECTEUR DE L'ESCRIERE 184
RECQUIGNIES – SECTEUR DU STADE 188
ROUSIES –- IMPASSE LES BOULEAUX 192
ROUSIES – IMPASSE WILLIAME ET RUE DE LA VAQUERESSE– SECTEUR PHENIX 195
SAINT REMY CHAUSSEE – RUE DE SAINT AUBIN 199
SAINT REMY DU NORD – RUE D'HAUTMONT 201
VIEUX-MESNIL – CHEMIN MANISSART 205
VIEUX RENG – PLACE DE LA MAIRIE 209



ASSEVENT – CŒUR D'ILOT MAURICE WILLOT

Le site, d'une superficie d'environ 1 hectare en cœur d'îlot, se situe à proximité du centre-bourg d'Assevent et des équipements publics.

L'urbanisation doit faire l'objet d'une réflexion d'aménagement global. En cas de phasage de l'opération, le phasage ne doit pas compromettre la faisabilité technique et financière de l'opération.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

Afin d'éviter une organisation en impasse, celle-ci sera desservie par une voirie carrossable via la rue Maurice Willot en double sens et en sens unique via la rue du 19 Mars 1962.

Afin de laisser la possibilité d'un aménagement urbain à venir en partie ouest de la zone, un emplacement pour une voie d'accès devra être prévu dans cette direction. Cet emplacement devra être de taille suffisante pour accueillir des véhicules légers en double sens.

La zone sera desservie par des voies nouvelles afin de constituer un maillage de voiries secondaires cohérent. Des venelles piétonnes pourront être créées.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

De plus, les stationnements pour visiteurs à l'échelle de la zone pourront aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra garantir les déplacements alternatifs à la voiture par la création de cheminements doux afin de permettre une attache de la zone au tissu existant. Un cheminement piéton continu et sécurisé devra notamment être mis en place en direction de l'arrêt de bus situé rue du 158ème Régiment d'Infanterie.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours.

Des pistes ou bandes cyclables pourront être créées à l'intérieur de la zone.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Afin de réduire l'impact visuel des nouvelles constructions vis-à-vis de l'urbanisation existante, les limites végétales devront être préservées (conservation des espèces les plus significatives) ou renforcées avec le voisinage sur tout le pourtour de la zone. Elles devront être composées d'essences locales (arbres à haute tige, arbustes et haies, ensemble ou séparément). La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération une densité moyenne brute minimale de 28 logements à l'hectare devra être respectée (soit 27 logements environ).

Afin de faciliter les parcours résidentiels, est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 25% du programme de logements.

Une implantation du bâti en alignement avec la desserte interne est à privilégier, notamment en entrée de zone rue Willot, afin de faciliter les ouvertures visuelles vers l'opération.

Les constructions devront prendre en compte l'urbanisation existante en termes d'orientation des bâtiments et de hauteurs, afin de limiter les vis-à-vis.

Les nouvelles constructions devront présenter une unité architecturale à l'intérieur de la zone.

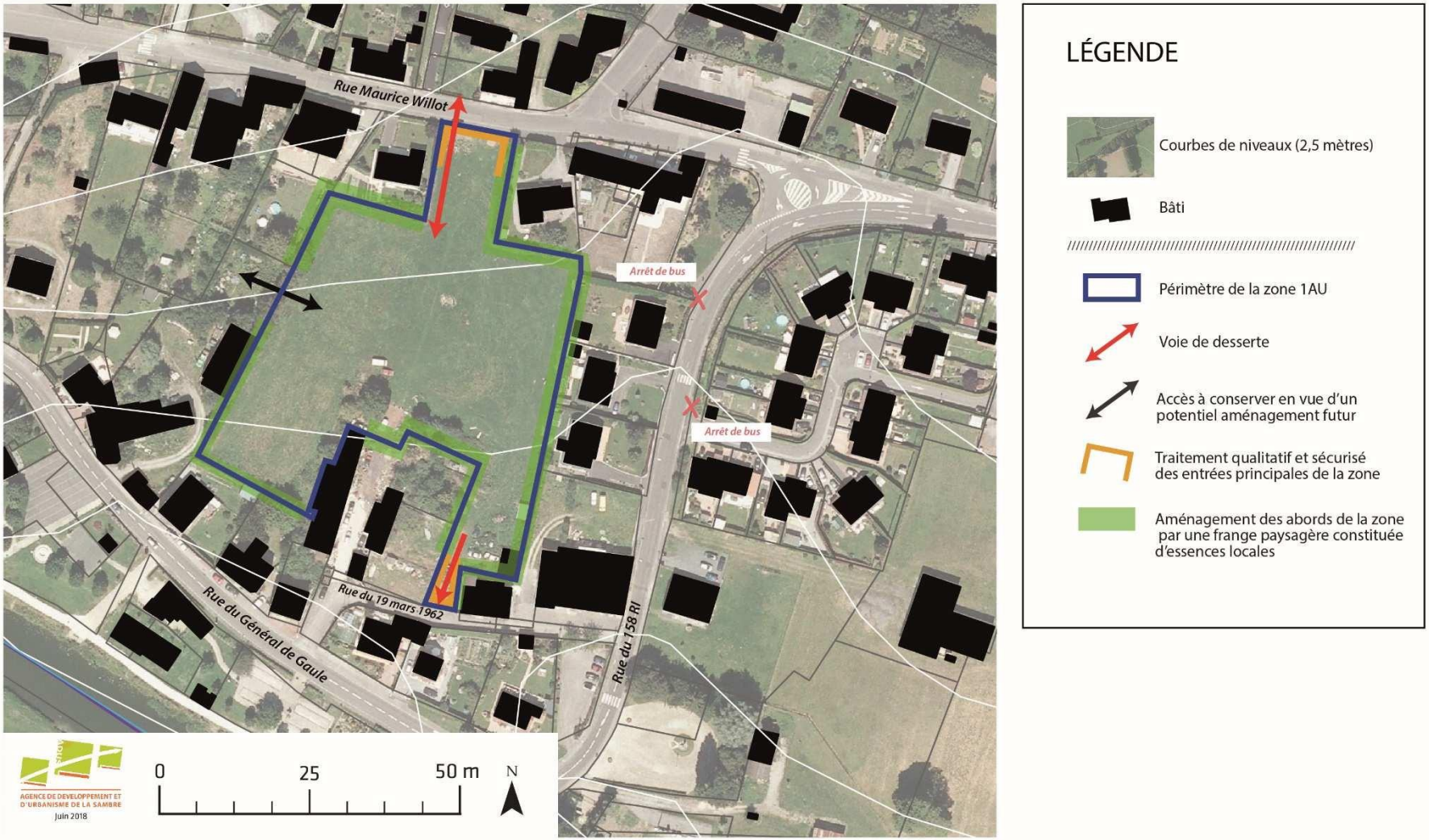
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **ASSEVENT** - Coeur d'ilôt Rue Willot

Rue Maurice Willot, rue du 19 Mars 1962, rue du Général de Gaule, Rue du 158 Régiment d'Infanterie

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT







ASSEVENT – SECTEUR DU STADE

Le site, d'une superficie d'environ 1 hectare en cœur d'îlot, se situe à proximité du centre-bourg d'Assevent et des équipements publics.

La zone peut être aménagée en plusieurs phases à condition de ne pas compromettre l'aménagement global de la zone.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

Celle-ci sera desservie pour la circulation automobile en double sens par un accès via la route de Boussois.

La zone sera desservie par des voies nouvelles carrossables afin de constituer un maillage de voiries secondaires cohérent.

Des venelles piétonnes pourront être créées.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

De plus, les stationnements pour visiteurs à l'échelle de la zone pourront aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra garantir les déplacements alternatifs à la voiture par la création de cheminements doux afin de permettre une attache de la zone au tissu existant.

Un cheminement doux faisant un lien entre la voirie de la zone, la rue des Iris et le stade devra être créé et s'insérer dans un environnement paysager qualitatif.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des pistes ou bandes cyclables pourront être créées à l'intérieur de la zone.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Afin de réduire l'impact visuel des nouvelles constructions vis-à-vis de l'urbanisation existante, les limites végétales devront être préservées (conservation des espèces les plus significatives) ou renforcées sur le pourtour de la zone. Elles devront être composées d'essences locales (arbres à haute tige, arbustes et haies, ensemble ou séparément). La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

La trame végétale existante devra, dans la mesure du possible, être préservée.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions

parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

En cas de création d'un espace public de détente de type espace vert et/ou de loisir, celui-ci devra s'implanter préférentiellement derrière le bâti rue des Iris.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération une densité moyenne brute minimale de 26 logements à l'hectare devra être respectée (soit 27 logements environ).

Afin de faciliter les parcours résidentiels, est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 25% du programme de logements.

Une implantation du bâti en alignement avec la desserte interne est à privilégier, notamment en entrée de zone Route de Boussois, afin de faciliter les ouvertures visuelles vers l'opération.

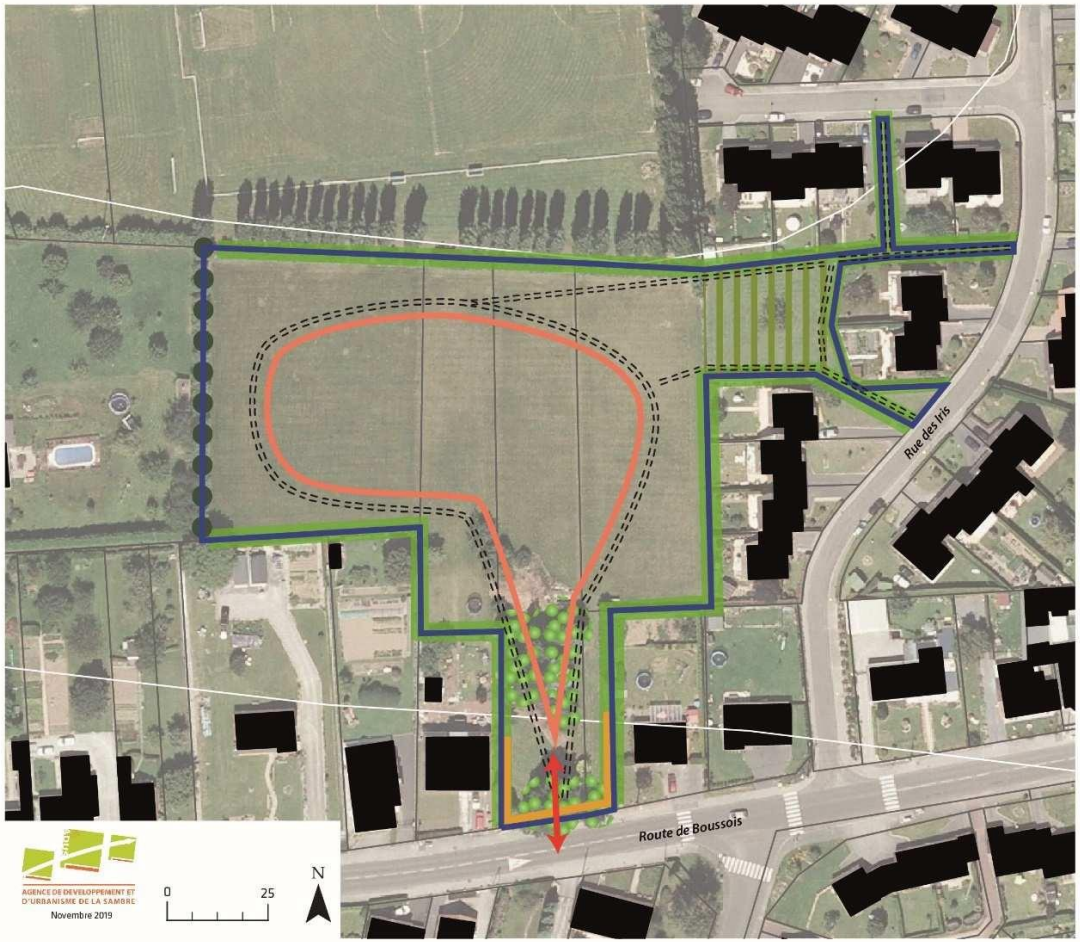
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **ASSEVENT** - Secteur du stade

Route de Boussois, Rue des Iris

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



LÉGENDE

- Courbes de niveaux (2,5 mètres)
- Bâti
- Périmètre de la zone 1AU
- Voie d'accès en double sens
- Cheminement doux
- Voirie de desserte à double entrée
- Traitement qualitatif et sécurisé de l'entrée de la zone
- Aménagement des abords de la zone par une frange paysagère constituée d'essences locales
- Zone préférentielle pour la création d'un espace vert et/ou de loisirs
- Trame végétale existante
- Linéaire de haies identifié au titre du L151-23 du cde de l'urbanisme



ASSEVENT – VOIE GEORGES DESPRET

Le site, d'une superficie d'environ 1,9 hectare, se situe à proximité du centre-bourg d'Assevent et des équipements publics.

Cette zone ayant déjà fait l'objet d'une autorisation d'urbanisme pour un aménagement commercial, la présente OAP vise à déterminer les dispositions à respecter en l'absence de la réalisation pré-cité.

La zone peut être aménagée en plusieurs phases à condition de ne pas compromettre l'aménagement global de la zone.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

La zone sera desservie par une voirie carrossable comportant au moins un point d'accès depuis la rue des Eglantiers. La création d'en second point d'accès depuis la Voie Georges Despret pourra être étudiée. Ces deux accès constitueront la voirie de desserte principale de la zone et sera d'une largeur suffisante afin d'assurer une circulation automobile à double sens.

L'aménageur évitera autant que possible les voies en impasse.

L'aménageur devra prévoir la création d'un accès vers le nord de zone en prévision d'une potentielle urbanisation future. Cet accès devra être de largeur suffisante afin d'assurer une circulation automobile à double sens.

La zone sera desservie de manière secondaire par des voies nouvelles afin de constituer un maillage de voiries secondaires cohérent. Des venelles piétonnes pourront être créées.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

De plus, les stationnements pour visiteurs à l'échelle de la zone pourront aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra garantir les déplacements alternatifs à la voiture par la création de cheminements doux afin de permettre une attache de la zone au tissu existant.

Un cheminement doux faisant le lien entre la zone et le cheminement piéton depuis le giratoire au croisement de la route de Boussois et de la Voie Georges Despret devra être aménagé. Si un accès automobile est réalisé depuis la Voie Georges Despret, le trottoir devra être prolongé au moins jusqu'à cet accès.

Un cheminement doux entre la zone et de la Salle de Sport Georges Carpentier pourra être réalisé.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les espaces de stationnement mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des pistes ou bandes cyclables pourront être créées à l'intérieur de la zone.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Afin de réduire l'impact visuel des nouvelles constructions sur le paysage, une frange végétale devra être créée sur les limites nord et ouest de la zone. Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales (arbres à haute tige, arbustes et haies, ensemble ou séparément). La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

La trame végétale existante devra, dans la mesure du possible, être préservée.

En cas de nécessité, des solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone. Si la création d'un bassin de tamponnement est rendue nécessaire, son positionnement sera fait préférentiellement en point bas du site, avec un traitement paysager qualitatif.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération une densité moyenne brute minimale de 28 logements à l'hectare devra être respectée (soit 55 logements environ).

Afin de faciliter les parcours résidentiels, est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 65% du programme de logements.

Une implantation du bâti en alignement avec la desserte interne est à privilégier, notamment en entrée de zone Route de Boussois, afin de faciliter les ouvertures visuelles vers l'opération.

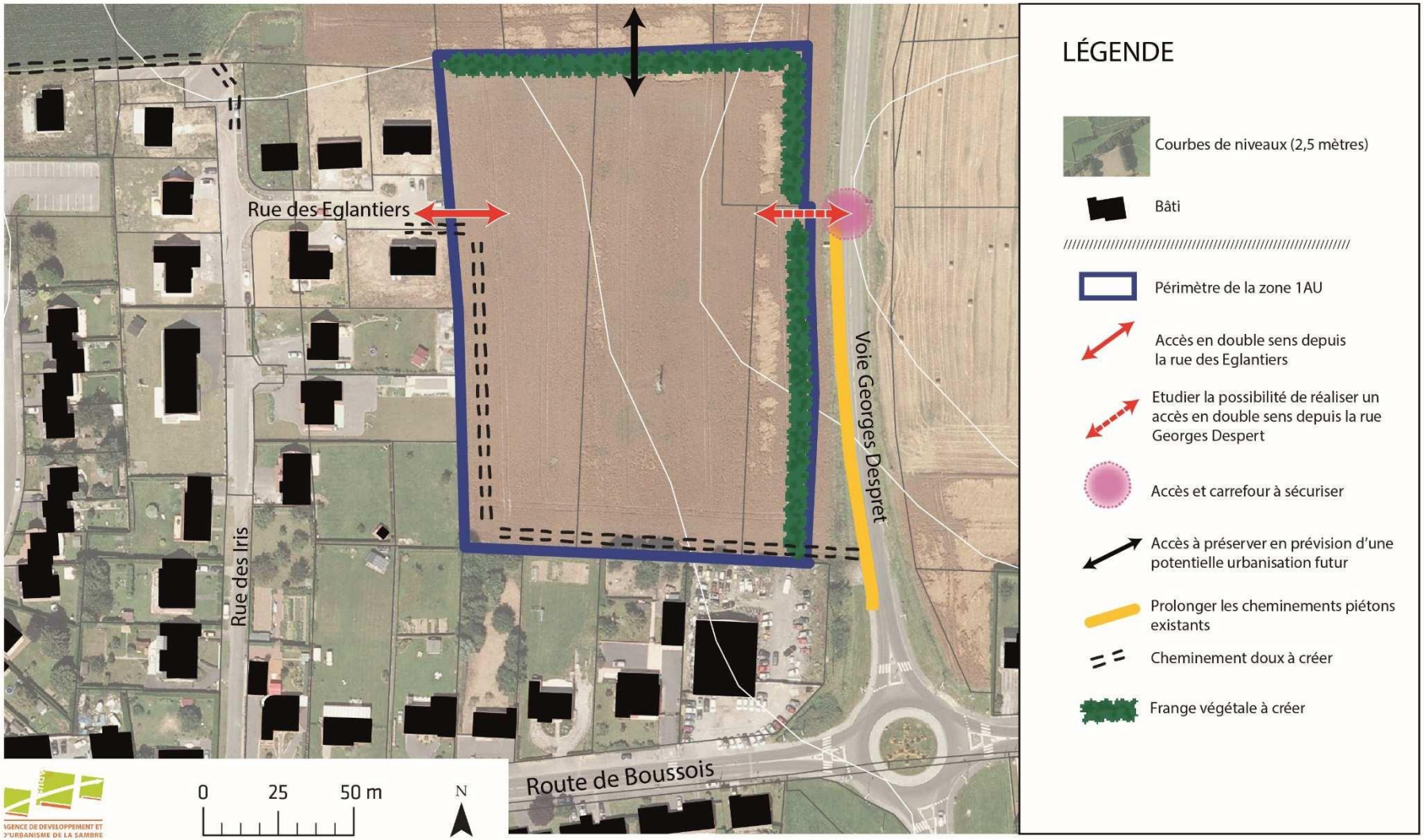
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi

OAP HABITAT///// **ASSEVENT** - Voie Georges Despret

Voie Georges Despret - Route de Boussois - Rue des Eglantiers

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



AGENCE DE DEVELOPPEMENT ET D'URBANISME DE LA SAMBRE

Juin 2018



Le site se situe dans la continuité du tissu déjà urbanisé, à proximité directe du centre-bourg et des équipements publics.

La zone peut être aménagée en plusieurs phases à condition de ne pas compromettre l'aménagement global de la zone.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

Afin d'éviter une organisation en impasse et de profiter des deux points d'accès existants sur la zone, celle-ci sera desservie par une voirie carrossable à la fois par la rue Henri Barbusse et par la rue Léon Gambetta. D'autres accès pourront être créés au niveau de la rue Henri Barbusse pour assurer un maillage de voiries cohérent. Aucune connexion routière ne pourra être réalisé sur la rue Anatole France qui devra être transformée en une voie urbaine (trottoirs, éclairages, pistes cyclables, …)

Le gabarit des voies structurantes devra être suffisant pour permettre le passage des transports en commun. Les aménagements favoriseront les déplacements doux et les vitesses seront limitées.

La zone devra être desservie de manière secondaire par des voies nouvelles afin de constituer un maillage cohérent.

La voirie principale de la zone devra être aménagée qualitativement et comporter des plantations basses ou de haute tige composées d'essences locales.

Des venelles piétonnes pourront être créées.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles. De plus, à l'échelle de la zone, des stationnements pour les visiteurs pourront être aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra garantir les déplacements alternatifs à la voiture par la création d'un maillage de cheminements doux afin de permettre une attache de la zone au tissu existant, aux équipements et au centre-ville.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long des voiries nouvelles, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Un cheminement piéton améliorant l'accessibilité du stade Ernest Labrosse devra être créé pour le mettre en relation avec la zone.

Les continuités douces entre la zone et les chemins existants dans les jardins familiaux devront être assurées afin de créer une transition avec les logements de la rue Saint Martin.

Des pistes ou bandes cyclables pourront être créées à l'intérieur de la zone.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Afin de préserver le voisinage et d'intégrer les constructions, les limites végétales existantes en fond de parcelles devront être respectées.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone.

Les jardins familiaux existants aux abords de la zone devront être intégrés à l'opération pour être valorisés. Ils permettront d'organiser une transition verte avec les logements de la rue Saint Martin.

La végétation au sud du site devra être conservée (frange boisée) en entrée de ville et de quartier.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération une densité minimale brute moyenne de 47 logements à l'hectare devra être respectée (soit 342 logements environ).

Cette densité n'est pas calculée sur la partie de l'opération réservée à l'accueil du camping des Nuits Secrètes.

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

La densité sera réduite au fur et à mesure du rapprochement des jardins familiaux et de la frange paysagère Rue Anatole France. Les logements en bordure de voie ferrée devront être conservés et réhabilités pour conserver un front bâti en brique sur la rue Léon Gambetta.

Le site pourra accueillir des constructions à vocation d'équipements, à condition de respecter la densité minimale brute moyenne imposée. Une intégration urbaine et paysagère du futur pôle des musiques actuelles devra être proposée par l'aménageur.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 55% du programme de logements. Une intégration de logements intergénérationnels au cœur du quartier est à privilégier pour répondre aux besoins de maintien à domicile des personnes âgées.

Les nouvelles constructions principales devront intégrer au moins trois des quatre prescriptions suivantes permettant la prise en compte du développement durable :

- Orientation des bâtiments permettant de favoriser la récupération des apports solaires, la valorisation de la lumière naturelle et la limitation des déperditions énergétiques (recours à une construction bioclimatique) ;
- Utilisation de matériaux renouvelables, récupérables ou recyclables pour une partie du gros œuvre et de l'isolation ;
- Intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable ;
- Intégration de caractéristiques de bâtiments « à biodiversité positive » :
    - Bâti servant de supports physiques à des plantes grimpantes ;
    - Bâti conçu de manière à intégrer des structures-nichoirs ;
    - Bâti conçu de manière à développer des micro-habitats ;

- …

Un point de collecte d'énergie d'environ 500 mètres carrés (chauffage géothermique) devra être créé sur la zone.

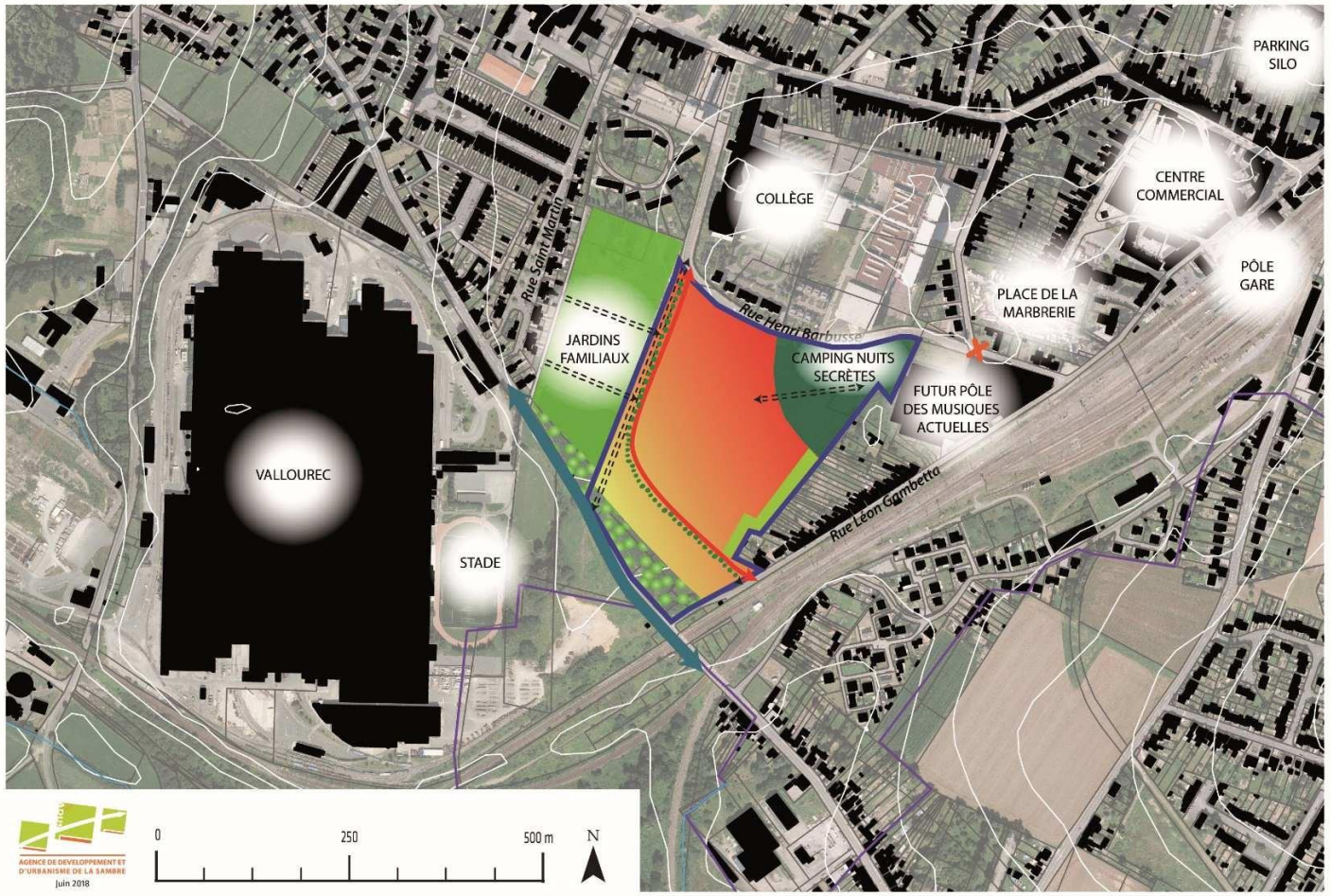
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **AULNOYE AYMERIES** - Secteur du Chemin Noir

Rue Henri Barbusse, Rue Anatole France, Rue Léon Gambetta

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



LÉGENDE


Courbes de niveaux (2,5 mètres)

Bâti

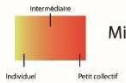
Limite communale

Périmètre de l'opération

Voie de desserte principale

Transformation de la RD en voie urbaine

Cheminement doux



Mixité typologique

Respect des limites végétales existantes en fond de parcelles

Réorganisation des jardins familiaux

Aménagement des abords de la zone par une frange boiséee constituée d'essences locales

Emplacement destiné au camping des Nuits secrètes

Traitement paysager de la desserte principale

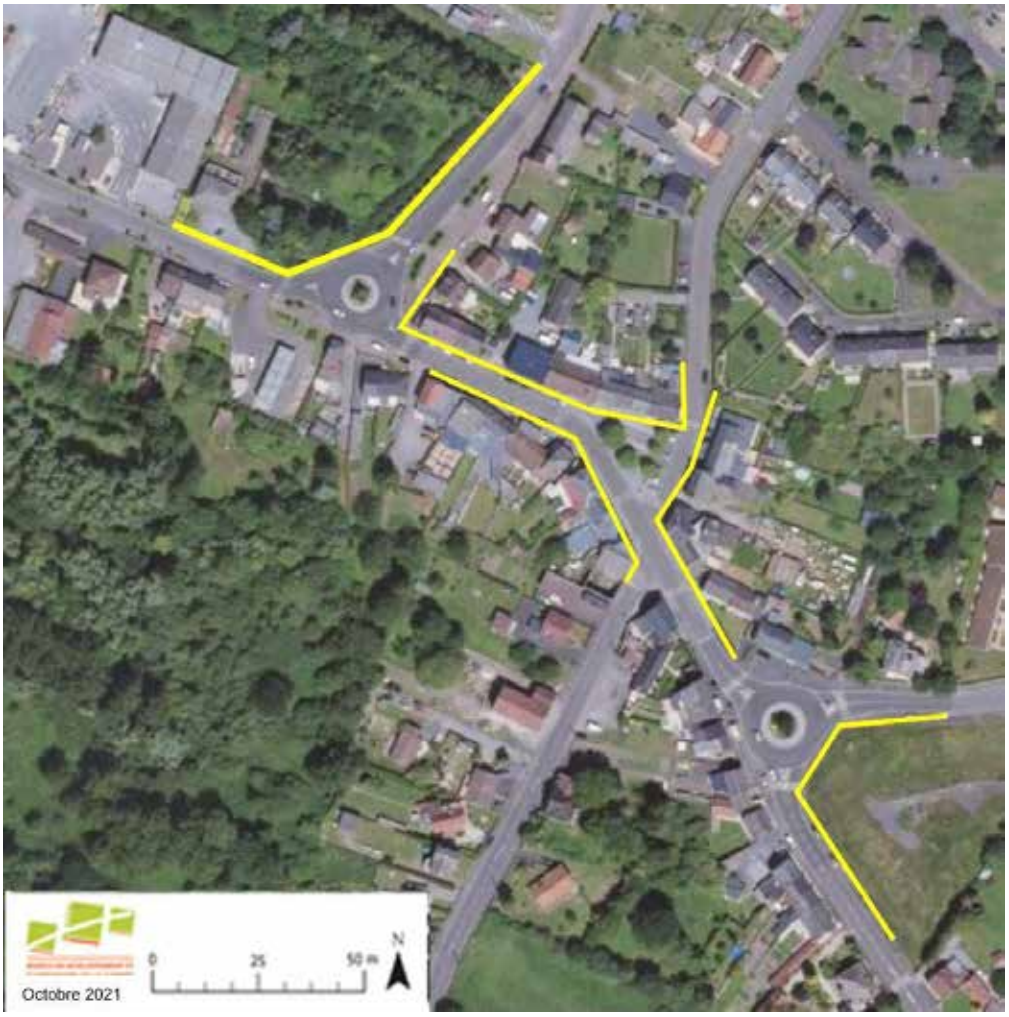
Arrêt de bus

OAP HABITAT –AULNOYE AYMERIES – RUE ROGER SALENGRO

La commune souhaite, via des opérations de densification urbaines et de renouvellement urbain, à long terme, sur les îlots de la rue Salengro et de la rue Anatole France, structurer les formes urbaines en densifiant les fronts bâtis aux angles des rues.

Des implantations différentes sont admises en cas d'aménagement d'espaces de stationnement dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble.

Principes d'aménagement



LEGENDE

Structuration des formes urbaines via la densification des fronts bâtis aux angles des rues.



BACHANT – AVENUE MAURICE THOREZ

Le site, d'une superficie d'environ 2,6 hectares, est une ancienne friche SNCF, située en face de l'aire de triage. Il est situé à proximité directe du pôle gare d'Aulnoye Aymeries (1,2 km).

Le risque de pollution des sols devra être pris en compte au vu de l'historique de l'occupation du site, le réaménagement de la friche sera conditionné à la réalisation des études environnementales et sanitaires exigées par le Code de l'Environnement et le Code de l'Urbanisme.

L'urbanisation doit faire l'objet d'une réflexion d'aménagement global. Toutefois, l'aménagement de la zone pourra être réalisé en plusieurs opérations à condition qu'aucune d'entre elles ne vienne compromettre la faisabilité des autres. Les zones à proximité directe des voiries d'accès et des réseaux pourront être urbanisées en premier lieu (économie de projet).

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au taux de remplissage de l'autre zone à urbaniser de la commune (Rue de la Puissance)

Un taux de remplissage de 70% de la deuxième zone à urbaniser de la commune (Rue de la Puissance) doit pouvoir enclencher l'ouverture à l'urbanisation de la zone concernée par cette OAP (Avenue Maurice Thorez).

Le taux de remplissage correspond au rapport entre le nombre de logements commencés (permis de construire délivré et ayant fait l'objet d'une déclaration d'ouverture de chantier) dans la zone et le nombre de logements minimum projeté d'après les objectifs de densité indiqués dans son OAP sectorielle respective.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est par ailleurs liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

Afin d'éviter une organisation en impasse, celle-ci sera desservie à double sens par deux points d'accès à partir de l'avenue Maurice Thorez.

Une desserte interne à double sens carrossable desservira la zone. Elle sera plantée d'alignements d'arbres à haute tige.

L'accès aux parcelles se fera directement depuis la desserte interne. Des accès directs aux logements pourront également être réalisés à partir de l'avenue Maurice Thorez.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Les stationnements seront aménagés le long de la desserte ou bien regroupés sur une aire de stationnement à l'entrée de la zone.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création de cheminements doux, en tirant parti de la proximité du corridor vert à l'est de la zone (axe mode doux).

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les éventuels espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours. Un accompagnement paysager de ces cheminements doux sera à privilégier.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte principale, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des bandes ou pistes cyclables devront être créées à l'intérieur de la zone.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Les végétations existantes devront être valorisées en conservant les essences les plus significatives et permettre leur interpénétration au cœur du nouveau quartier d'habitat. Elles pourront servir d'appui pour le développement de la trame végétale du site. Les limites végétales à proximité du corridor vert devront être renforcées.

Afin de réduire l'impact visuel des nouvelles constructions vis-à-vis de l'urbanisation existante, les limites végétales devront être préservées ou renforcées avec le voisinage sur tout le pourtour ouest de la zone. Elles devront être composées d'essences locales (arbres à haute tige, arbustes et haies, ensemble ou séparément). La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

Ainsi, la végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone. Si la création d'un bassin de tamponnement est rendue nécessaire, son positionnement sera fait préférentiellement en point bas du site, avec un traitement paysager qualitatif.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération, une densité minimale brute moyenne de 27 logements par hectare devra être respectée (soit 69 logements environ).

Afin de faciliter les parcours résidentiels et pour une meilleure intégration de l'opération, est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 60% du programme de logements.

Un front bâti devra être constitué sur la rue Maurice Thorez afin de structurer l'entrée de ville.

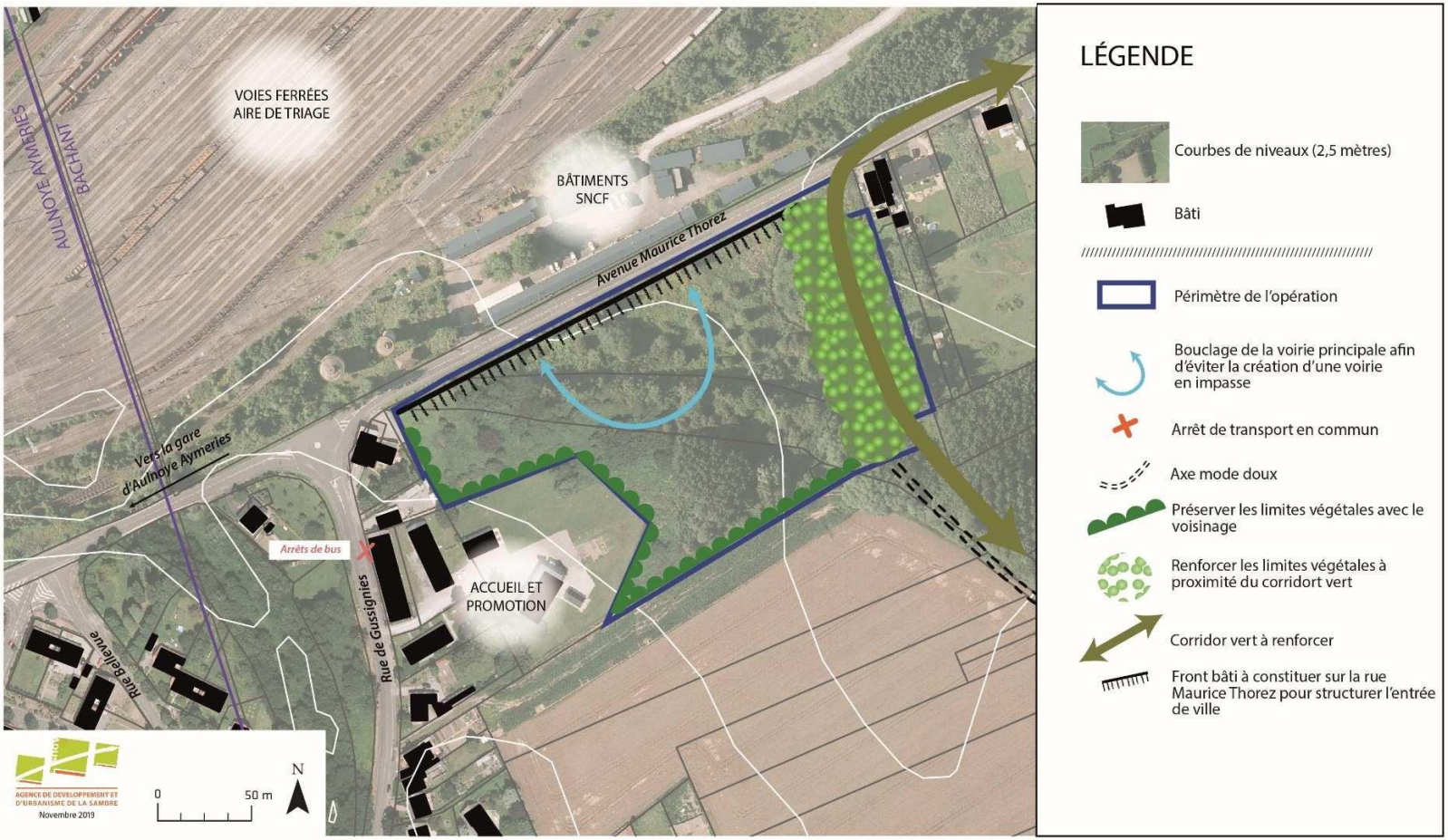
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi

OAP HABITAT///// **BACHANT**

Avenue Maurice Thorez

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



OAP HABITAT – BACHANT – RUE DE LA PUISSANCE

Le site, d'une superficie d'environ 2 hectares, est situé à l'arrière de résidences existantes, et notamment les résidences Joliot Curie, Marcel Paul et Henri Barbusse.

La zone peut être aménagée en plusieurs phases à condition de ne pas compromettre l'aménagement global de la zone.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

La commune de Bachant dispose de deux zones de projets. Celle-ci devra être urbanisée en priorité. L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage ».

ACCES ET DESSERTE INTERNE

La zone sera desservie par la rue de la Puissance et la résidence Henri Barbusse, via une dent creuse pour le premier accès et un prolongement d'une impasse pour le second.

Une desserte interne, carrossable desservira la zone. Elle sera plantée d'alignements d'arbres à haute tige. L'accès aux parcelles se fera directement depuis la desserte interne.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone. Le stationnement pourra être mutualisé pour les besoins de la zone.

Le stationnement du logement individuel devra être organisé Majoritairement à l'échelle des parcelles.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création de cheminements doux afin de permettre une attache de la zone au tissu existant.

Des cheminements devront a minima être créés en attache de la résidence Joliot Curie et de la résidence Henri Barbusse.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours.

En dehors des zones de rencontres, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte principale, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des bandes ou pistes cyclables pourront être créées sur la desserte principale.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Les végétations existantes devront être valorisées en conservant les essences les plus significatives et permettre leur interpénétration au cœur du nouveau quartier d'habitat. Elles pourront servir d'appui pour le développement de la trame végétale

du site. Afin de préserver le voisinage et d'intégrer les constructions, les limites de la frange paysagère boisée existante située dans le périmètre de l'OAP devront être préservées au regard de la RD959.

Une frange paysagère, constituée d'essences locales, devra être constituée à la majorité des abords de la zone, aux regards des constructions existantes.

Les haies de mitoyenneté entre les parcelles devront être plantées d'essences locales par l'aménageur sur les limites séparatives, afin de reconstituer le paysage bocager.

Ainsi, la végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit. Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération, une densité minimale brute moyenne de 21 logements à l'hectare devra être respectée (soit au minimum 50 logements). Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi- collectif) tout comme une mixité d'occupation.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 45% du programme de logements. Un projet de béguinage sera préférentiellement implanté au nord de la zone, à l'ouest de la résidence Joliot Curie.

Les constructions devront prendre en compte l'urbanisation existante en termes d'orientation des bâtiments et de hauteurs, afin de limiter les vis-à-vis. Les nouvelles constructions devront présenter une unité architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra être aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages, extensions,
Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP Bachant- Rue de la Puissance

Principes d'aménagement



LEGENDE

- Périmètre de l'opération
- Accès à sens unique
- Cheminements piétons
- Frange paysagère existante à préserver au droit de la RD 959
- Frange paysagère à constituer
- Limite des haies identifiées au titre du L151-23 du code de l'urbanisme
- Planification de haies de mitoyenneté (essences locales) sur les limites séparatives (localisation de principe)
- Implantation préférentielle d'un projet de béguinage



BEAUFORT – CENTRE-BOURG – RUE PASTEUR

Le site, d'une superficie d'environ 7 000 m², se situe dans la continuité du tissu bâti existant.

La zone peut être aménagée en plusieurs phases à condition de ne pas compromettre l'aménagement global de la zone.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

Une desserte carrossable sera créée en double-sens depuis la Rue Pasteur.

La zone pourra être desservie de manière secondaire par des voies nouvelles afin de constituer un maillage cohérent.

Un accès devra être prévu à l'Est de la zone pour laisser la possibilité d'une extension future de la zone.

Des venelles piétonnes pourront être créées.

La continuité du sentier situé aux abords de la zone devra être préservée. Aucune voie de desserte ne pourra y aboutir.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

De plus, à l'échelle de la zone, des stationnements pour les visiteurs pourront être aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création d'un maillage de cheminements doux afin de permettre une attache de la zone au tissu existant.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires entre les espaces de stationnement mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours.

Un cheminement doux entre la zone et le sentier situé aux abords devra être créé. Un accompagnement paysager de ce cheminement doux sera à privilégier.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Les végétations existantes devront être valorisées en conservant les essences les plus significatives et permettre leur interpénétration au cœur du nouveau quartier d'habitat. Elles pourront servir d'appui pour le développement de la trame végétale du site.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Afin de préserver le voisinage et d'intégrer les constructions, les limites végétales existantes en fond de parcelles devront être respectées.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération une densité minimale brute moyenne de 23 logements à l'hectare devra être respectée (soit 17 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 25% du programme de logements.

Les constructions devront prendre en compte l'urbanisation existante en termes d'orientation des bâtiments et de hauteurs, afin de limiter les vis-à-vis.

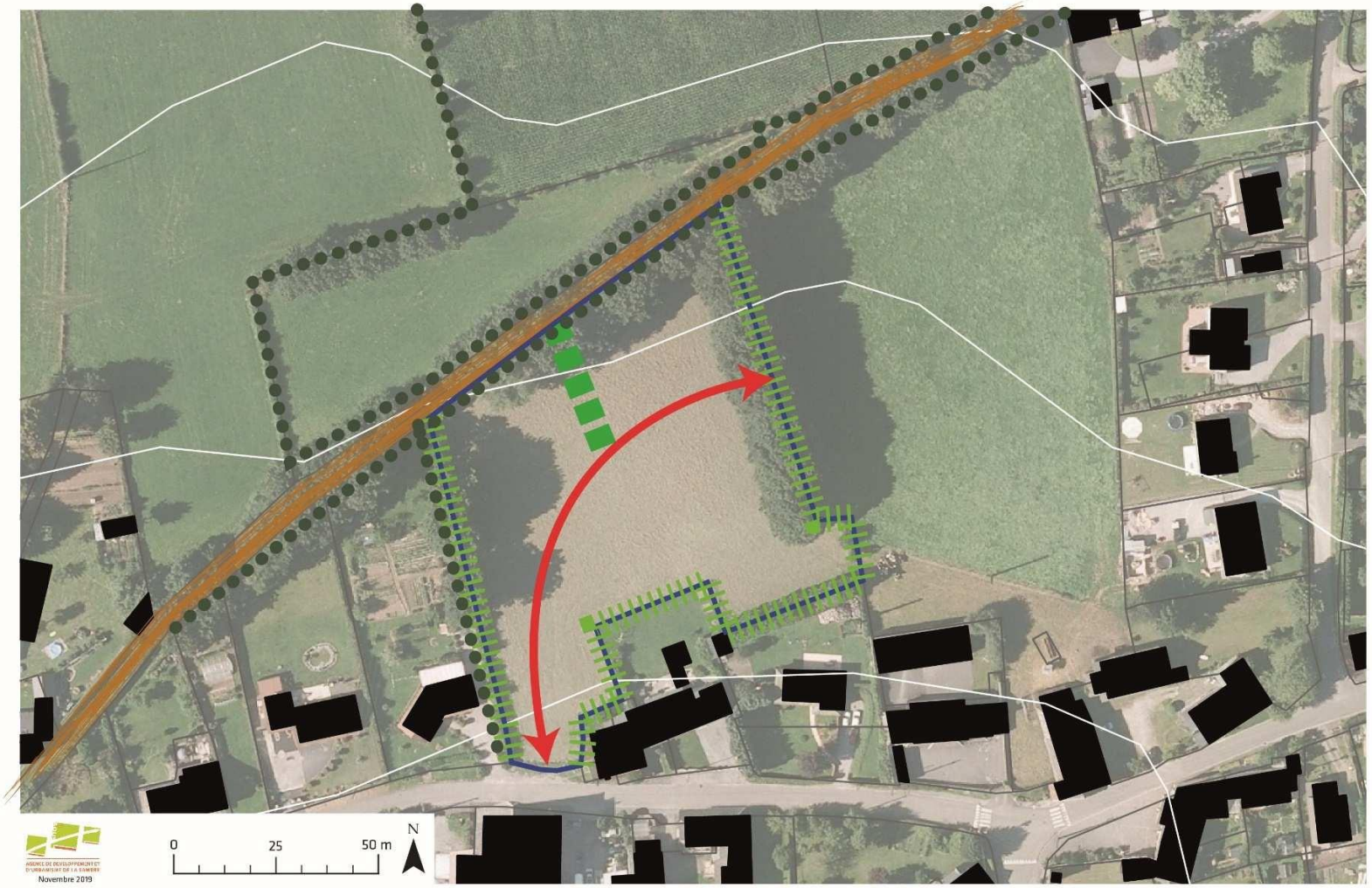
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **BEAUFORT** - Centre-Bourg

Rue Pasteur

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



LÉGENDE



Courbes de niveaux (2,5 mètres)

Bâti

Périmètre de l'opération

Voirie de desserte à double sens

Cheminement doux donnant accès au sentier

Traitement des abords de la zone par une frange paysagère constituée d'essences locales

Linéaire de haies identifié au titre du L151-23 du code de l'urbanisme



Sentier à préserver



BERLAIMONT – RUE DE LA CHAPELLE SAINT MICHEL

Le site, d'une superficie d'environ 2 hectares, est inséré dans le tissu bâti résidentiel au Nord-ouest de la commune et en limite de zone agricole. Ce développement urbain s'inscrit à environ 800 mètres du centre-ville et à 500 mètres du collège et des équipements sportifs. Il est connecté à la rue Wibaille Dupont via une récente opération habitat sur la parcelle 349.

Une attention particulière est portée à la qualité environnementale de la zone, pour tenir compte de la ZNIEFF de type 1 « La forêt domaniale de Mormal et ses lisières ». La présente OAP vise à encadrer les aménagements sur le site afin d'en limiter les impacts, y compris en termes de perméabilité des sols, et de préserver la richesse environnementale et paysagère du territoire. Il est en effet essentiel de maintenir les éléments du paysage qui contribuent au fonctionnement et à la qualité des milieux et qui luttent contre l'érosion des sols (mares, prairies, haies, talus).

Le chemin de la Marette traverse la zone et est utilisé par les exploitants agricoles. Le chemin est inscrit au PDIPR.

Le terrain présente par ailleurs un relief important au nord du cimetière. Il est relativement plat au sud.

La zone peut être aménagée en plusieurs phases à condition de ne pas compromettre l'aménagement global de la zone.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

L'aménagement futur doit assurer le maintien du chemin d'exploitation de la Marette (assurer la continuité du cheminement).

La zone sera desservie par une voirie principale carrossable en deux points d'accès par la rue de la Chapelle Saint Michel et la rue Wibaille Dupont, via l'opération existante. Les accès pourront se faire à double sens. Via la rue de la chapelle Saint Michel, un accès depuis la partie sud de la zone, en lien direct avec la rue de Klotten est à privilégier.

Les accès sur la rue de la Chapelle Saint Michel devront être sécurisés.

Une desserte principale à double sens desservira la zone. Elle sera plantée d'alignements d'arbres à haute tige.

L'accès aux parcelles se fera directement depuis la desserte interne.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création de cheminements doux.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les éventuels espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours. Un accompagnement paysager de ces cheminements doux sera à privilégier.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte principale, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des bandes ou pistes cyclables pourront être créées sur la desserte interne.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

L'armature végétale du site s'appuiera, lorsque cela est pertinent, sur la trame végétale existante, en particulier lorsqu'elle possède un intérêt écologique (abris à faune, diversité de la flore, essences locales, …).

Les haies d'arbres devront être conservées en point bas et pourront servir de noue pour absorber les eaux de ruissellement.

Afin de réduire l'impact visuel des nouvelles constructions dans le paysage, une frange bocagère sera constituée en limite nord-ouest de la zone, au contact de l'espace agricole. Cette frange bocagère sera épaisse et à maille serrée afin de préserver la faune.

Une frange boisée sera créée sur une section de la limite Nord.

Les haies de mitoyenneté entre les parcelles devront être plantées par l'aménageur sur les limites séparatives, afin de reconstituer le paysage bocager.

Un écran végétal devra être proposé par l'aménageur afin de mettre à distance de l'opération le cimetière, au sud de la zone.

Les clôtures situées sur les franges de la zone et au contact direct de la zone agricole devront permettre le passage de la petite faune. Des perspectives visuelles sont à maintenir vers l'espace agricole.

Ainsi, la végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales (arbres à haute tige, arbustes et haies, ensemble ou séparément). La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

Par ailleurs, l'aménageur veillera à limiter l'impact des aménagements sur la perméabilité des sols. L'aménageur privilégiera dans la mesure du possible des aménagements perméables tel que des stationnements perméables.

En cas de nécessité, des solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone. Si la création d'un bassin de tamponnement est rendue nécessaire, son positionnement sera fait préférentiellement en point bas du site, avec un traitement paysager qualitatif.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération, une densité minimale brute moyenne de 28 logements à l'hectare devra être respectée (soit 65 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 45% du programme de logements.

L'implantation des constructions sur la zone devra s'accrocher à l'urbanisation existante.

Les nouvelles constructions principales devront intégrer au moins deux des quatre prescriptions suivantes permettant la prise en compte du développement durable :

- Orientation des bâtiments permettant de favoriser la récupération des apports solaires, la valorisation de la lumière naturelle et la limitation des déperditions énergétiques (recours à une construction bioclimatique) ;

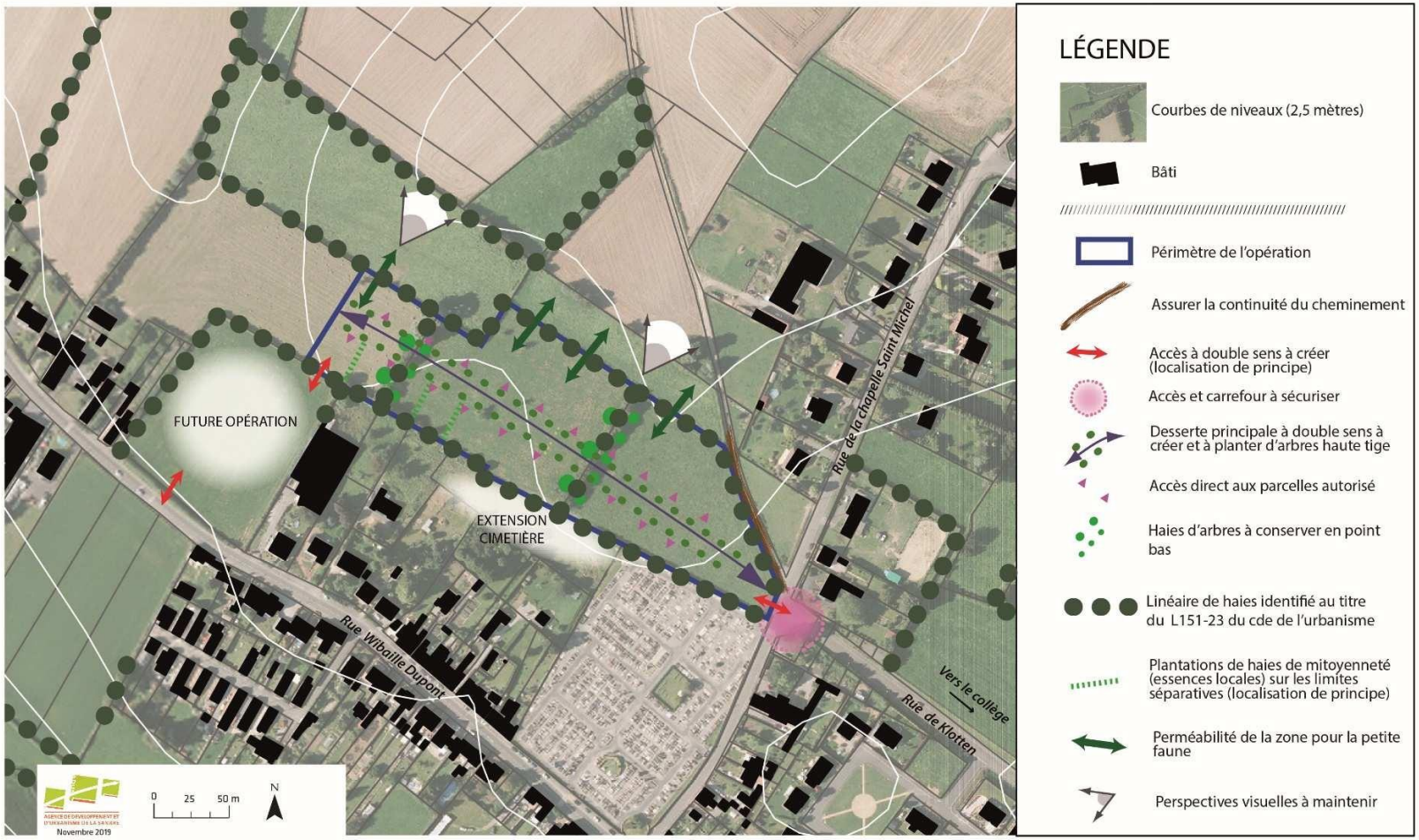
- Utilisation de matériaux renouvelables, récupérables ou recyclables pour une partie du gros œuvre et de l'isolation ;
- Intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable ;
- Intégration de caractéristiques de bâtiments « à biodiversité positive » :
    - Bâti servant de supports physiques à des plantes grimpantes ;
    - Bâti conçu de manière à intégrer des structures-nichoirs ;
    - Bâti conçu de manière à développer des micro-habitats ;
    - …

Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement écrit du PLUi.

OAP HABITAT///// **BERLAIMONT** - Rue de la chapelle Saint Michel

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



BERLAIMONT – RUE DE KLOTTEN

Le site, d'une superficie d'environ 1 hectare, est situé à proximité du Collège Gille de Chin et d'un équipement sportif. Il est également situé à proximité de la zone 1AU Rue de la Chapelle Saint Michel.

La zone peut être aménagée en plusieurs phases à condition de ne pas compromettre l'aménagement global de la zone.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

Afin d'éviter la création d'une voirie en impasse, la zone sera desservie par une voirie principale carrossable en deux points d'accès par la rue de Klotten.

- Les accès existants pour accéder sur le parking du collège être utilisés pour accéder à la zone afin d'éviter de démultiplier les entrées et sorties sur la rue de Klotten. La traversée du parking devra être sécurisée afin de prendre en compte tous les usages.
- Un accès en sens unique (entrée de la zone) devra être créé sur la rue de Klotten.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Les stationnements seront aménagés le long de la desserte ou bien regroupés sur une aire de stationnement à l'entrée de la zone.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création de cheminements doux.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte principale, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les éventuels espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours. Un accompagnement paysager de ces cheminements doux sera à privilégier.

Des bandes ou pistes cyclables pourront être créées sur la desserte principale (marquage au sol).

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone. Si la création d'un bassin de tamponnement est rendue nécessaire, son positionnement sera fait préférentiellement en point bas du site, avec un traitement paysager qualitatif.

La haie existante devra être préservée voire consolidée aux abords du collège. La trame végétale existante devra être par ailleurs préservée en périphérie de la zone.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération, une densité minimale brute moyenne de 28 logements par hectare devra être respectée (soit 26 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 45% du programme de logements.

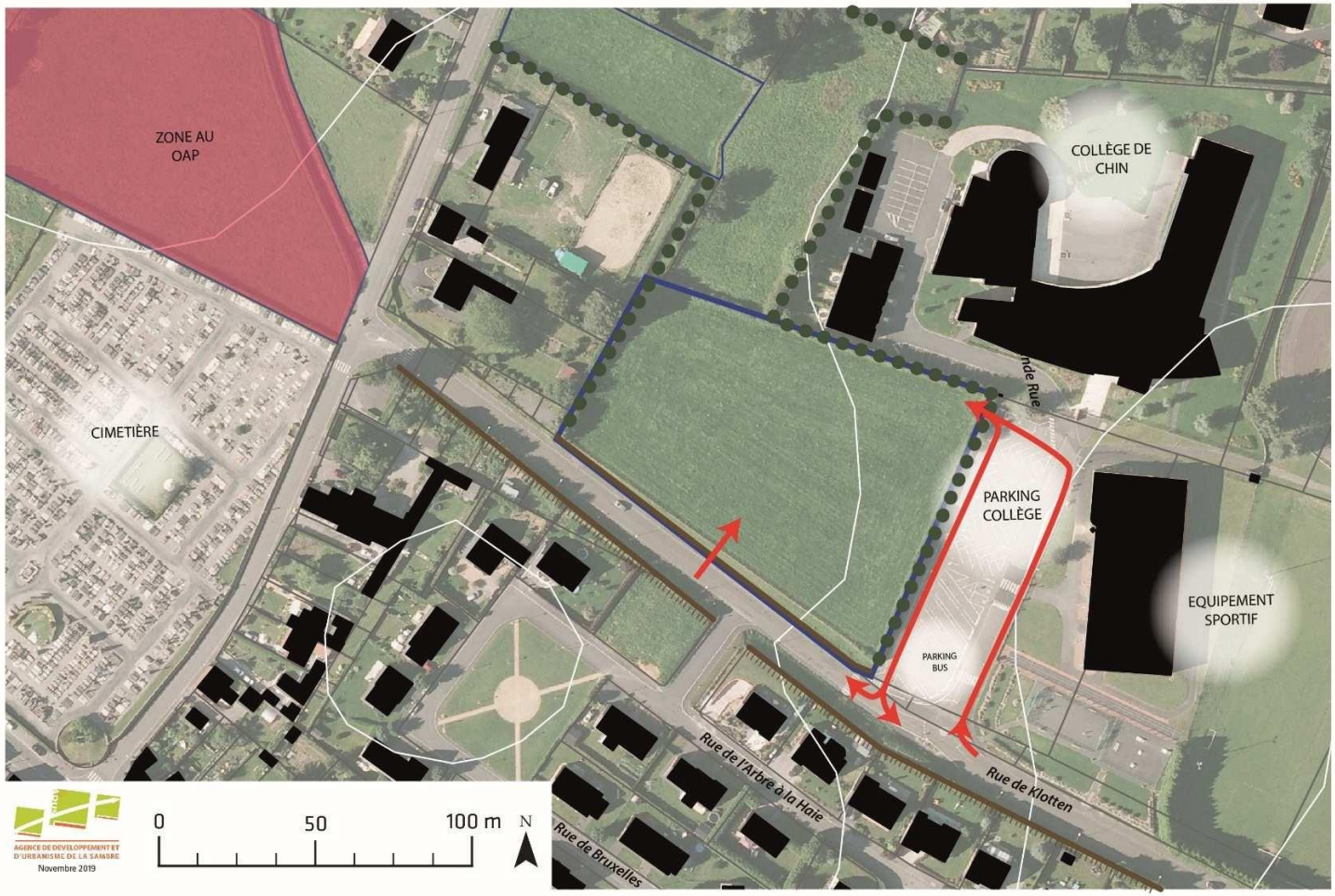
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **BERLAIMONT**

Rue de Klotten

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



LÉGENDE



Courbes de niveaux (2,5 mètres)

Bâti

Périmètre de l'opération

Création d'un accès en sens unique sur la rue de Klotten

Utilisation des voiries existantes de l'espace de stationnement du collège pour accéder à la zone

Talus

Linéaire de haies identifié au titre du L151-23 du code de l'urbanisme

Le site, d'une superficie d'environ 0,5 ha, se situe en cœur de bourg ancien, à proximité des équipements publics, ce développement urbain participera donc à la dynamisation du centre-bourg de Boussières-sur-Sambre.

L'urbanisation doit faire l'objet d'une réflexion d'aménagement global. La zone peut être aménagée en plusieurs phases ; aucune phase ne pourra compromettre l'aménagement global de l'opération.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

ACCES, DESSERTE INTERNE ET STATIONNEMENT

Les accès à la zone devront être faits depuis la rue Gros.

Les accès aux parcelles depuis la rue Gros sont autorisés, mais afin de préserver le talus existant, les accès devront être groupés par deux autant que possible.

Les accès directs sont interdits là où le talus est trop important. Dans ces zones, il est demandé d'effectuer une voie de desserte interne carrossable, les accès aux parcelles devant se faire depuis cette voie. Cette voie de desserte interne devra comporter une aire de retournement dimensionnée pour pouvoir accueillir des camions pompiers et des véhicules de collecte des déchets ménagers.

La chaussée de la rue Gros devra être d'une largeur suffisante pour permettre un accès aux parcelles et à la plateforme de retournement. Le stationnement latéral n'y est pas autorisé.

L'accès réservé en vue d'une urbanisation future devra être dimensionné de manière à pouvoir accueillir des véhicules légers.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création de cheminements doux.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les éventuels espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours. Un accompagnement paysager de ces cheminements doux sera à privilégier.

Des bandes cyclables pourront être créées sur la desserte principale (marquage au sol).

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE

Le site est caractérisé par un alignement d'arbres à hautes tiges et un talus qui longent la rue Gros. L'alignement d'arbres à hautes tiges est à maintenir ou à replanter. Pour une bonne gestion des eaux pluviales, il est impératif de conserver les talus et les fossés. Cependant il est possible d'effectuer ponctuellement des ouvertures pour les accès aux parcelles.

Une frange boisée de 3 m d'épaisseur devra être créée en front à rue afin de réduire l'impact visuel des nouvelles constructions dans le paysage. Elle devra s'intégrer dans l'alignement d'arbres et sera composée d'essences locales.

Une frange bocagère arborée sera à conserver, à renforcer ou à planter le long de la rue de l'Eglise, de la limite nord de la parcelle et de la limite ouest. Cette frange bocagère ne sera pas nécessaire à proximité de l'aire de retournement. Elle sera composée d'essences locales (haie basse, arbres) à raison d'un arbre haute tige tous les 5 mètres.

Les haies de mitoyenneté entre les parcelles devront être plantées d'essences locales sur les limites séparatives, afin de reconstituer le paysage bocager.

Ainsi, la végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone. Si la création d'un bassin de tamponnement est rendue nécessaire, son positionnement sera fait préférentiellement en point bas du site, avec un traitement paysager qualitatif.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération une densité minimale brute moyenne de 20 logements à l'hectare devra être respectée (soit 11 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation. L'implantation des constructions sur la zone devra s'accrocher à l'urbanisation existante.

L'implantation des constructions respectera un recul de 5 m minimum par rapport à l'emprise de la rue de l'Eglise.

Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

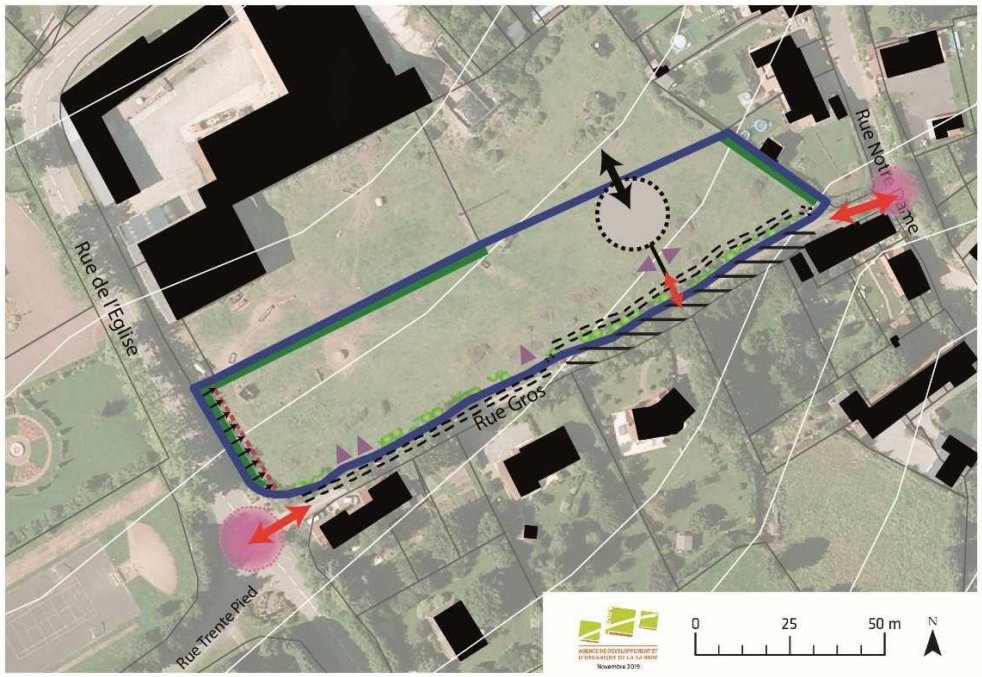
.

Il est aussi demandé de consulter le règlement du PLUi

OAP HABITAT///// **BOUSSIERES-SUR-SAMBRE -** Rue Gros

Rue Gros - Rue de l'Eglise - Rue Notre Dame - Rue Trente Pied

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



LÉGENDE

- Courbes de niveaux (2,5 mètres)
- Bâti
- Périmètre de l'opération
- Recul de 5m minimum par rapport à l'alignement
- Accès direct aux parcelles interdit
- Aire de retournement (dimension exacte à déterminer)
- Accès en double sens
- Accès réservé en vue d'un potentiel aménagement futur
- Accès direct aux parcelles autorisé
- Cheminement doux
- Accès et carrefour à sécuriser
- Frange boisée d'essences locales à conserver et à renforcer (3m d'épaisseur minimum, linéaire de haies identifié au titre du L151-23 du code de l'urbanisme
- Frange bocagère à créer ou à conserver

BOUSSOIS – RUE DU PONCEAU

Le site, d'une superficie d'environ 0,5 ha, se situe sur la rue de Ponceau, le long de la Venelle Jules Descamps. Ce développement urbain est situé en cœur de ville participera à l'animation de celui-ci.

L'urbanisation doit faire l'objet d'une réflexion d'aménagement global. La zone peut-être aménagé en plusieurs phases ; aucune phase ne pourra compromettre l'aménagement global de l'opération.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

Le site disposera d'un accès unique par la rue du Ponceau. Cet accès devra être constitué d'une voirie carrossable et devra permettre le passage et répondre au besoin de retournement des véhicules pompiers et le ramassage des déchets.

Le carrefour situé au niveau de l'accès Rue du Ponceau devra être traité qualitativement et être aménagé de façon sécuritaire pour tous les usagers.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

Les stationnements pour visiteurs à l'échelle de la zone pourront être aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création de cheminements doux.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les éventuels espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours. Un accompagnement paysager de ces cheminements doux sera à privilégier.

Des bandes cyclables pourront être créées sur la desserte principale (marquage au sol).

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des accès piétons sur la Venelle Jules Descamps pourront être réalisés.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Afin de réduire l'impact visuel des nouvelles constructions dans le paysage, la frange végétale existante devra être préservée et renforcée.

Des ouvertures ponctuelles pourront être réalisées dans la haie afin de permettre la réalisation de passage vers la Venelle Jules Descamps ou de permettre d'ouvrir des perspectives visuelles.

L'entrée de la venelle devra être traitée qualitativement.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions

parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locale. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone. Si la création d'un bassin de tamponnement est rendue nécessaire, son positionnement sera fait préférentiellement en point bas du site, avec un traitement paysager qualitatif.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération une densité minimale brute moyenne de 36 logements à l'hectare devra être respectée (soit 17 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation. L'implantation des constructions sur la zone devra s'accrocher à l'urbanisation existante.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur de 100% du programme de logements.

Un front bâti sur la rue du Ponceau devra être constitué afin de maintenir une cohérence avec le reste de la rue.

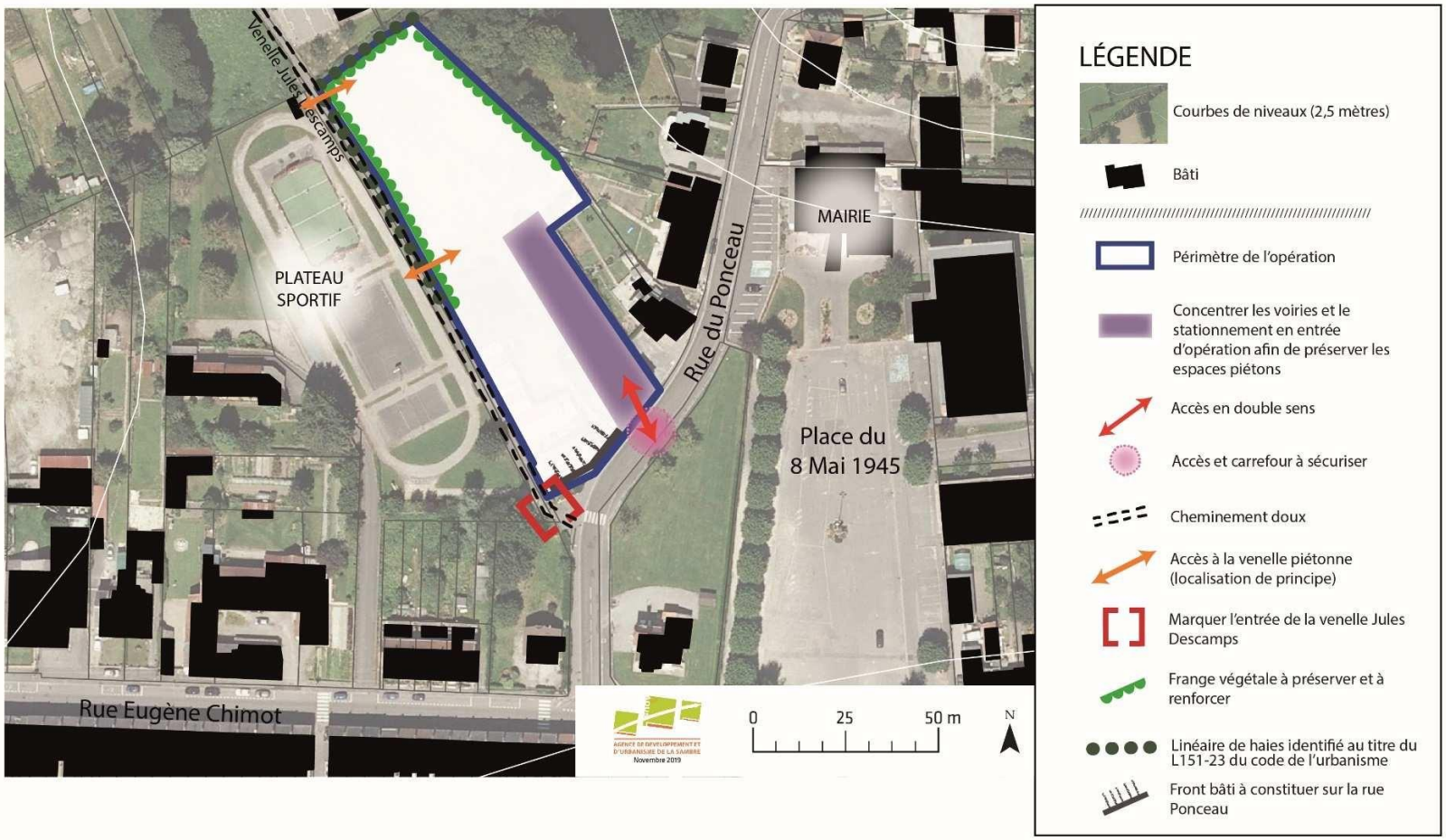
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **BOUSSOIS** - PONCEAU

Rue du Ponceau - Rue Eugène Chimot - Venelle Jules Descamps

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



Le site, d'une superficie d'environ 4 ha, se situe dans le prolongement de Résidence de Belfort, le long de la rue des Bonniers. Ce développement urbain s'inscrit à environ 900 mètres du centre-ville de Boussois et des équipements publics principaux.

Le passage de l'oxyduc au Nord de l'opération devra être pris en compte dans l'aménagement de la zone.

L'urbanisation doit faire l'objet d'une réflexion d'aménagement global. La zone peut être aménagé en plusieurs phases ; aucune phase ne pourra compromettre l'aménagement global de l'opération.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

Afin d'éviter une organisation en impasse et de profiter de plusieurs points d'accès existants sur la zone, celle-ci sera desservie au moins par trois accès :

- selon les partis pris de l'aménageur, à double sens à partir de la Rue de la Résidence de Belfort et par la rue des Bonniers.
- en sens unique pour la rue qui mène à la Rue Gabriel Péri

La zone sera desservie par des voies nouvelles carrossables afin de constituer un maillage de voiries secondaires cohérent. Des venelles piétonnes pourront être créées.

Les voies en impasse sont interdites.

Le carrefour situé au niveau de l'accès Rue des Bonniers devra être traité qualitativement et être aménagé de façon sécuritaire pour tous les usagers.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

De plus, les stationnements pour visiteurs à l'échelle de la zone pourront aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création de cheminements doux.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les éventuels espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours. Un accompagnement paysager de ces cheminements doux sera à privilégier.

Des bandes cyclables pourront être créées sur la desserte principale (marquage au sol).

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Afin de réduire l'impact visuel des nouvelles constructions dans le paysage, une frange boisée existante en partie sud de la zone sera préservée et renforcée. Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales (arbres à haute tige, arbustes et haies, ensemble ou séparément). La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

En limite est du site, une transition progressive de la végétation devra être mise en place sur l'opération avec une augmentation progressive de la densité de la végétation à l'approche de la rue des Bonniers, cette transition devant aboutir à la réalisation d'une frange végétale sur cette rue. Ceci permettra d'assurer une transition progressive entre le site et la limite d'urbanisation.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone. Si la création d'un bassin de tamponnement est rendue nécessaire, son positionnement sera fait préférentiellement en point bas du site, avec un traitement paysager qualitatif.

Les clôtures situées sur les franges de la zone et au contact direct de la zone agricole devront permettre le passage de la petite faune. Une perspective visuelle est à maintenir vers le Fort.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération une densité minimale brute moyenne de 30 logements à l'hectare devra être respectée (soit 121 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

En cas de mixité typologique et pour une meilleure intégration de l'opération, l'implantation de logements intermédiaires sera privilégiée au sud de la zone, tandis que la partie nord de l'opération pourra être consacrée à l'implantation de lots libres ou de logements individuels mitoyens en bande.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 35% du programme de logements.

L'implantation des constructions sur la zone devra s'accrocher à l'urbanisation existante.

Les nouvelles constructions principales devront intégrer au moins deux des quatre prescriptions suivantes permettant la prise en compte du développement durable :

- Orientation des bâtiments permettant de favoriser la récupération des apports solaires, la valorisation de la lumière naturelle et la limitation des déperditions énergétiques (recours à une construction bioclimatique) ;
- Utilisation de matériaux renouvelables, récupérables ou recyclables pour une partie du gros œuvre et de l'isolation ;
- Intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable ;
- Intégration de caractéristiques de bâtiments « à biodiversité positive » :
    - Bâti servant de supports physiques à des plantes grimpantes ;
    - Bâti conçu de manière à intégrer des structures-nichoirs ;
    - Bâti conçu de manière à développer des micro-habitats ;
    - …

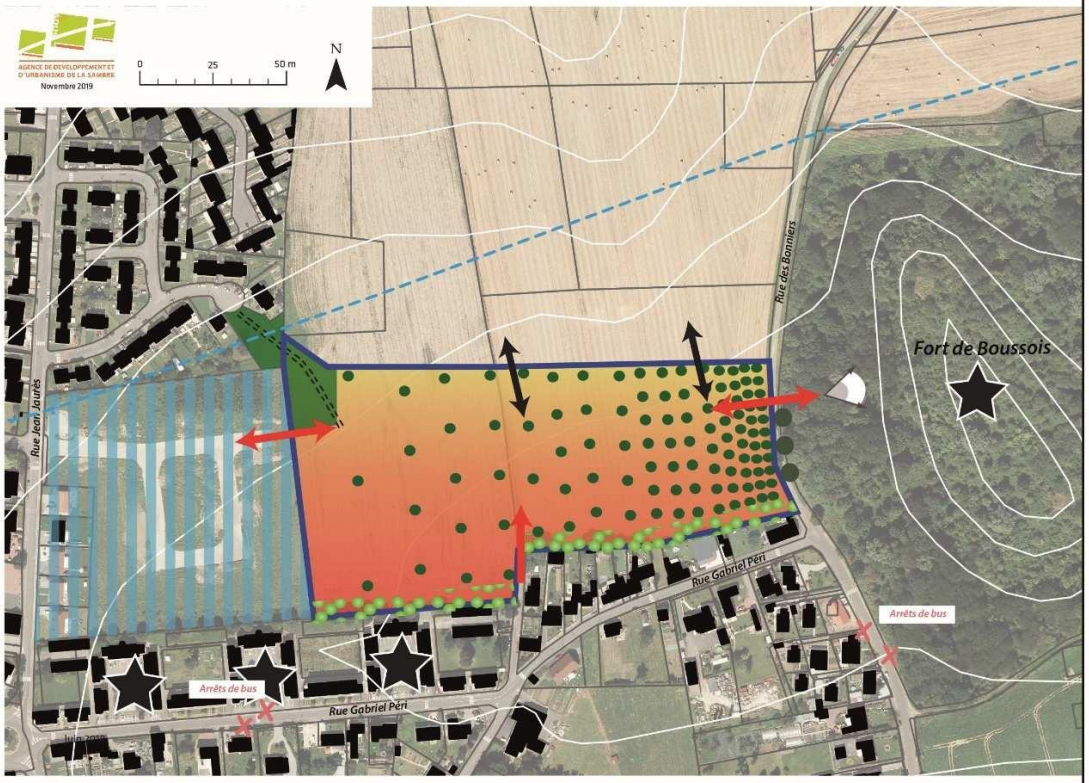
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **BOUSSOIS** - Secteur du fort

Rue Gabriel Péri - Rue des Bonniers - Résidence de Belfort

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



LÉGENDE

- Courbes de niveaux (2,5 mètres)
- Bâti
- Périmètre de la zone 1AU
- Secteur bâti
- Voie d'accès en double sens
- Voie d'accès à sens unique
- Accès à conserver en vue d'un potentiel aménagement futur (nombre et emplacement à préciser)
- Limite végétale à préserver et consolider
- Zone préférentielle pour la création d'un espace vert et/ou de loisirs
- Linéaire de haies identifié au titre du L151-23 du code de l'urbanisme
- Cheminement doux
- Patrimoine à protéger au titre de l'article L.123-1-7 du code de l'urbanisme
- Perspective visuelle à maintenir
- Canalisation de gaz à prendre en compte
- Augmentation de la densité de la végétation à l'approche de la zone boisée du fort
- Mixité typologique

COLLERET – RUE VICTOR HUGO

Le site, d'une superficie d'environ 0,5 ha, se situe le long de la rue Victor Hugo à Colleret.

L'urbanisation doit faire l'objet d'une réflexion d'aménagement global. La zone peut être aménagée en plusieurs phases ; aucune phase ne pourra compromettre l'aménagement global de l'opération.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

La réalisation de cette opération est conditionnée au traitement de l'habitat dégradé situé au sud de la zone.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage ».

ACCES ET DESSERTE INTERNE

L'accès à l'opération devra être réalisé par la création d'une voirie de desserte principale carrossable à partir de la rue Victor Hugo. La présence d'un talus et le caractère étroit de la rue empêchent en effet un accès direct aux parcelles depuis la rue Victor Hugo.

L'accès sur la rue Victor Hugo devra être sécurisé.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

CHEMINEMENTS DOUX

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les espaces de stationnement mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours. Un accompagnement paysager de ces cheminements doux sera à privilégier.

Un cheminement doux devra être réalisé au nord, en prolongation de la voie en impasse, afin de permettre une liaison entre la voie principale du site et les équipements situés à proximité (groupe scolaire Céline Harqz, espace de stationnement).

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des bandes ou pistes cyclables pourront être créées.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

L'armature végétale du site s'appuiera, lorsque cela est pertinent, sur la trame végétale existante, en particulier lorsqu'elle possède un intérêt écologique (abris à faune, diversité de la flore, essences locales, espèces remarquables, …).

Les haies identifiées au titre de l'article du L151-23 du code de l'urbanisme devront faire l'objet d'une attention particulière. Ces haies devront autant que possible être conservées, voire renforcées.

Afin de réduire l'impact visuel des nouvelles constructions vis-à-vis de l'urbanisation existante, les limites végétales existantes avec l'urbanisation existante devront être préservées voire renforcées.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales (arbres à haute tige, arbustes et haies, ensemble ou séparément). La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération, une densité minimale brute moyenne de 20 logements à l'hectare devra être respectée (soit 10 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 25% du programme de logements.

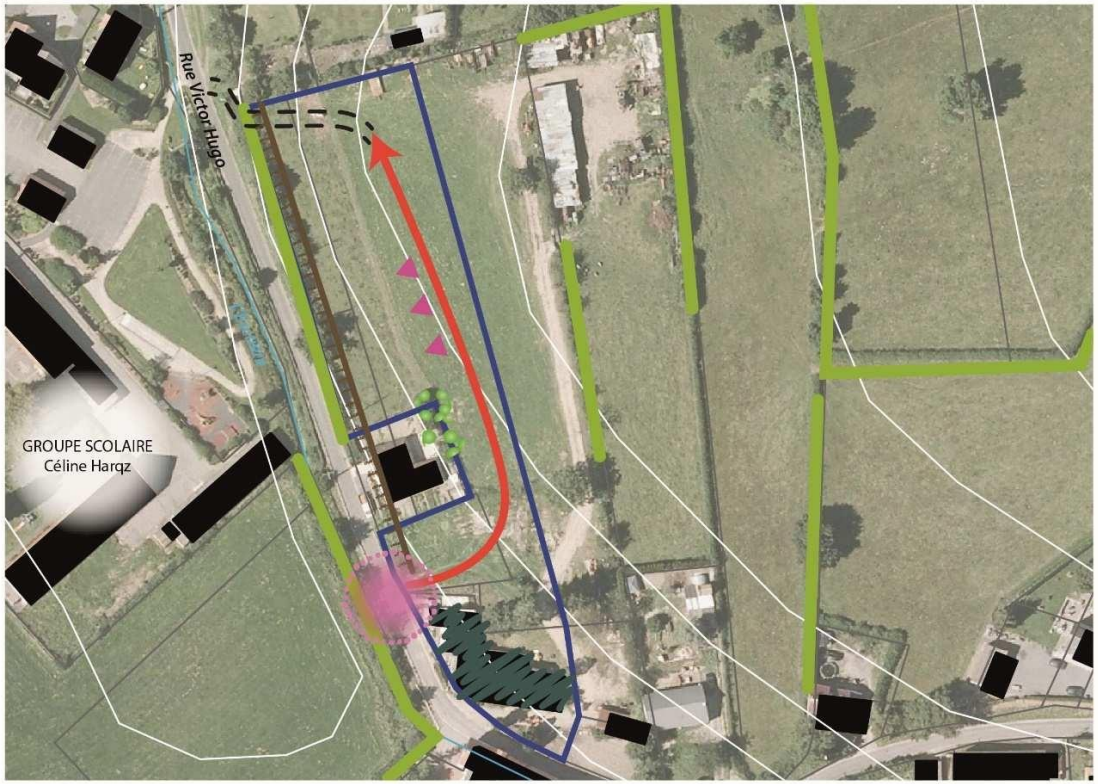
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi

OAP HABITAT///// COLLERET

Rue Victor Hugo

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



AGENCE DE DEVELOPPEMENT ET D'URBANISME DE LA SAMBRE
Novembre 2019

0 25 50 m

N

LÉGENDE

- Courbes de niveaux (2,5 mètres)
- Bâti
- Périmètre de l'opération
- Création d'une voirie d'accès à partir de la rue Victor Hugo
- Création d'une liaison piétonne vers l'école
- Accès aux parcelles par la nouvelle desserte (localisation de principe)
- Accès à sécuriser
- Talus
- Opération conditionnée au traitement de l'habitat dégradé
- Haies identifiées au titre de l'article L.151-23 du code de l'urbanisme
- Végétation existante



COUSOLRE – RESIDENCE DU TIR A L'ARC

Le site, d'une superficie d'environ 1,34 ha, se situe dans le prolongement de l'actuelle Résidence du Tir à l'Arc. Ce développement urbain s'inscrit à proximité immédiate du centre-ville et des équipements publics principaux. Il vient renforcer le centre-ville de Cousolre.

Le site présente un relief marqué, cet élément devra être pris compte dans l'aménagement de la zone, notamment dans la gestion de l'eau, de l'implantation des habitations et des voiries de manière à limiter les déblais et remblais.

L'urbanisation doit faire l'objet d'une réflexion d'aménagement global. La zone peut être aménagée en plusieurs phases ; aucune phase ne pourra compromettre l'aménagement global de l'opération. En cas de phasage, l'aménageur pourra entamer son opération à partir de l'impasse de l'actuelle résidence du Tir à l'Arc (parcelle 2 459), puis poursuivre en prolongement des précédentes phases.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au taux de remplissage de l'autre zone à urbaniser de la commune (Secteur Stade).

Un taux de remplissage de 70% de la deuxième zone à urbaniser de la commune (Secteur Stade) doit pouvoir enclencher l'ouverture à l'urbanisation de la zone concernée par cette OAP (Résidence du Tir à l'arc).

Le taux de remplissage correspond au rapport entre le nombre de logements commencés (permis de construire délivré et ayant fait l'objet d'une déclaration d'ouverture de chantier) dans la zone et le nombre de logements minimum projeté d'après les objectifs de densité indiqués dans son OAP sectorielle respective.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est par ailleurs liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

Afin d'éviter une organisation en impasse et de profiter de plusieurs points d'accès existants sur la zone, celle-ci sera desservie par une voirie carrossable par au moins trois accès :

- Un accès principal en double sens par l'impasse de la Résidence du Tir à l'Arc, en prolongement de la voie existante,
- Un accès secondaire par le Chemin des Préaux. Cet accès pourra à double sens ou sens unique,
- Un accès secondaire par la Rue Saint-Roch. Cet accès sera à sens unique ; toutefois, la parcelle attenante située au Sud, sur la Rue Saint-Roch, pourra être utilisée pour faire un accès en double sens.

La zone sera desservie de manière secondaire par des voies nouvelles afin de constituer un maillage de voiries secondaires cohérent. Des venelles piétonnes pourront être créées.

Les voies en impasse sont interdites.

Les deux carrefours de la rue Saint-Roch et le carrefour au croisement de l'impasse de la Résidence du Tir à l'Arc et de la Rue Jules Montay devront être sécurisés.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles. De plus, les stationnements pour visiteurs à l'échelle de la zone pourront aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création de cheminements doux.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les éventuels espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours. Un accompagnement paysager de ces cheminements doux sera à privilégier.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte principale, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des bandes ou pistes cyclables pourront être créées sur la desserte principale.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Afin de réduire l'impact visuel des nouvelles constructions vis-à-vis de l'urbanisation existante, les limites végétales avec le voisinage devront être préservées (conservation des espèces les plus significatives) ou renforcées sur tout le pourtour de la zone. Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales (arbres à haute tige, arbustes et haies, ensemble ou séparément). La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

La limite séparative entre l'opération et le champ devra permettre le passage de la petite faune.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération, une densité minimale brute moyenne de 32 logements à l'hectare devra être respectée (soit 43 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 80% du programme de logements.

Les nouvelles constructions principales devront intégrer au moins deux des quatre prescriptions suivantes permettant la prise en compte du développement durable :

- Orientation des bâtiments permettant de favoriser la récupération des apports solaires, la valorisation de la lumière naturelle et la limitation des déperditions énergétiques (recours à une construction bioclimatique) ;
- Utilisation de matériaux renouvelables, récupérables ou recyclables pour une partie du gros œuvre et de l'isolation ;
- Intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable ;
- Intégration de caractéristiques de bâtiments « à biodiversité positive » :
    - Bâti servant de supports physiques à des plantes grimpantes ;
    - Bâti conçu de manière à intégrer des structures-nichoirs ;
    - Bâti conçu de manière à développer des micro-habitats ;
    - …

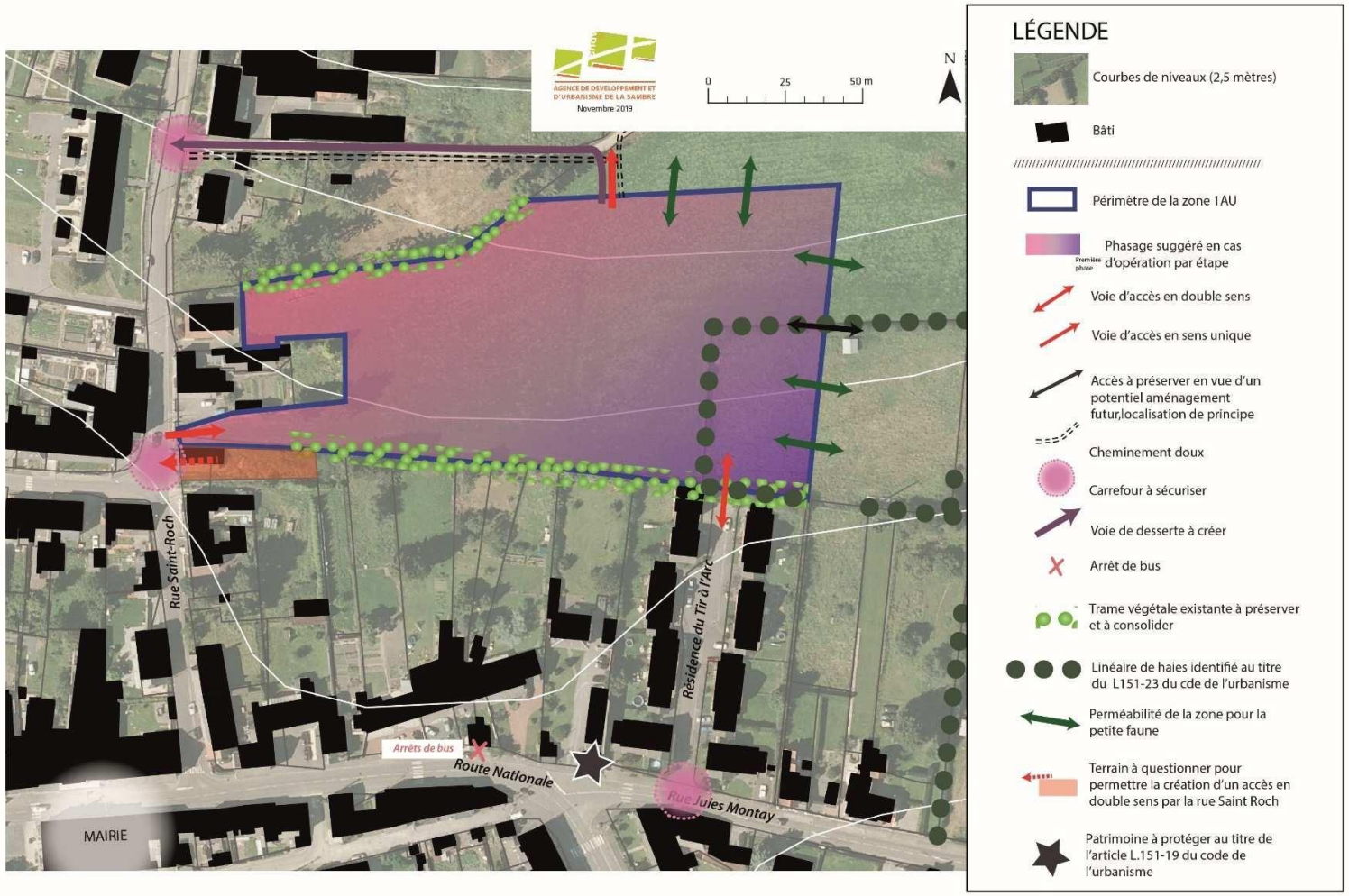
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi

OAP HABITAT///// **COUSOLRE** - Résidence du tir à l'arc

Rue Saint-Roch - Route Nationale - Rue Jules Montay - Résidence du Tir à l'Arc - Chemin des Préaux

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



Le site, d'une superficie d'environ 1 hectare, se situe en entrée de la commune de Cousolre.

L'urbanisation doit faire l'objet d'une réflexion d'aménagement global. La zone peut être aménagée en plusieurs phases ; aucune phase ne pourra compromettre l'aménagement global de l'opération.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

La zone sera desservie par deux accès sur la rue Jules Montay.

La zone sera desservie par des voies nouvelles carrossables afin de constituer un maillage de voiries secondaires cohérent.

Des venelles piétonnes pourront être créées.

Les voies en impasse sont interdites.

Les deux carrefours pour accéder à la Rue Jules Montay devront être sécurisés.

Les accès directs aux parcelles depuis la départementale sont proscrits.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles. De plus, les stationnements pour visiteurs à l'échelle de la zone pourront aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création de cheminements doux.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les éventuels espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours. Un accompagnement paysager de ces cheminements doux sera à privilégier.

Un cheminement piéton devra permettre un accès direct au stade.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte principale, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des bandes ou pistes cyclables pourront être créées sur la desserte principale.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Afin de réduire l'impact visuel des nouvelles constructions vis-à-vis de l'urbanisation existante, les limites végétales devront être préservées (conservation des espèces les plus significatives) ou renforcées avec le voisinage sur tout le pourtour de la zone. Elles devront être composées d'essences locales (arbres à haute tige, arbustes et haies, ensemble ou séparément). La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

Une attention particulière devra être apportée à la trame végétale séparant le site et le stade. Celle-ci devra être renforcée afin de limiter les nuisances liées à la proximité des équipements sportifs.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération, une densité minimale brute moyenne de 32 logements à l'hectare devra être respectée (soit 31 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 20% du programme de logements.

Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Un soin particulier devra être apporté au traitement du front bâti le long de la rue Jules Montay.

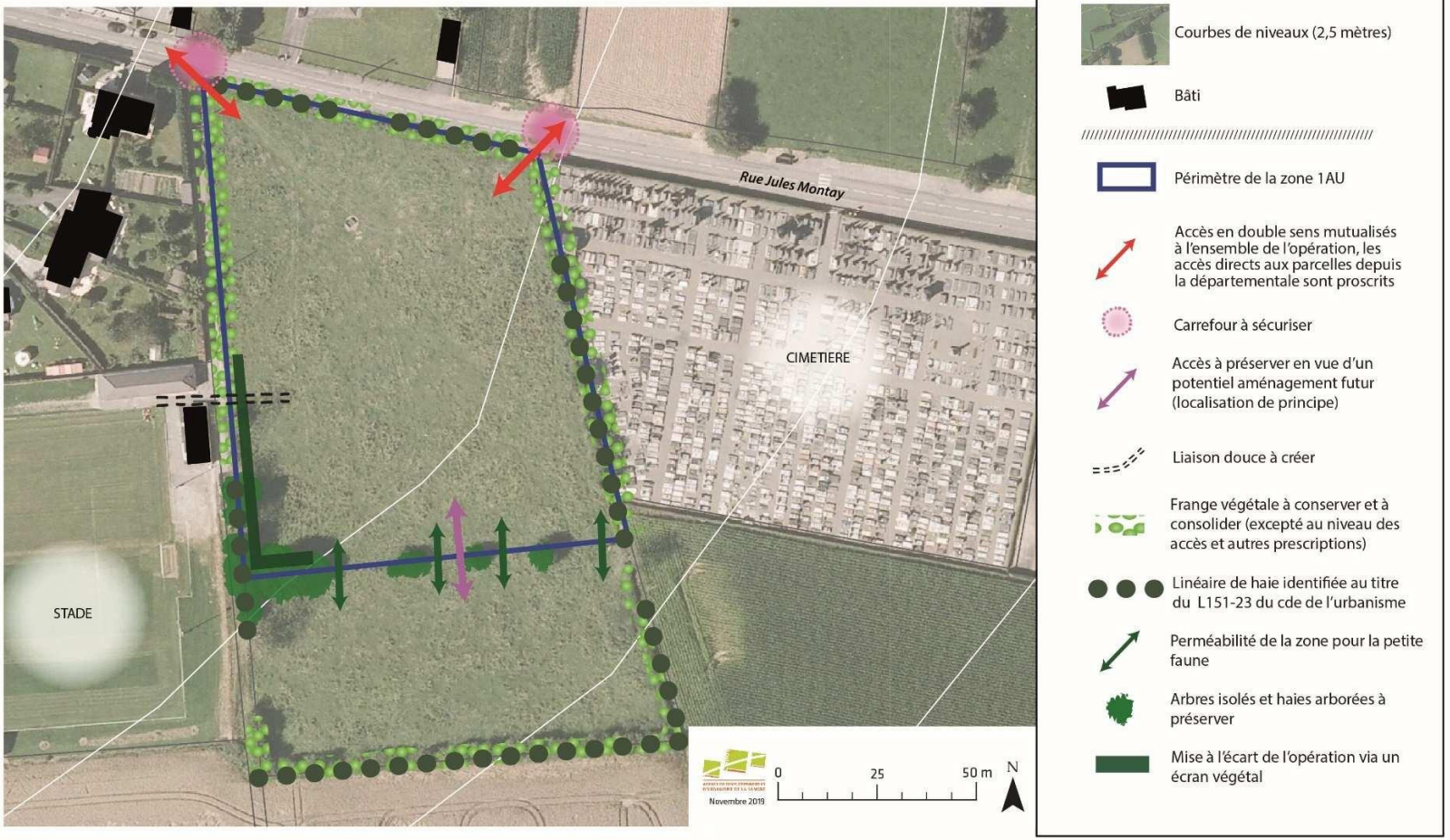
Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi

.

OAP HABITAT///// **COUSOLRE** - Secteur du stade

Rue Jules Montay

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT





ECLAIBES – RUE DU MOULIN

Le site, d'une superficie d'environ 6 000 mètres carrés, est situé à l'entrée de la commune d'Eclaibes, en proximité directe de la commune de Limont-Fontaine.

L'urbanisation doit faire l'objet d'une réflexion d'aménagement global. Le site est situé à proximité d'un corps de ferme existant pouvant faire l'objet d'une réhabilitation en lien avec l'opération. Le traitement conjoint des opérations est fortement encouragé.

Le site est également situé à proximité d'une chapelle, à l'ouest, et d'un muret, au sud, classés au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme. L'urbanisation du site devra prendre en compte ces éléments.

La zone peut être aménagé en plusieurs phases ; aucune phase ne pourra compromettre l'aménagement global de l'opération.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

Afin d'éviter une organisation en impasse et de profiter des deux points d'accès existant sur la zone, celle-ci sera desservie à partir de la RD307 et le chemin de Limont par une voirie carrossable. Les accès se feront à double sens.

Afin de préserver la haie existante le long de la RD307, tout en sécurisant les entrées et sorties de la zone, un seul accès sera créé sur la départementale. Aucun accès aux parcelles ne pourra être créé de manière directe sur la départementale.

Par souci de sécurité routière et de qualité urbaine, l'accès sur la RD307 devra être sécurisé.

Une desserte interne à double sens desservira la zone. Elle sera plantée d'alignements d'arbres à haute tige.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

Le stationnement devra être perméable.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création de cheminements doux. Ces cheminements piétons devront notamment permettre de relier l'opération aux équipements sportifs situés au nord de la zone.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les éventuels espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours. Un accompagnement paysager de ces cheminements doux sera à privilégier.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des bandes ou pistes cyclables pourront être créées sur la desserte principale.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Afin de mettre en valeur la chapelle située à l'ouest du site, un recul suffisant devra être prévu entre la chapelle et les nouvelles constructions. De plus, l'aménageur veillera à maintenir une vue sur l'édifice depuis la RD307.

Une noue sera créée sur l'opération pour assurer un tamponnage des eaux de pluies en amont des constructions existantes Chemin de Limont. Cette noue devra être végétalisée et devra bénéficier d'un traitement qualitatif.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération, une densité minimale brute moyenne de 20 logements à l'hectare devra être respectée (soit 12 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

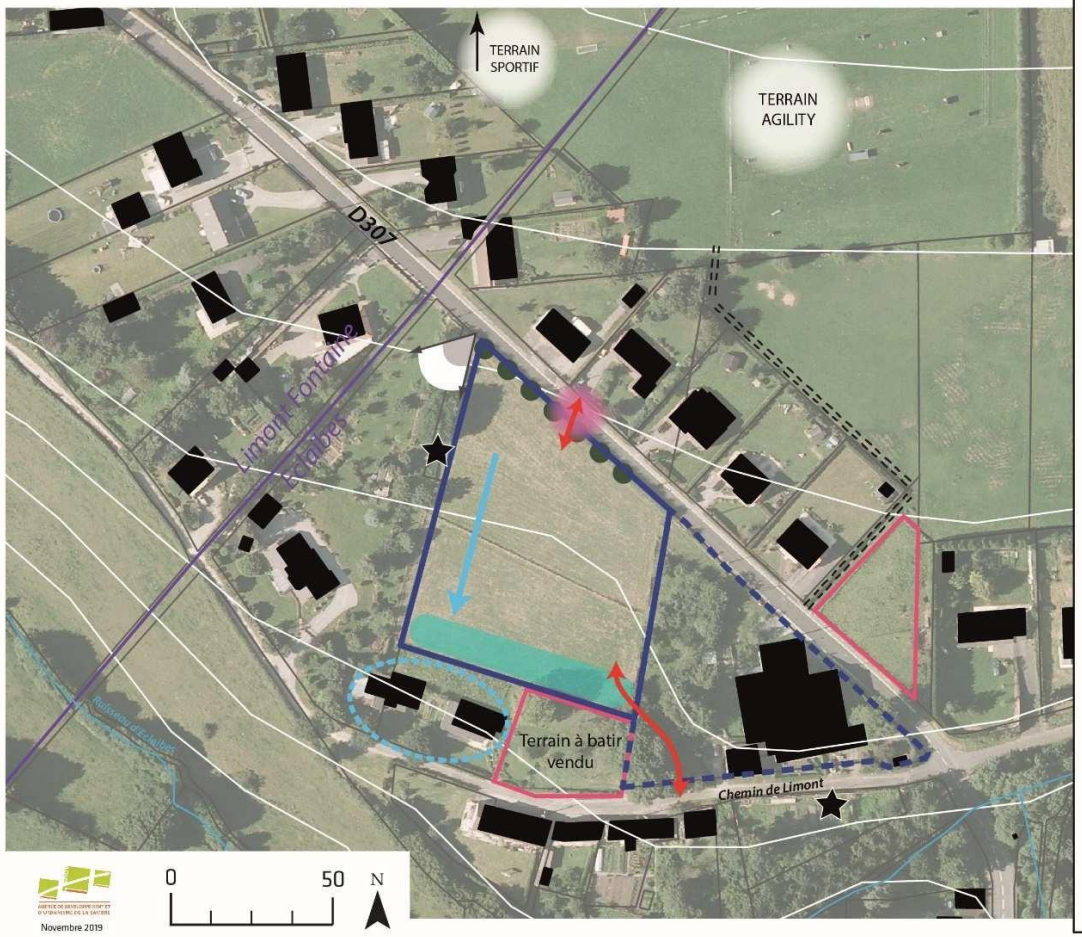
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **ECLAIBES** - Rue du Moulin

Rue du Moulin

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



LÉGENDE

- Courbes de niveaux (2,5 mètres)
- Bâti
- Périmètre de l'opération
- Corps de ferme existant pouvant faire l'objet d'une réhabilitation en lien avec l'opération
- Accès à créer sur la RD 307 et le Chemin de Limont
  Bouclage de la voirie principale afin d'éviter la création de voies en impasse
  Accès depuis la RD 307 groupé afin de préserver la haie existante tout en sécurisant les entrées et sorties
- Carrefour à sécuriser
- Cheminement piéton vers les équipements sportifs à créer
- Linéaire de haies identifié au titre du L151-23 du cde de l'urbanisme
- Principe d'implantation de noues (gestion des eaux pluviales sur la parcelle)
- Zone potentiellement exposée au ruissellement
- Axe de ruissellement
- Patrimoine à protéger au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme
- Cône de vue à préserver sur la chapelle depuis la RD 307

FEIGNIES – CITE DES CHEMINOTS

Le site, d'une superficie d'environ 1 hectare, est situé à l'arrière de la cité des cheminots, rue Olga Choppart. Il est situé à proximité de l'école Anne Frank.

La zone peut être aménagée en plusieurs phases à condition de ne pas compromettre l'aménagement global de la zone.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

La zone sera desservie par une voie carrossable par la cité des Cheminots et via l'espace de parking au nord de la zone, rue Olga Choppart. Les accès pourront se faire à double sens ou à sens unique. La zone devra être traversante et ne devra pas être organisée en impasse.

Par souci de sécurité routière, l'accès via le parking de l'école devra être sécurisé, tout comme la traversée du parking existant, et ce pour tous les usagers. Une mise à l'écart des cheminements piétons devra être privilégiée.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone. A ce titre, une mutualisation du parking de l'école existant au nord de la zone devra être recherchée.

Le stationnement du logement individuel devra être organisé à l'échelle des parcelles.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création de cheminements doux afin de permettre une attache de la zone au tissu existant.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte principale, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des bandes ou pistes cyclables pourront être créées sur la desserte principale de la zone.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Les végétations existantes devront être valorisées en conservant les essences les plus significatives et permettre leur interpénétration au cœur du nouveau quartier d'habitat. Elles pourront servir d'appui pour le développement de la trame végétale du site.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Afin de préserver le voisinage et d'intégrer les constructions, des limites végétales avec l'urbanisation existante pourront être créées.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération une densité minimale brute moyenne de 26 logements à l'hectare devra être respectée (soit 30 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 50% du programme de logements.

Les constructions devront prendre en compte l'urbanisation existante en termes d'orientation des bâtiments et de hauteurs, afin de limiter les vis-à-vis.

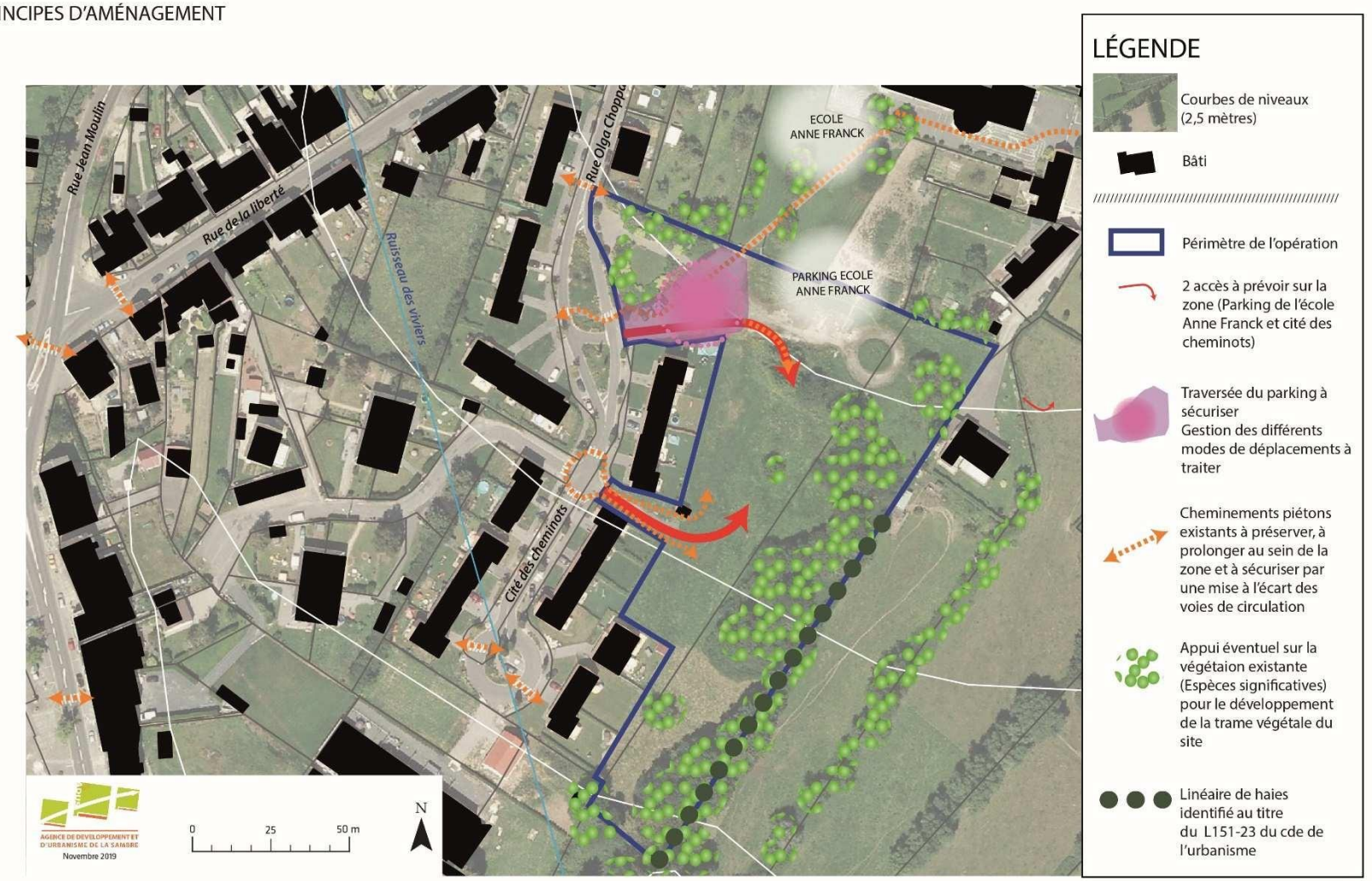
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi

OAP HABITAT///// FEIGNIES

Cité des Cheminots

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT





FEIGNIES – RUE DESIRE COPIN

Le site vise à reconquérir une parcelle actuellement en friche et situé en cœur d'ilot, à proximité directe des équipements de la commune de Feignies.

La zone peut être aménagée en plusieurs phases à condition de ne pas compromettre l'aménagement global de la zone.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

La zone devra être desservie par une voirie carrossable à partir de la rue Désiré Copin.

Des venelles piétonnes pourront être créées.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles. De plus, à l'échelle de la zone, des stationnements pour les visiteurs pourront être aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création de cheminements doux afin de permettre une attache de la zone au tissu existant.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les éventuels espaces de stationnement mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte principale, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des bandes ou pistes cyclables pourront être créées sur la desserte principale de la zone.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Les végétations existantes devront être valorisées en conservant les essences les plus significatives et permettre leur interpénétration au cœur du nouveau quartier d'habitat. Elles pourront servir d'appui pour le développement de la trame végétale du site.

Afin de préserver le voisinage et d'intégrer les constructions, les limites végétales existantes en fond de parcelles devront être respectées.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.



Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération une densité minimale brute moyenne de 19 logements à l'hectare devra être respectée (soit 32 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

Le site pourra accueillir des constructions à vocation d'activités ou d'équipements, à condition de respecter la densité minimale brute moyenne imposée.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 55% du programme de logements.

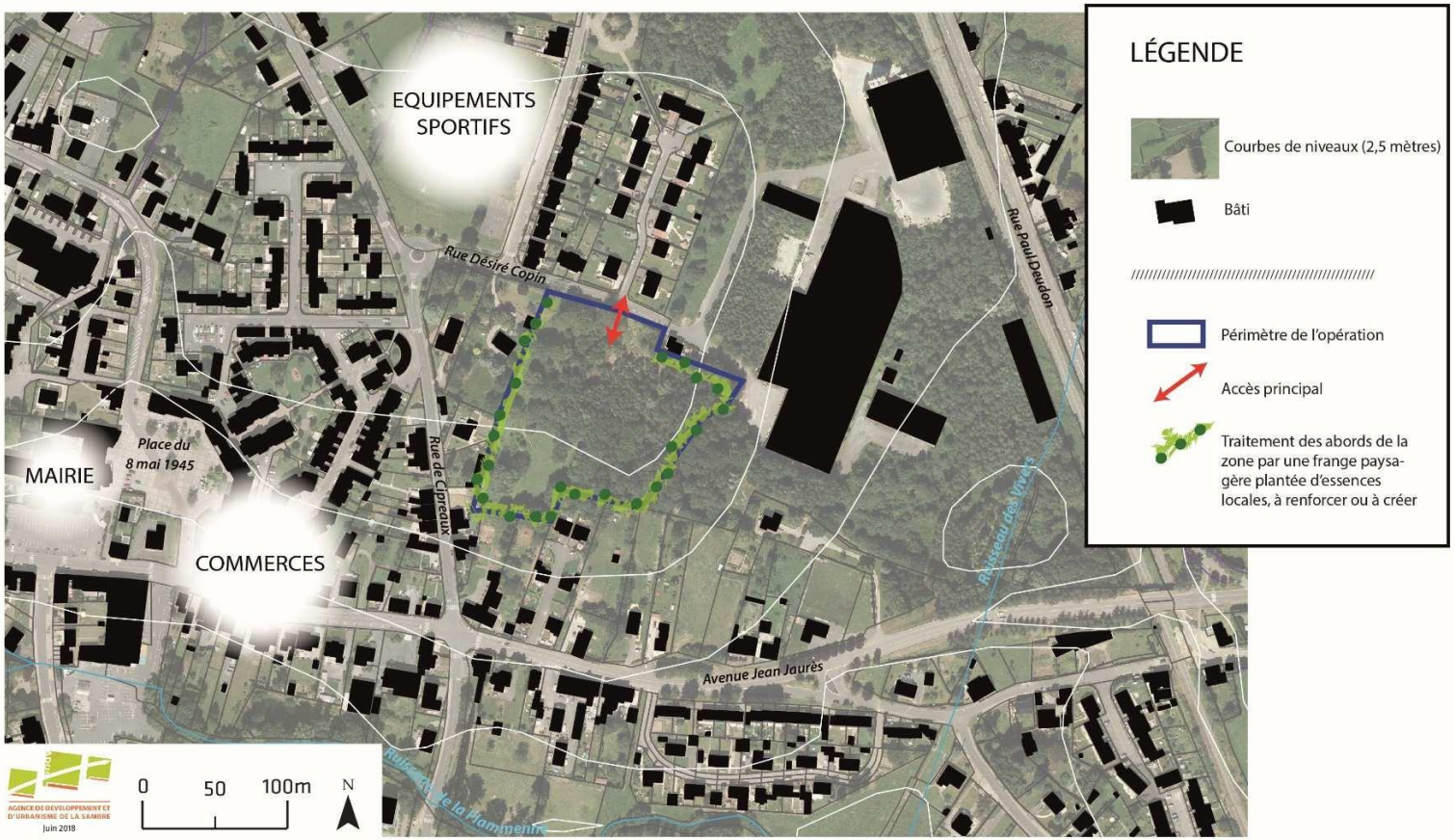
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi

OAP HABITAT///// **FEIGNIES** - Rue Désiré Copin

Rue Désiré Copin

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



Le site, d'une superficie d'environ 6,7 hectares, est situé à proximité du centre bourg de Feignies.

La zone peut être aménagée en plusieurs phases à condition de ne pas compromettre l'aménagement global de la zone.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

La desserte principale de la zone s'effectuera à partir des points d'accès de l'impasse du paradis. Elle devra être carrossable.

L'impasse du Haut Sart sera prolongée afin d'éviter la création de voiries en impasse.

La desserte principale de la zone sera d'une largeur suffisante afin d'assurer une circulation automobile à double sens et un cheminement sécurisé des piétons.

La rue de Keyworth pourra constituer un accès secondaire, en particulier pour les modes doux.

La zone sera desservie de manière secondaire par des voies nouvelles afin de constituer un maillage de voiries secondaires cohérent.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création de cheminements doux.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les éventuels espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours. Un accompagnement paysager de ces cheminements doux sera à privilégier.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte principale, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des bandes ou pistes cyclables pourront être créées sur la desserte principale de la zone.

L'aménagement de la zone préservera la coulée verte située le long du ruisseau du Haut Sart (ripisylve, paysage et environnement de qualité. Un cheminement doux longera ce ruisseau. Il permettra de relier l'étang municipal (entrée rue C.Guynemer) à la rue de Keyworth, à pieds ou à vélo par exemple. Les franchissements du ruisseau des Hauts Sart veilleront à limiter leur impact sur la coulée verte.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Les haies d'arbres devront être conservées en point bas et pourront servir de noue pour absorber les eaux de ruissellement. Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone. Si la création d'un bassin de

tamponnement est rendue nécessaire, son positionnement sera fait préférentiellement en point bas du site, avec un traitement paysager qualitatif.

Les linéaires de haies seront maintenus afin de préserver la qualité paysagère et environnementale du site et d'assurer un traitement qualitatif de l'îlot.

Les clôtures situées sur les franges de la zone et au contact direct de la zone agricole devront permettre le passage de la petite faune. Des perspectives visuelles sont à maintenir vers l'espace agricole.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération une densité minimale brute moyenne de 28 logements à l'hectare devra être respectée (soit 185 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 35% du programme de logements.

L'implantation des constructions sur la zone devra s'accrocher à l'urbanisation existante.

Les nouvelles constructions principales devront intégrer au moins deux des quatre prescriptions suivantes permettant la prise en compte du développement durable :

- Orientation des bâtiments permettant de favoriser la récupération des apports solaires, la valorisation de la lumière naturelle et la limitation des déperditions énergétiques (recours à une construction bioclimatique) ;
- Utilisation de matériaux renouvelables, récupérables ou recyclables pour une partie du gros œuvre et de l'isolation ;
- Intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable ;
- Intégration de caractéristiques de bâtiments « à biodiversité positive » :
    - Bâti servant de supports physiques à des plantes grimpantes ;
    - Bâti conçu de manière à intégrer des structures-nichoirs ;
    - Bâti conçu de manière à développer des micro-habitats ;
    - …

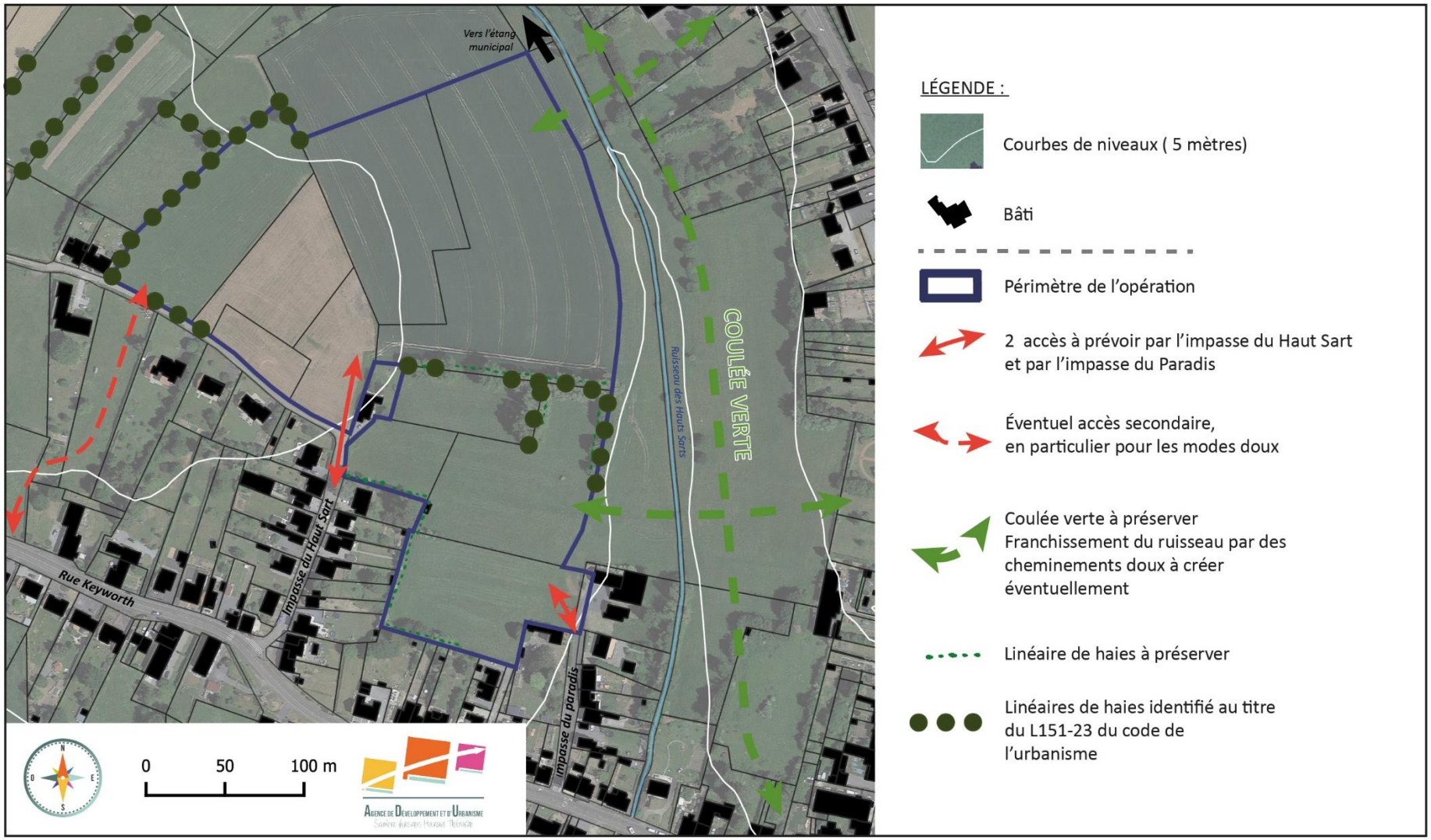
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT ///// **FEIGNIES**

Rue des Hauts Sarts

PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT



FEIGNIES - RUE FRANCOIS WIART

Le site, d'une superficie d'environ 1,4 hectare, est marqué par un tissu urbain varié sur ses franges : équipements publics au sud de la zone (terrains de sport), activité économique à l'ouest et habitations individuelles à l'est. La zone à urbaniser est située à l'arrière des habitations existantes.

La zone peut être aménagée en plusieurs phases à condition de ne pas compromettre l'aménagement global de la zone.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

La zone sera desservie par une voirie carrossable à partir de la rue François Wiart et l'opération existante Rue des Cipreaux.

Par souci de sécurité routière, l'accès sur la rue François Wiart devra être sécurisé.

Un accès pourra également être créé via l'espace de parking au nord de la zone. En cas de traversée du parking, celle-ci devra être sécurisée, et ce pour tous les usagers.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone. A ce titre, une mutualisation du parking existant au nord de la zone pourra être recherchée.

Le stationnement du logement individuel devra être organisé à l'échelle des parcelles.

Du stationnement deux roues devra être prévu.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création de cheminements doux afin de permettre une attache de la zone au tissu existant.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte principale, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Un cheminement doux sécurisé et planté devra, a minima, être créé pour accéder au terrain de sport.

Des bandes ou pistes cyclables pourront être créées sur la desserte principale de la zone.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Les végétations existantes devront être valorisées en conservant les essences les plus significatives et permettre leur interpénétration au cœur du nouveau quartier d'habitat. Elles pourront servir d'appui pour le développement de la trame végétale du site.

Afin de préserver le voisinage et d'intégrer les constructions, les limites végétales existantes en fond de parcelles devront être respectées, plus particulièrement au contact de l'activité économique existante.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération une densité minimale brute moyenne de 27 logements à l'hectare devra être respectée (soit 39 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 75% du programme de logements.

Les constructions devront prendre en compte l'urbanisation existante en termes d'orientation des bâtiments et de hauteurs, afin de limiter les vis-à-vis.

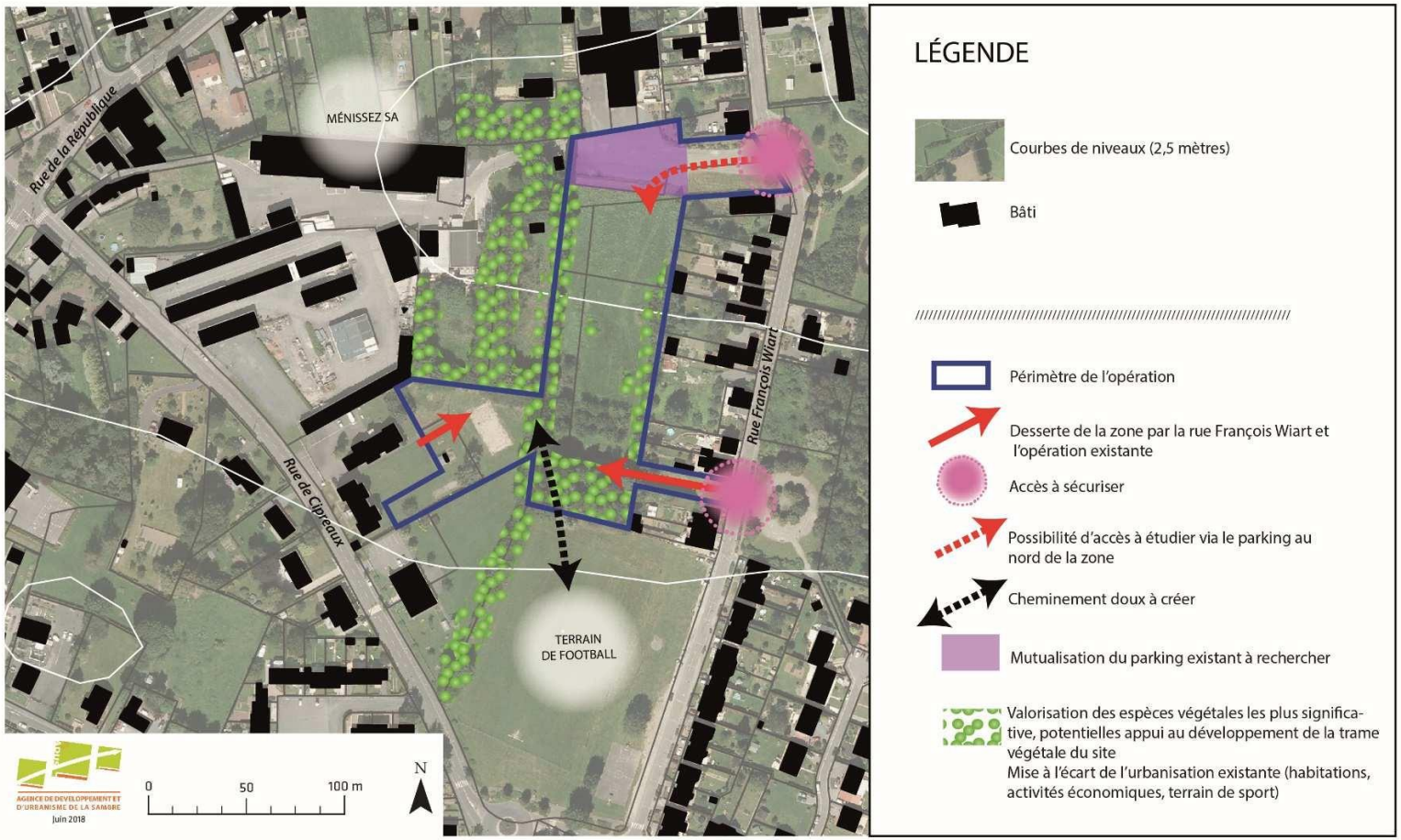
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi

OAP HABITAT///// **FEIGNIES**

Rue François Wiart

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



FERRIERE-LA-GRANDE – FRICHE BRUHAUX

La Friche Bruhaux se situe à proximité directe du centre-ville de Ferrière-la-Grande mais aussi du secteur plus rural et champêtre de la commune. Ce site a accueilli un atelier de construction mécanique, il a également servi de lieu de dépôt et de stockage. Il est marqué par un tissu urbain varié sur ses franges.

Le risque de pollution des sols devra être pris en compte au vu de l'historique de l'occupation du site, le réaménagement de la friche sera conditionné à la réalisation des études environnementales et sanitaires exigées par le Code de l'Environnement et le Code de l'Urbanisme.

La zone peut être aménagée en plusieurs phases à condition de ne pas compromettre l'aménagement global de la zone.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

Afin d'éviter une organisation en impasse et de profiter des deux points d'accès existant sur la friche Bruhaux, la zone sera desservie à partir de la rue Léonce Delens et de l'impasse du Cinéma.

Compte tenu de la circulation qui pourra être induite par ce projet d'aménagement, du gabarit de l'impasse du cinéma et du carrefour existant rue du Général de Gaulle, l'accès à la zone se fera par des voiries carrossables soit :

- à sens unique à partir de l'impasse du Cinéma, le sens de circulation sera laissé au choix de l'aménageur. Ce choix devra prendre en compte de l'impact du sens de circulation sur le carrefour entre la route Léonce Delens, la rue Cinéma et la rue du Général De Gaule
- à double sens à partir de la rue Léonce Delens (entrée et sortie rue Léonce Delens).

Par souci de sécurité routière et de qualité urbaine, le carrefour au niveau de l'accès sur la rue Léonce Delens devra être traité qualitativement et la gestion du carrefour Impasse du Cinéma / Rue Léonce Delens / Rue du Général de Gaulle devra être améliorée.

La desserte interne principale devra être plantée d'essences locales (alignements d'arbres).

La zone sera desservie de manière secondaire par des voies nouvelles afin de constituer un maillage de voiries secondaires cohérent.

Des venelles piétonnes pourront être créées.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement sera mutualisé pour les logements nouvellement créés ainsi que pour les riverains de l'Impasse du Cinéma afin de la désengorger du stationnement et de fluidifier et sécuriser la desserte de la zone. Le stationnement pour les visiteurs sera aussi mutualisé.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

Le stationnement du logement individuel pourra être organisé à l'échelle des parcelles.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre des déplacements alternatifs à la voiture par la création d'un maillage de cheminements doux et une accessibilité renforcée aux réseaux de transports en commun afin de permettre une attache du quartier au centre-ville (cheminements doux présents Rue Léonce Delens).

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte principale, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des bandes ou pistes cyclables pourront être créées sur la desserte interne.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Les végétations existantes devront être valorisées en conservant les essences les plus significatives et permettre leur interpénétration au cœur du nouveau quartier d'habitat. Elles pourront servir d'appui pour le développement de la trame végétale du site.

Afin de préserver le voisinage et d'intégrer les constructions, les limites végétales existantes en fond de parcelles devront être respectées.

L'opération devra être mise à l'écart de la desserte principale et du stade du collège Dauby Vasseur via un écran végétal (haie d'essence locale, …).

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération une densité minimale brute moyenne de 38 logements à l'hectare devra être respectée (soit 47 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 80% du programme de logements.

Un front bâti en continuité avec l'existant et de même gabarit devra être créé le long de la rue Léonce Delens et en prolongement de l'impasse du cinéma. Pour la rue Léonce Delens, il faudra s'appuyer sur le bâti qui se situe à l'ouest de l'entrée de la friche. Pour l'impasse du Cinéma, il faudra s'appuyer sur le bâti se situant à l'est de l'entrée de la friche. Les nouvelles constructions proposeront une unité architecturale sur ce front bâti.

Les nouvelles constructions principales devront intégrer au moins deux des quatre prescriptions suivantes permettant la prise en compte du développement durable :

- Orientation des bâtiments permettant de favoriser la récupération des apports solaires, la valorisation de la lumière naturelle et la limitation des déperditions énergétiques (recours à une construction bioclimatique) ;
- Utilisation de matériaux renouvelables, récupérables ou recyclables pour une partie du gros œuvre et de l'isolation ;
- Intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable ;
- Intégration de caractéristiques de bâtiments « à biodiversité positive » :
    - Bâti servant de supports physiques à des plantes grimpantes ;
    - Bâti conçu de manière à intégrer des structures-nichoirs ;
    - Bâti conçu de manière à développer des micro-habitats ;

- …

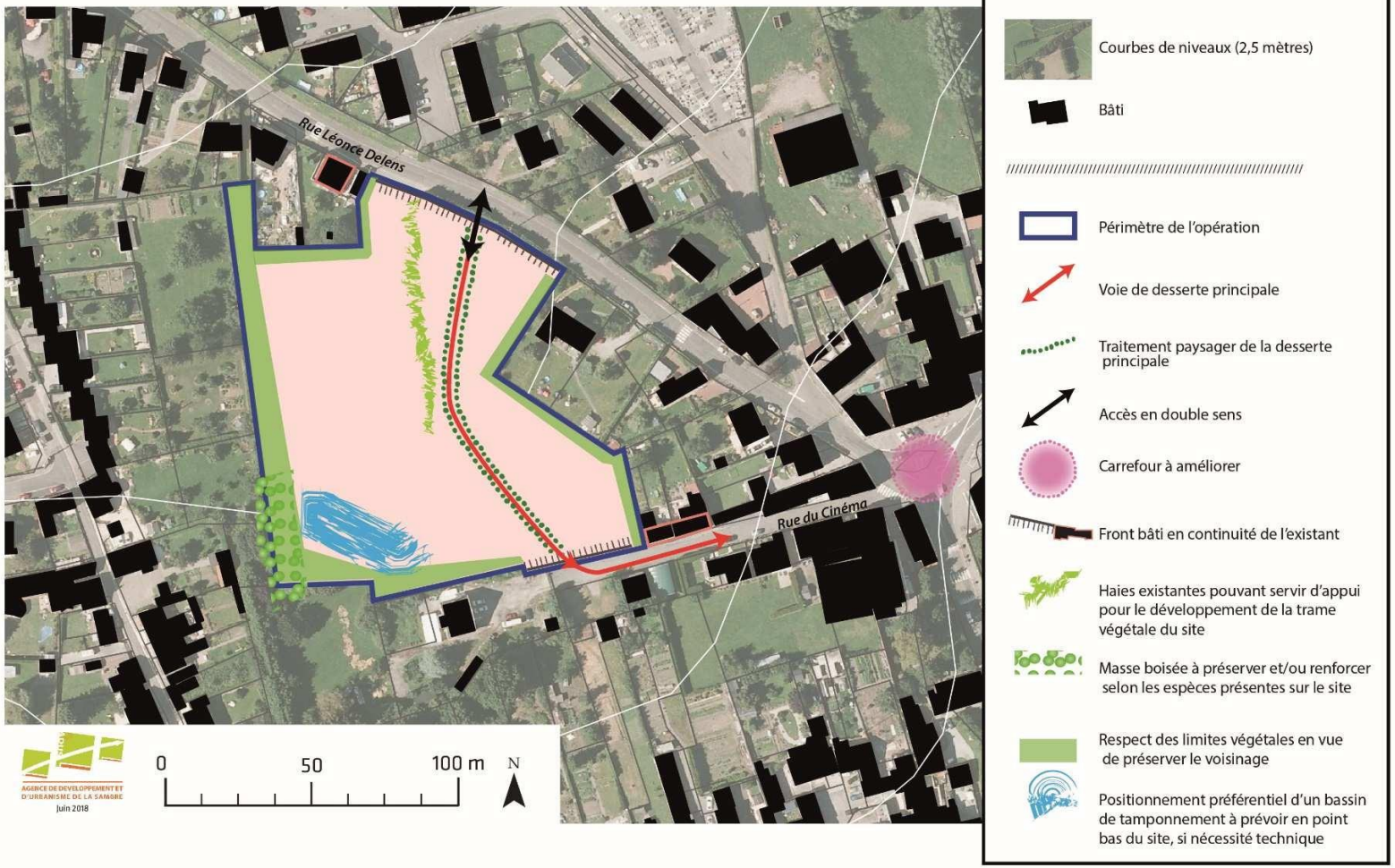
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **FERRIÈRE LA GRANDE** - Friche Bruhaux

Rue Léonce Delens, Rue du Cinéma

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT





Le site, d'une superficie d'environ 5,8 ha, se situe en entrée Est de la ville de Ferrière-la-Grande. Il vient renforcer l'urbanisation en cœur d'ilot.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

La zone peut être aménagée en plusieurs phases à condition de ne pas compromettre l'aménagement global de la zone.

Les parcelles AH134 et AH140 feront l'objet d'un aménagement à plus long terme (zones 2AU dont l'ouverture à l'urbanisation est soumise à la modification du PLUi).

ACCES ET DESSERTE INTERNE

Afin d'éviter une organisation en impasse, la zone sera desservie à minima par une voirie principale carrossable en deux points d'accès :

- En partie est, à partir du Chemin du Blanc Rieux ;
- En partie ouest, un accès devra être créé à partir de la rue Voltaire ou de tout autre voie.

Le gabarit de cette voie devra être suffisant pour permettre le passage des transports en commun. Les aménagements favoriseront les déplacements doux et les vitesses seront limitées.

Aucun accès pour véhicules ne pourra être créé Avenue Clémenceau. Sur cette voie, seuls sont autorisés les accès dédiés aux cheminements doux.

Aucun accès pour véhicules ne pourra aboutir sur la Rue Sadi Carnot. Seuls sont autorisés les accès dédiés aux cheminements doux.

La zone sera desservie de manière secondaire par des voies nouvelles afin de constituer un maillage de voiries cohérent.

Afin de laisser la possibilité d'une extension urbaine à venir en partie sud-ouest de la zone, une voie d'accès devra être prévue dans cette direction.

Des venelles piétonnes pourront être créées.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles. De plus, à l'échelle de la zone, des stationnements pour les visiteurs pourront être aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

Du stationnement réservé aux transports en commun devra être créé et impérativement relié au collège Lavoisier par des cheminements doux.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone. Celui-ci devra être implanté à proximité directe du stationnement dédié aux transports en commun et des cheminements doux accédant au collège Lavoisier.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre des déplacements alternatifs à la voiture par la création de cheminements doux et une accessibilité renforcée aux réseaux de transports

en commun afin de permettre une attache du quartier au centre-ville et aux équipements.

Des bandes ou pistes cyclables pourront être créées sur la desserte interne.

Un maillage de cheminements doux devra être créé :

- L'accès existant situé Avenue Clémenceau devra être sécurisé et être réservé aux cheminements doux.
- Des cheminements doux devront être créés en direction du collège Lavoisier et du stationnement en transports en commun pour rejoindre la Rue Sadi Carnot.
- L'ensemble des connexions douces devront être reliées entre elles et sécurisées.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte principale, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Les végétations existantes devront être valorisées en conservant les essences les plus significatives et permettre leur interpénétration au cœur du nouveau quartier d'habitat. Elles pourront servir d'appui pour le développement de la trame végétale du site.

Afin de préserver le voisinage et d'intégrer les constructions, les limites végétales existantes en fond de parcelles devront être respectées.

Aux pourtours de la zone, les trames végétales existantes devront être respectées voire renforcées par des plantations d'essences locales pour garantir l'intimité de la zone et des habitations existantes aux alentours. Sur les abords où aucune végétation ne préexiste, des franges végétales paysagères, plantées d'essences locales, devront être créées pour compléter cette trame.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération une densité minimale brute moyenne de 32 logements à l'hectare devra être respectée (soit 188 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 45% du programme de logements.

Un front bâti alignant les façades principales devra être créé le long du Chemin du Blanc Rieux.

Les nouvelles constructions principales devront intégrer au moins deux des quatre prescriptions suivantes permettant la prise en compte du développement durable :

- Orientation des bâtiments permettant de favoriser la récupération des apports solaires, la valorisation de la lumière naturelle et la limitation des déperditions énergétiques (recours à une construction bioclimatique) ;
- Utilisation de matériaux renouvelables, récupérables ou recyclables pour une partie du gros œuvre et de l'isolation ;
- Intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable ;

- Intégration de caractéristiques de bâtiments « à biodiversité positive » :
    - Bâti servant de supports physiques à des plantes grimpantes ;
    - Bâti conçu de manière à intégrer des structures-nichoirs ;
    - Bâti conçu de manière à développer des micro-habitats ;
    - …

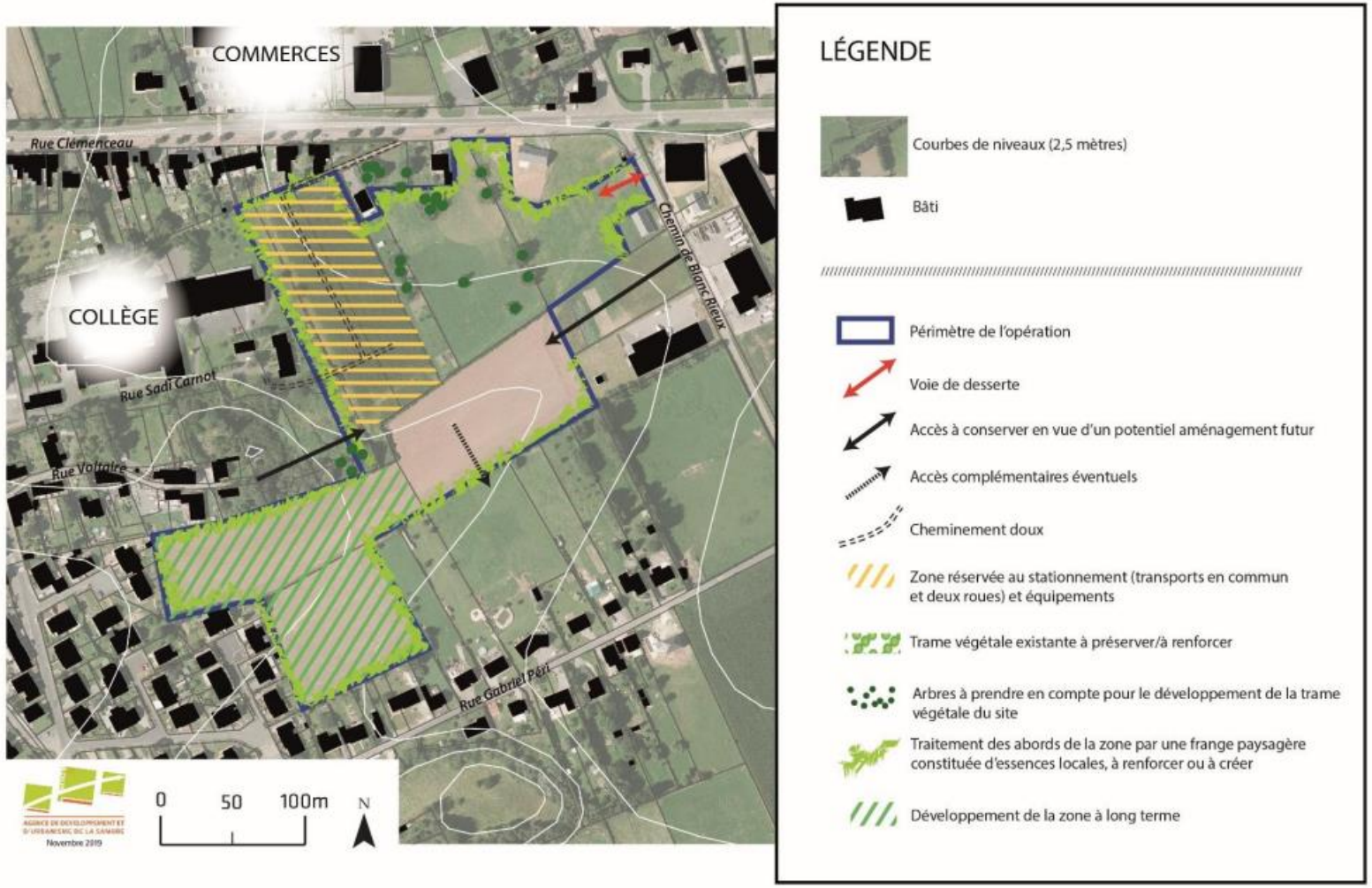
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **FERRIÈRE LA GRANDE** - Entrée de ville

Rue Gabriel Péri, Avenue Clémenceau, Chemin de Blanc Rieux, Rue Voltaire, Rue Sadi Carnot

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT





FERRIERE-LA-PETITE – RUE DES VELETTES

Le site d'une superficie d'environ 1,7 ha, se situe sur la Rue des Velettes, en prolongement des constructions existantes et sur la Rue Max Dormoy. Ce développement urbain est situé à moins de 400 m à pieds de la mairie de Ferrière-la-Petite et participera à l'animation du centre-bourg.

L'urbanisation doit faire l'objet d'une réflexion d'aménagement global. La zone peut être aménagée en plusieurs phases ; aucune phase ne pourra compromettre l'aménagement global de l'opération.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

Les accès principaux de la zone devront être constitués d'une voirie carrossable. Afin d'éviter une organisation en impasse et de profiter de plusieurs points d'accès existants sur la zone, celle-ci sera desservie au moins par trois accès :

- Deux à double sens à partir de la Rue des Velettes, à l'Ouest de la zone,
- En double sens par la rue Max Dormoy.

Un accès supplémentaire double sens à l'Ouest de la zone vers la rue Max Dormoy devra être questionné.

La zone sera desservie de manière secondaire par des voies nouvelles afin de constituer un maillage de voiries secondaires cohérent. Des venelles piétonnes pourront être créées.

Les voies en impasse sont interdites.

Les nouveaux carrefours entre les accès du site et la Rue Max Dormoy devront être traités qualitativement et être aménagés de façon sécuritaire pour tous les usagers.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles. De plus, les stationnements pour visiteurs à l'échelle de la zone pourront être aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création de cheminements doux.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les éventuels espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours. Un accompagnement paysager de ces cheminements doux sera à privilégier.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des bandes ou pistes cyclables pourront être créées sur la desserte principale.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT



L'accès est, depuis la rue Max Dormoy devra prendre en compte la présence d'un édifice protégé au titre du L151-9, voire participer à la valorisation de celui-ci.

Afin de réduire l'impact visuel des nouvelles constructions vis-à-vis de l'urbanisation existante, les haies et les franges végétales existantes devront être conservées ou renforcées, sauf pour permettre la réalisation de voies d'accès.

Les voies structurantes de la zone devront être plantées d'arbres à hautes tiges.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales (arbres à haute tige, arbustes et haies, ensemble ou séparément). La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone. Si la création d'un bassin de tamponnement est rendue nécessaire, son positionnement sera fait préférentiellement en point bas du site, avec un traitement paysager qualitatif.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération une densité minimale brute moyenne de 20 logements à l'hectare devra être respectée (soit 34 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation. L'implantation des constructions sur la zone devra s'accrocher à l'urbanisation existante.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 25% du programme de logements.

En cas de réalisation d'un béguinage sur le site, il devra préférentiellement être positionné sur la partie Ouest de la zone, soit la partie la plus à proximité du centre-bourg.

Un espace public pourra être réalisé au sein de la zone (aire de jeux pour enfant, square, …). L'aménageur veillera à la sécurisation de cet espace, en assurant notamment une bonne visibilité de celui-ci.

Les nouvelles constructions principales devront intégrer au moins deux des quatre prescriptions suivantes permettant la prise en compte du développement durable :

- Orientation des bâtiments permettant de favoriser la récupération des apports solaires, la valorisation de la lumière naturelle et la limitation des déperditions énergétiques (recours à une construction bioclimatique) ;
- Utilisation de matériaux renouvelables, récupérables ou recyclables pour une partie du gros œuvre et de l'isolation ;
- Intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable ;
- Intégration de caractéristiques de bâtiments « à biodiversité positive » :
    - Bâti servant de supports physiques à des plantes grimpantes ;
    - Bâti conçu de manière à intégrer des structures-nichoirs ;
    - Bâti conçu de manière à développer des micro-habitats ;
    - …

Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **FERRIERE-LA-PETITE -** Rue des Velettes

Rue des Valettes - Rue d'Obrechies - Rue Max Dormoy

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



LÉGENDE


Courbes de niveaux (2,5 mètres)

Secteur bâti

Bâti

Périmètre de l'opération

Cheminement doux

Terrain à questioner pour réaliser un accès en double sens sur l'opération

Accès et carrefour à sécuriser

Schéma de principe de localisation des voies structurantes, ces voies devront être plantées d'arbres à hautes tiges (essences locales)

Localisation préférentielle pour la réalisation d'un espace public (square, aire de jeux pour enfants, etc.)

Accès en double sens

Haie ou frange végétale à conserver et à renfocer

Accès en double sens possible par la rue Max Dormoy

Linéaire de haies identifié au titre du L151-23 du code de l'urbanisme

Elargissement du chemin agricole

Localisation préférentielle en cas de réalisation d'un béguinage

Accès à conserver en vue d'un potentiel aménagement futur (8 m de large minimum)

Patrimoine à protéger au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme



Le site, en cœur d'îlot, se situe à proximité directe du centre-bourg et des équipements publics de la commune de Gognies Chaussée.

La zone peut être aménagée en plusieurs phases à condition de ne pas compromettre l'aménagement global de la zone.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

Afin de laisser la possibilité d'une extension urbaine à venir en partie ouest de la zone, une voie d'accès devra être prévue dans cette direction.

Un accès à la parcelle agricole à l'ouest de la zone devra être préservé.

La zone pourra être desservie de manière secondaire par des voies nouvelles afin de constituer un maillage cohérent.

Des venelles piétonnes pourront être créées.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.
Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.
Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

De plus, à l'échelle de la zone, des stationnements pour les visiteurs pourront être aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

De plus, à l'échelle de la zone, des stationnements pour les visiteurs pourront être aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra garantir les déplacements alternatifs à la voiture par la création d'un maillage de cheminements doux afin de permettre une attache de la zone au tissu existant.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours. Un cheminement doux entre la zone, la place de la mairie et le terrain de sport devra être créé et inséré dans un environnement paysager qualitatif.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long des voiries nouvelles, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des pistes ou bandes cyclables pourront être créées à l'intérieur de la zone.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Les végétations existantes devront être valorisées en conservant les essences les plus significatives et permettre leur interpénétration au cœur du nouveau

quartier d'habitat. Elles pourront servir d'appui pour le développement de la trame végétale du site.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Afin de préserver le voisinage et d'intégrer les constructions, les limites végétales existantes en fond de parcelles devront être respectées.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : sur la partie de l'opération réservée à la création de logements, une densité minimale brute moyenne de 20 logements à l'hectare devra être respectée (soit 23 logements environ).

La zone pourra être dédiée aux logements individuels, intermédiaire et/ou semi-collectifs

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 25% du programme de logements.

Les constructions devront prendre en compte l'urbanisation existante en termes d'orientation des bâtiments et de hauteurs, afin de limiter les vis-à-vis.

Les nouvelles constructions principales devront intégrer au moins deux des quatre prescriptions suivantes permettant la prise en compte du développement durable :

- Orientation des bâtiments permettant de favoriser la récupération des apports solaires, la valorisation de la lumière naturelle et la limitation des déperditions énergétiques (recours à une construction bioclimatique) ;
- Utilisation de matériaux renouvelables, récupérables ou recyclables pour une partie du gros œuvre et de l'isolation ;
- Intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable ;
- Intégration de caractéristiques de bâtiments « à biodiversité positive » :
    - Bâti servant de supports physiques à des plantes grimpantes ;
    - Bâti conçu de manière à intégrer des structures-nichoirs ;
    - Bâti conçu de manière à développer des micro-habitats ;
    - …

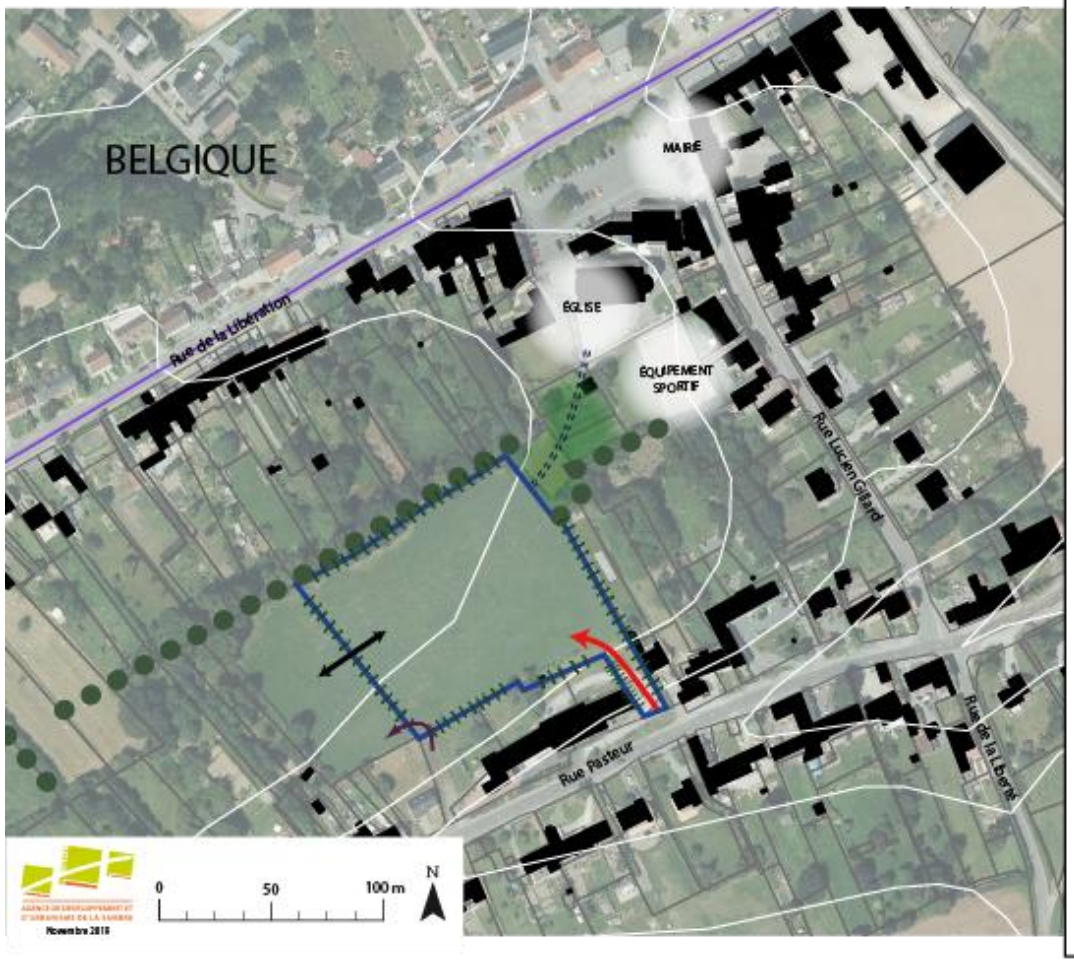
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **GOGNIES- CHAUSSÉE** - Centre Bourg

Rue de la Libération, Rue Pasteur

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



LÉGENDE

- Courbes de niveaux (2,5 mètres)
- Bâti
- Périmètre de l'opération
- Bouclage de l'opération par le Sud
- Accès au Nord non obligatoire
- Accès à conserver en vue d'un potentiel aménagement futur
- Cheminement doux
- Accès à la parcelle agricole
- Espaces publics plantés
- Traitement paysager des abords de la zone par des plantations d'essences locales
- Linéaire de haies identifié au titre du L151-23 du code de l'urbanisme



HAUTMONT – AVENUE DE FERRIERE

Le secteur, d'une superficie d'environ 12 hectares, correspond à une enclave dans le tissu urbain de la ville de Hautmont. Il bénéficie d'une proximité directe avec les équipements, et notamment les commerces.

La zone peut être aménagée en plusieurs phases à condition de ne pas compromettre l'aménagement global de la zone.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

Afin d'éviter une organisation en impasse et de profiter de plusieurs points d'accès, la zone sera desservie par trois accès carrossables : deux à partir de l'Avenue de Ferrière et un à partir de la rue du Fort.

Le gabarit des voies structurantes devra être suffisant pour permettre le passage des transports en commun.

Les aménagements favoriseront les déplacements doux et les vitesses seront limitées.

Des venelles piétonnes pourront être créées.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

De plus, à l'échelle de la zone, des stationnements pour les visiteurs pourront être aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création d'un maillage de cheminements doux afin de permettre une attache de la zone aux différents quartiers et équipements environnants. Ce maillage sera accompagné d'un traitement paysager de qualité.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les espaces de stationnement mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte principale, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Un cheminement piéton devra être créé à l'est pour rejoindre la zone commerciale.

Des bandes ou pistes cyclables pourront être créées sur la desserte principale.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Les végétations existantes devront être valorisées en conservant les essences les plus significatives et permettre leur interpénétration au cœur du nouveau

quartier d'habitat. Elles pourront servir d'appui pour le développement de la trame végétale du site.

Une frange paysagère constituée d'essences locales devra garantir une intégration qualitative de l'opération dans l'environnement bâti existant.

Les parcelles privées seront aménagées de façon qualitative (espaces non imperméabilisés, traitement paysager du stationnement, …).

De manière générale, sur l'ensemble de la zone, seules les plantations d'essences locales sont autorisées et la végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements. La liste des essences locales est disponible en annexe du règlement écrit.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération une densité minimale brute moyenne de 27 logements à l'hectare devra être respectée (soit 353 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation. La densité sera réduite au fur et à mesure du rapprochement de la Rue du Fort.

Le site pourra accueillir des constructions à vocation d'équipements, à condition de respecter la densité minimale brute moyenne imposée.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 65% du programme de logements.

Les nouvelles constructions principales devront intégrer au moins deux des quatre prescriptions suivantes permettant la prise en compte du développement durable :

- Orientation des bâtiments permettant de favoriser la récupération des apports solaires, la valorisation de la lumière naturelle et la limitation des déperditions énergétiques (recours à une construction bioclimatique) ;
- Utilisation de matériaux renouvelables, récupérables ou recyclables pour une partie du gros œuvre et de l'isolation ;
- Intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable ;
- Intégration de caractéristiques de bâtiments « à biodiversité positive » :
    - Bâti servant de supports physiques à des plantes grimpantes ;
    - Bâti conçu de manière à intégrer des structures-nichoirs ;
    - Bâti conçu de manière à développer des micro-habitats ;
    - …

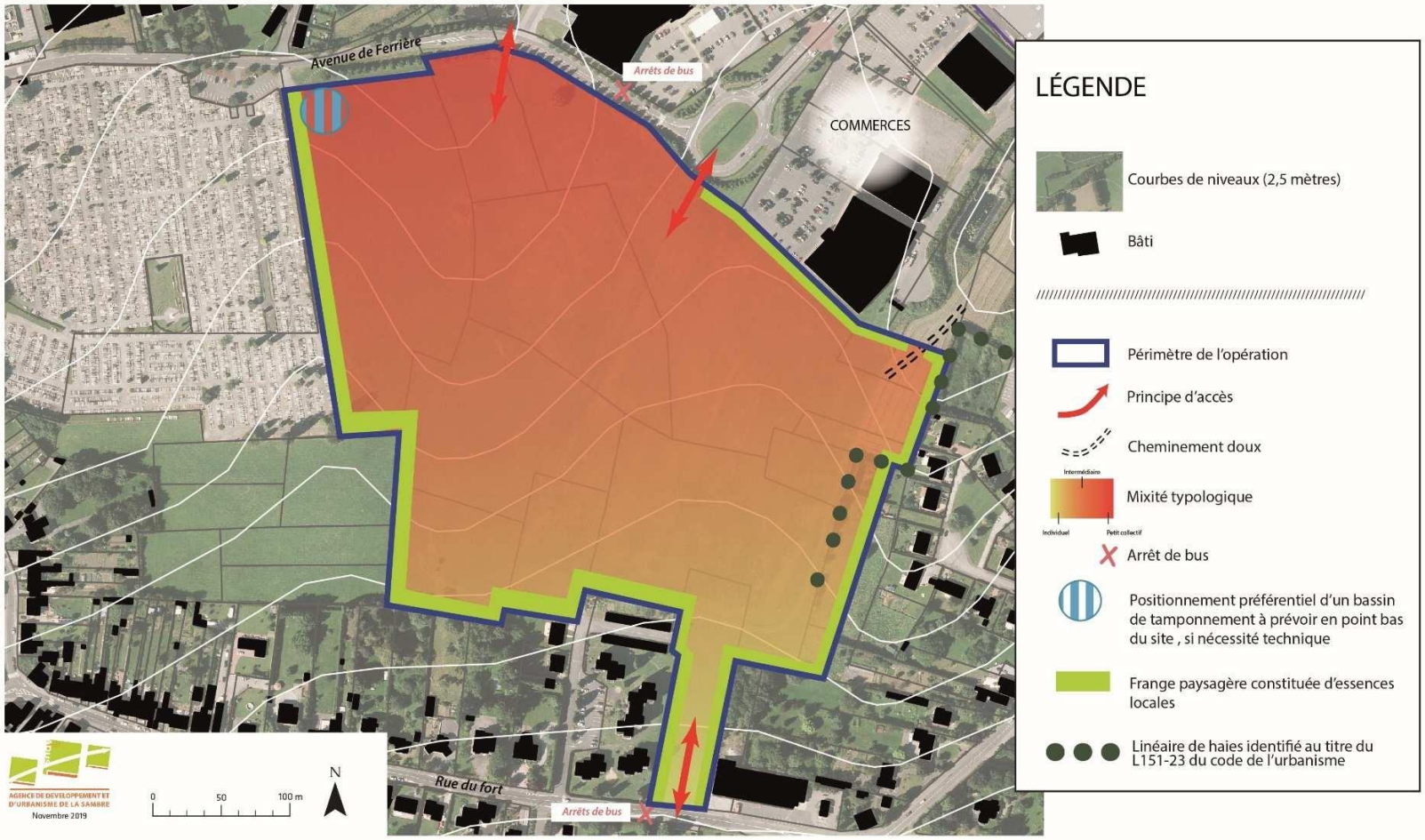
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **HAUTMONT** - Avenue de Ferrière

Avenue de Ferrière, Rue du Fort

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



HAUTMONT – SECTEUR NORD

Le secteur, d'une superficie d'environ 3,8 hectares, se situe en entrée de ville au Nord de la commune.

La zone peut être aménagée en plusieurs phases à condition de ne pas compromettre l'aménagement global de la zone.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

Afin d'éviter une organisation en impasse et de profiter de plusieurs points d'accès, la zone sera desservie à partir de l'Avenue Gambetta et de la rue du Blanc Pignon.

Le gabarit des voies structurantes devra être suffisant pour permettre le passage des transports en commun.

Les aménagements favoriseront les déplacements doux et les vitesses seront limitées.

Afin de laisser la possibilité d'une extension urbaine à venir en partie sud-est de la zone, une voie d'accès devra être prévue dans cette direction.

Des venelles piétonnes pourront être créées.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

De plus, à l'échelle de la zone, des stationnements pour les visiteurs pourront être aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création d'un maillage de cheminements doux afin de permettre une attache de la zone aux différents quartiers et équipements environnants. Ce maillage sera accompagné d'un traitement paysager de qualité.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les espaces de stationnement mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte principale, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des bandes ou pistes cyclables pourront être créées sur la desserte principale.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Les végétations existantes devront être valorisées en conservant les essences les plus significatives et permettre leur interpénétration au cœur du nouveau

quartier d'habitat. Elles pourront servir d'appui pour le développement de la trame végétale du site.

La végétation existante sera complétée par une trame bocagère constituée d'essences locales pénétrant dans le quartier d'habitation. Cette trame permettra d'assurer une transition avec l'espace agricole et bocager situé au sud-est de la zone.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Une frange paysagère constituée d'essences locales devra garantir une intégration qualitative de l'opération dans l'environnement bâti et agricole.

Afin d'assurer l'aménagement paysager des espaces publics, la voie principale sera plantée d'arbres d'alignement.

Les parcelles privées seront aménagées de façon qualitative (espaces non imperméabilisés, traitement paysager du stationnement, …).

Des perspectives visuelles devront être maintenues depuis la RD195A afin de visualiser l'épaisseur du tissu urbain et d'éviter la création d'un mur bâti.

De manière générale, sur l'ensemble de la zone, seules les plantations d'essences locales sont autorisées. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération une densité minimale brute moyenne de 36 logements à l'hectare devra être respectée (soit 137 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

Le site pourra accueillir des constructions à vocation d'équipements, à condition de respecter la densité minimale brute moyenne imposée.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 35% du programme de logements.

Les nouvelles constructions principales devront intégrer au moins deux des quatre prescriptions suivantes permettant la prise en compte du développement durable :

- Orientation des bâtiments permettant de favoriser la récupération des apports solaires, la valorisation de la lumière naturelle et la limitation des déperditions énergétiques (recours à une construction bioclimatique) ;
- Utilisation de matériaux renouvelables, récupérables ou recyclables pour une partie du gros œuvre et de l'isolation ;
- Intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable ;
- Intégration de caractéristiques de bâtiments « à biodiversité positive » :
    - Bâti servant de supports physiques à des plantes grimpantes ;
    - Bâti conçu de manière à intégrer des structures-nichoirs ;
    - Bâti conçu de manière à développer des micro-habitats ;
    - …

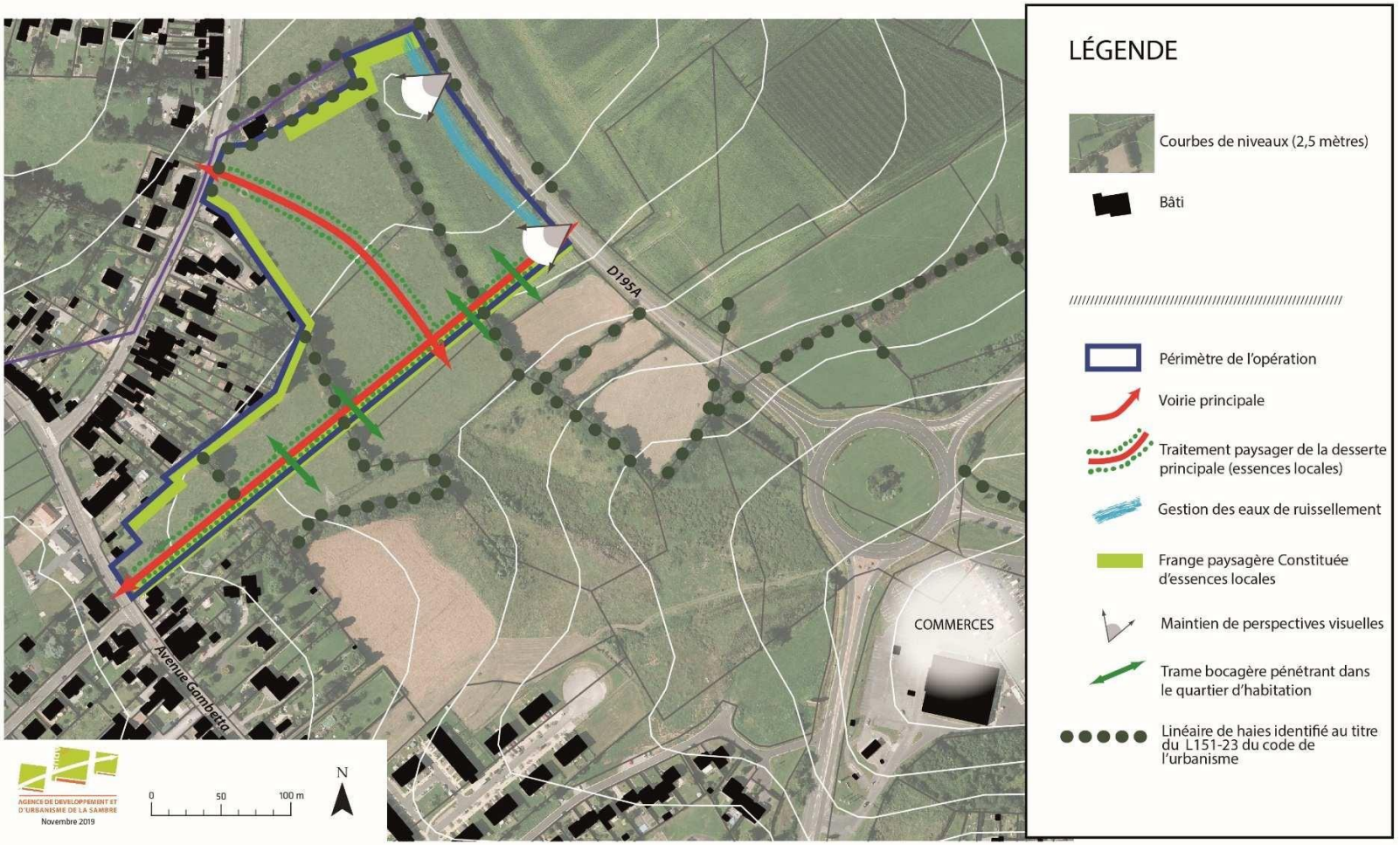
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **HAUTMONT** - Secteur Nord

Avenue Gambetta, Rue du Blanc Pignon

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



HAUTMONT – SECTEUR DE LA TORNADE

En 2008, ce site a été touché par d'importantes destructions provoquées par le passage d'une tornade. Le projet vise à reconquérir ces secteurs qui n'ont pas encore été réinvestis et d'y apporter davantage de mixité fonctionnelle.

Le site Nord a vocation à accueillir des logements ainsi qu'au moins une des destinations suivantes :

- services,
- équipements publics,
- commerce,
- équipement,
- activités de loisirs.

Le site Est est dédié aux logements.

Les secteurs d'implantation retenus sont à privilégier, ils devront cependant être réalisés dans le respect des équilibres généraux.

L'urbanisation de chacun des sites est indépendante. Les différentes zones peuvent être aménagées en plusieurs phases à condition de ne pas compromettre l'aménagement global de chaque zone.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

Pour le site Est, un maillage de voiries carrossables devra être créé afin de constituer une desserte cohérente. Des venelles piétonnes pourront être aménagées.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements et d'activités proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé :

- pour les logements collectifs et intermédiaires,
- pour les activités,
- entre les logements et activités.

Le stationnement du logement individuel pourra être organisé à l'échelle des parcelles. Le stationnement pourra être également rendu possible le long de la desserte principale, par des places matérialisées au sol.

Du stationnement deux roues devra être prévu en cas de création de logements collectifs ainsi qu'en cas de création d'activités.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création d'un maillage de cheminements doux afin de connecter les sites au tissu existant et aux équipements alentours.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les espaces de stationnement mutualisés et les logements et activités, afin de sécuriser les parcours. Un accompagnement paysager de ces cheminements doux sera à privilégier.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long des nouvelles voies, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des pistes ou bandes cyclables pourront être créées.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Afin de préserver le voisinage et d'intégrer les constructions, les limites végétales existantes en fond de parcelles devront être respectées.

L'aménageur devra créer une frange paysagère plantée d'essences locales et clôturée afin de séparer via un écran végétal le site Est du parcellaire agricole.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant :

- à l'échelle de l'opération du site Nord, une densité minimale brute moyenne de 30 logements à l'hectare devra être respectée (soit 48 logements environ) ;
- à l'échelle de l'opération du site Est, une densité minimale brute moyenne de 18 logements à l'hectare devra être respectée (soit 26 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de ces zones une mixité d'occupation.

Sur le site Ouest, l'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 35% du programme de logements.

Sur le site Est, l'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 35% du programme de logements.

Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **HAUTMONT** - Secteur de la tornade
Rue René Collet

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS



JEUMONT – SECTEUR DE L'ARCHEVÊCHE

Le site est un cœur d'îlot situé à l'arrière des rues Marx Dormoy, Saint Jean et Victor Basch. La partie sud de la zone longe la RD 959.

Le site est situé au sud de la zone de projet à destination habitat du secteur de la Justice.

La zone peut être aménagée en plusieurs phases à condition de ne pas compromettre l'aménagement global de la zone.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

La desserte de la zone s'appuiera sur les accès existants. Un principe de bouclage de voirie hiérarchisé sera développé, notamment entre les rues Marx Dormoy (2 points d'accès), Victor Basch (1 point d'accès) et Saint Jean (1 point d'accès). A terme, une continuité entre l'accès Nord Rue Marx Dormoy et la rue Victor Basch pourra être recherchée.

Le traitement des carrefours devra être sécurisé, et plus particulièrement au regard de l'accès rue Marx Dormoy, en vis-à-vis avec l'accès vers la zone de la Justice.

Les accès se feront à double sens. La zone devra être traversante et ne devra pas être organisée en impasse.

Une desserte interne carrossable à double sens desservira la zone. Elle sera plantée d'alignements d'arbres à haute tige.

L'accès aux parcelles se fera directement depuis la desserte interne.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de l'opération.

Le stationnement du logement individuel devra être organisé à l'échelle des parcelles.

Du stationnement deux roues devra être prévu.

CHEMINEMENTS DOUX

Des cheminements doux viendront étoffer la desserte et favoriseront les possibilités de raccordement aux quartiers limitrophes et aux équipements. Ils se localiseront préférentiellement en support de la trame verte et permettront une connexion avec les quartiers alentours. Ils permettront un lien direct avec le GR Pays de l'Avesnois.

L'utilisation des transports collectifs sera favorisée par des accès facilités aux points d'arrêt.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte principale, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des bandes ou pistes cyclables pourront être créées sur la desserte principale.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Les espaces publics et privés participeront à la qualité paysagère. Le traitement des voiries, des stationnements et des liaisons douces fera l'objet d'un accompagnement paysager.

La végétalisation sera réalisée avec des essences locales.

Des franges paysagères seront constituées. Elles permettront d'assurer la transition avec les zones déjà urbanisées et de participer à l'intégration paysagère depuis la RD 959.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Les espaces publics, les poches de stationnement et les liaisons douces devront être réalisés préférentiellement en matériaux perméables.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

Les eaux pluviales de voiries devront être gérées à l'aide de techniques alternatives permettant le limiter les débits de rejet. Ces aménagements seront le support d'une valorisation paysagère (noues, bassins, …)

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant, une densité minimale brute moyenne de 27 logements par hectare devra être respectée (soit 10~~96~~ logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

Le site pourra accueillir des constructions à vocation d'équipements, à condition de respecter la densité minimale brute moyenne imposée.

L'aménagement veillera à conserver des transitions avec les constructions à vocation habitat existantes.

Les constructions devront prendre en compte l'urbanisation existante en termes d'orientation des bâtiments et de hauteurs, afin de limiter les vis-à-vis.

Les nouvelles constructions principales devront intégrer au moins deux des quatre prescriptions suivantes permettant la prise en compte du développement durable :

- Orientation des bâtiments permettant de favoriser la récupération des apports solaires, la valorisation de la lumière naturelle et la limitation des déperditions énergétiques (recours à une construction bioclimatique) ;
- Utilisation de matériaux renouvelables, récupérables ou recyclables pour une partie du gros œuvre et de l'isolation ;
- Intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable ;
- Intégration de caractéristiques de bâtiments « à biodiversité positive » :
    - Bâti servant de supports physiques à des plantes grimpantes ;
    - Bâti conçu de manière à intégrer des structures-nichoirs ;
    - Bâti conçu de manière à développer des micro-habitats ;
    - …

Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **JEUMONT** - Archevêché

Rue Maurice Willot, rue du 19 Mars 1962, rue du Général de Gaule, Rue du 158 Régiment d'Infanterie

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



LÉGENDE

- Courbes de niveaux (2,5 mètres)
- Bâti
- Périmètre de l'opération
- Principes d'accès
- Carrefour à sécuriser
- Principe d'une possible continuité de la voirie à long terme
- Arrêt de transports en commun
- Principe de continuité modes doux
- GR Pays de l'Avesnois
- Frange paysagère en tampon avec les zones déjà urbanisées
- Linéaire de haies identifié au titre du L151-23 du code de l'urbanisme
- Frange paysagère participant au paysagement depuis la RD959

JEUMONT – SECTEUR DE LA JUSTICE

Le site est situé à l'arrière de la rue Marx Dormoy et la rue Victor Basch. Il est situé au nord de l'opération secteur de l'Archevêché.

La servitude GRT Gaz devra être prise en compte dans l'aménagement de la zone.

La zone peut être aménagée en plusieurs phases à condition de ne pas compromettre l'aménagement global de la zone.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

La desserte de la zone s'appuiera sur les accès existants. Un principe de bouclage de voirie carrossable hiérarchisé sera développé, notamment entre les rues Marx Dormoy (1 point d'accès), Victor Basch (1 point d'accès) et Impasse de la Briqueterie (1 point d'accès).

Le traitement des carrefours devra être sécurisé, et plus particulièrement au regard de l'accès rue Marx Dormoy, en vis-à-vis avec l'accès vers le secteur de l'Archechêvé.

Les accès se feront à double sens. La zone devra être traversante et ne devra pas être organisée en impasse.

Une desserte interne à double sens desservira la zone. Elle sera plantée d'alignements d'arbres à haute tige.

L'accès aux parcelles se fera directement depuis la desserte interne.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé à l'entrée de la zone pour répondre aux besoins de l'opération.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

Du stationnement deux roues devra être prévu.

CHEMINEMENTS DOUX

Des cheminements doux viendront étoffer la desserte et favoriseront les possibilités de raccordement aux quartiers limitrophes et aux équipements. Ils se localiseront préférentiellement en support de la trame verte et permettront une connexion avec les quartiers alentours.

L'utilisation des transports collectifs sera favorisée par des accès facilités aux points d'arrêt.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte principale, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des bandes ou pistes cyclables pourront être créées sur la desserte principale.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Les espaces publics et privés participeront à la qualité paysagère. Le traitement des voiries, des stationnements et des liaisons douces fera l'objet d'un accompagnement paysager.

La végétalisation sera réalisée avec des essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

Des franges paysagères seront constituées. Elles permettront d'assurer la transition avec les zones déjà urbanisées.

Le corridor vert présent sur la zone devra être valorisé et protégé.

Les haies de mitoyenneté entre les parcelles devront être plantées d'essences locales par l'aménageur sur les limites séparatives, afin de reconstituer le paysage bocager.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Les espaces publics, les poches de stationnement et les liaisons douces devront être réalisés préférentiellement en matériaux perméables.

Les eaux pluviales de voiries devront être gérées à l'aide de techniques alternatives permettant le limiter les débits de rejet. Ces aménagements seront le support d'une valorisation paysagère (noues, bassins, …).

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération une densité minimale brute moyenne de 36 logements par hectare devra être respectée (soit 186 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

Le site pourra accueillir des constructions à vocation d'équipements, à condition de respecter la densité minimale brute moyenne imposée.

Les constructions devront prendre en compte l'urbanisation existante en termes d'orientation des bâtiments et de hauteurs, afin de limiter les vis-à-vis.

L'aménagement veillera à conserver des transitions avec les constructions à vocation habitat existantes.

Les nouvelles constructions principales devront intégrer au moins deux des quatre prescriptions suivantes permettant la prise en compte du développement durable :

- Orientation des bâtiments permettant de favoriser la récupération des apports solaires, la valorisation de la lumière naturelle et la limitation des déperditions énergétiques (recours à une construction bioclimatique) ;
- Utilisation de matériaux renouvelables, récupérables ou recyclables pour une partie du gros œuvre et de l'isolation ;
- Intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable ;
- Intégration de caractéristiques de bâtiments « à biodiversité positive » :
    - Bâti servant de supports physiques à des plantes grimpantes ;
    - Bâti conçu de manière à intégrer des structures-nichoirs ;
    - Bâti conçu de manière à développer des micro-habitats ;
    - …

Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi

OAP HABITAT///// JEUMONT

Secteur de la Justice

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



LÉGENDE


Courbes de niveaux (2,5 mètres)

Bâti

Périmètre de l'opération

Desserte de la zone par trois accès (rue Marx Dormoy, rue Victor Basch et impasse de la Briqueterie)

Sécurisation des accès à étudier

Principe de continuité des cheminements doux

Arrêt de transport en commun

Servitude GRT gaz à intégrer (cf.Annexes PLUI)

Trame végétale existante à préserver (corridor vert)

Frange paysagère tampon avec les zones déjà urbanisées et les activités économiques existantes

Linéaire de haies identifié au titre du L151-23 du code de l'urbanisme

Elément patrimonial classé au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme



JEUMONT – RUE ROGER SALENGRO

Le site, d'une superficie d'environ 1,5 hectare, est situé Rue Salengro. Il est situé à proximité du complexe sportif Alain Mimoun et d'une résidence de logements collectifs.

L'urbanisation doit faire l'objet d'une réflexion d'aménagement global.

Etant donné la configuration du site, l'aménagement de la zone pourra être réalisé en plusieurs opérations à condition qu'aucune d'entre elles ne vienne compromettre la faisabilité des autres.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

La desserte de la zone s'appuiera sur les accès de la résidence existante.

Les accès se feront à double sens.

Une desserte interne carrossable à double sens desservira la zone. Elle sera plantée d'alignements d'arbres à haute tige.

L'accès aux parcelles se fera directement depuis la desserte interne.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone. A ce titre, le stationnement existant à l'arrière de la résidence devra être questionné (mutualisation, agrandissement, …)

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

Des cheminements doux viendront étoffer la desserte et favoriseront les possibilités de raccordement aux quartiers limitrophes et aux équipements, notamment sportifs.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours.

En dehors des zones de rencontres, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte principale, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des bandes ou pistes cyclables pourront être créées sur la desserte principale.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Les espaces publics et privés participeront à la qualité paysagère. Le traitement des voiries, des stationnements et des liaisons douces feront l'objet d'un accompagnement paysager.

La végétalisation sera réalisée avec des essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

Des franges paysagères seront constituées. Elles permettront d'assurer la transition avec les zones déjà urbanisées. L'opération sera mise à l'écart des équipements sportifs, de l'urbanisation existante et des terrains agricoles via la création d'un écran végétal. Le linéaire de haies existant sera préservé.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions

parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Les espaces publics, les poches de stationnement et les liaisons douces devront être réalisés préférentiellement en matériaux perméables.

Les eaux pluviales de voiries devront être gérées à l'aide de techniques alternatives permettant le limiter les débits de rejet. Ces aménagements seront le support d'une valorisation paysagère (noues, bassins, …).

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération, une densité minimale brute moyenne de 27 logements par hectare devra être respectée (soit 41 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

Le site pourra accueillir des constructions à vocation d'équipements, à condition de respecter la densité minimale brute moyenne imposée.

L'aménagement veillera à conserver des transitions avec les constructions à vocation habitat existantes.

Les constructions devront prendre en compte l'urbanisation existante en termes d'orientation des bâtiments et de hauteurs, afin de limiter les vis-à-vis.

Les nouvelles constructions principales devront intégrer au moins deux des quatre prescriptions suivantes permettant la prise en compte du développement durable :

- Orientation des bâtiments permettant de favoriser la récupération des apports solaires, la valorisation de la lumière naturelle et la limitation des déperditions énergétiques (recours à une construction bioclimatique) ;
- Utilisation de matériaux renouvelables, récupérables ou recyclables pour une partie du gros œuvre et de l'isolation ;
- Intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable ;
- Intégration de caractéristiques de bâtiments « à biodiversité positive » :
    - Bâti servant de supports physiques à des plantes grimpantes ;
    - Bâti conçu de manière à intégrer des structures-nichoirs ;
    - Bâti conçu de manière à développer des micro-habitats ;
    - …

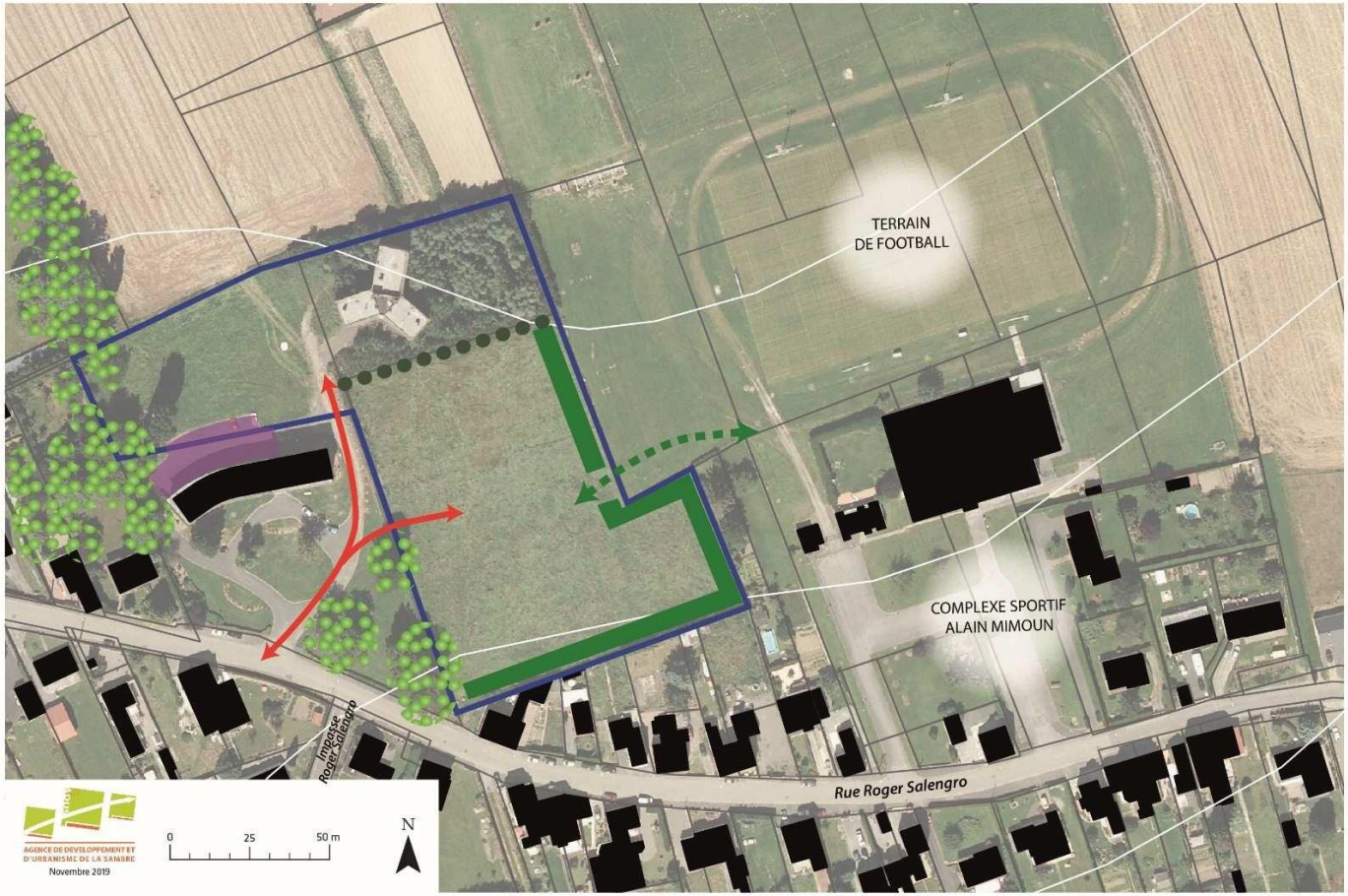
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi

OAP HABITAT///// JEUMONT

Rue Roger Salengro

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



LÉGENDE



Courbes de niveaux (2,5 mètres)

Bâti

Périmètre de l'opération

Accès via l'opération existante

Stationnment existant à questionner (mutualisation, agrandissement,...)

Perméabilité de la zone pour les modes doux vers les équipements sportifs

Trame végétale existante

Linéaire de haies identifié au titre du L151-23 du code de l'urbanisme

Mise à l'écart de l'opération via un écran végétal aux abords des équipements sportifs, de l'urbanisation existante et des terrains agricoles



LEVAL – RUE EMILE BRASSELET – SECTEUR MAIRIE

Le site, d'une superficie d'environ 9000 m², est situé à proximité de l'école, de la mairie et de la médiathèque de Leval.

La zone peut être aménagée en plusieurs phases à condition de ne pas compromettre l'aménagement global de la zone.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

La zone sera desservie par une voirie carrossable par la rue Emile Brasselet.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé en cœur de parcelle, notamment pour les logements qui seront créés en front à rue.

Une possibilité de mutualiser le stationnement existant autour de la mairie et de la médiathèque devra être étudiée.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création de cheminements doux. A ce titre, la zone devra permettre la continuité des cheminements piétons existants (cheminement mairie, école, jardins potagers, …)

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les éventuels espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours. Un accompagnement paysager de ces cheminements doux sera à privilégier.

En dehors des zones de rencontres, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte principale, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des bandes ou pistes cyclables pourront être créées sur la desserte principale.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Elle pourra prendre appui sur la végétation existante (conservation des espèces les plus significatives).

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération, une densité minimale brute moyenne de 30 logements par hectare devra être respectée (soit 27 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 100% du programme de logements.

L'implantation des constructions sur la zone devra s'accrocher à l'urbanisation existante. Un front bâti devra être créé en continuité de l'existant sur la rue Francis Demay (même gabarit, typologies et alignement que les constructions voisines). Des cellules commerciales pourront être créées en rez-de-chaussée.

Les nouvelles constructions principales devront intégrer au moins deux des quatre prescriptions suivantes permettant la prise en compte du développement durable :

- Orientation des bâtiments permettant de favoriser la récupération des apports solaires, la valorisation de la lumière naturelle et la limitation des déperditions énergétiques (recours à une construction bioclimatique) ;
- Utilisation de matériaux renouvelables, récupérables ou recyclables pour une partie du gros œuvre et de l'isolation ;
- Intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable ;
- Intégration de caractéristiques de bâtiments « à biodiversité positive » :
    - Bâti servant de supports physiques à des plantes grimpantes ;
    - Bâti conçu de manière à intégrer des structures-nichoirs ;
    - Bâti conçu de manière à développer des micro-habitats ;
    - …

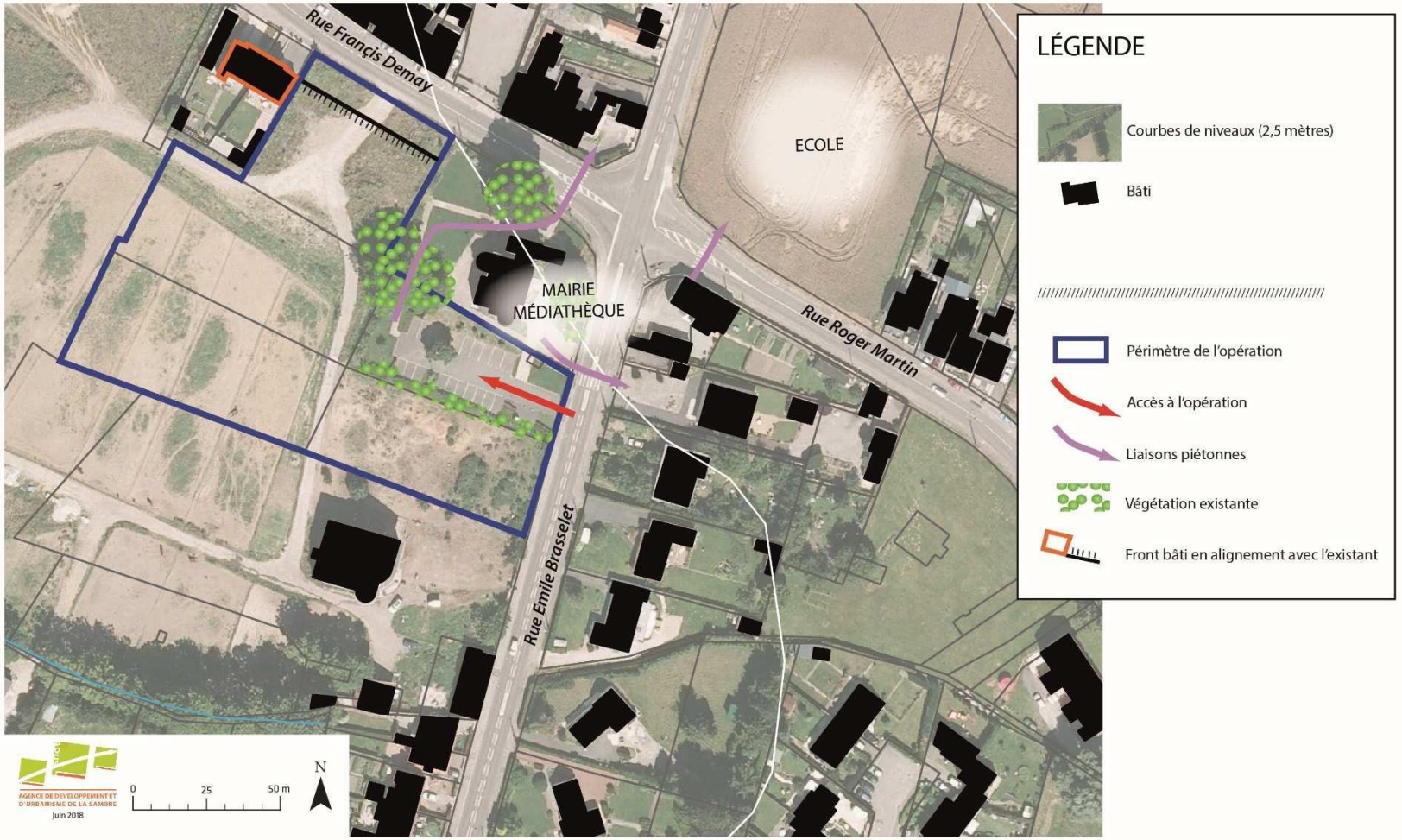
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **LEVAL** - Secteur Mairie

Rue Emile Brasselet

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT





LEVAL – RUE EMILE BRASSELET – SECTEUR CITE FERRER

Le site, d'une superficie d'environ 2,2 hectares, est situé à proximité de l'école, de la mairie et de la médiathèque de Leval. Un léger talus est présent le long de la rue Emile Brasselet.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

La zone devra respecter la notion d'aménagement d'ensemble pour assurer une meilleure intégration paysagère ; architecturale et environnementale.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au taux de remplissage de l'autre zone à urbaniser de la commune (secteur Mairie)

Un taux de remplissage de 70% de la deuxième zone à urbaniser de la commune (secteur Mairie) doit pouvoir enclencher l'ouverture à l'urbanisation de la zone concernée par cette OAP (secteur Cité Ferrer).

Le taux de remplissage correspond au rapport entre le nombre de logements commencés (permis de construire délivrés et ayant fait l'objet d'une déclaration d'ouverture de chantier) dans la zone et le nombre de logements minimum projeté d'après les objectifs de densité indiqués dans son OAP sectorielle respective.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est par ailleurs liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

La zone sera desservie par la rue Emile Brasselet. Les accès pourront se faire à double sens.

Les accès sur la rue Emile Brasselet devront être sécurisés.

Une desserte principale à double sens desservira la zone. Elle sera carrossable.

L'opération ne pourra pas être organisée en impasse.

Le long de la route départementale, les accès devront être mutualisés et conçus de manière à ce que les véhicules puissent faire demi-tour et ressortir en marche avant.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Les stationnements seront aménagés le long de la desserte ou bien regroupés sur une aire de stationnement à l'entrée de la zone.

Le long de la route départementale, en cas de lotissement pour des maisons individuelles, les deux places de stationnement par logement devront être créés en dehors des garages.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création de cheminements doux.

A terme, la continuité piétonne de la cité Ferrer vers les jardins familiaux devra être préservée et plantée d'essences locales (ancienne voie ferrée)

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les éventuels espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours. Un accompagnement paysager de ces cheminements doux sera à privilégier.

Des bandes ou pistes cyclables pourront être créées sur la desserte interne.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte principale, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

La frange végétale située au sud de la zone devra être préservée ou consolidée via des essences locales afin de prendre en compte les habitations existantes.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Les clôtures situées sur les franges de la zone et au contact direct de la zone agricole devront permettre le passage de la petite faune. Des perspectives visuelles sont à maintenir vers l'espace agricole.

Un espace vert commun centralisé à destination des futurs résidents devra être inclus dans la zone. Sa réalisation, de même que les réseaux et les éventuels équipements propres à amener au droit de la parcelle seront à la charge de l'aménageur.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone. Si la création d'un bassin de tamponnement est rendue nécessaire, son positionnement sera fait préférentiellement en point bas du site, avec un traitement paysager qualitatif.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération, une densité minimale brute moyenne de 30 logements à l'hectare devra être respectée (soit 63 logements environ).

Afin de faciliter les parcours résidentiels, est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 20% du programme de logements.

En cas de mixité typologique et pour une meilleure intégration de l'opération, l'implantation de logements intermédiaires sera privilégiée en front à rue tandis que le fond de l'opération pourra être consacré à l'implantation de lots libres ou de logements individuels mitoyens en bande.

L'opération devra proposer un front à rue sur la rue Emile Brasselet.

Les nouvelles constructions principales devront intégrer au moins deux des quatre prescriptions suivantes permettant la prise en compte du développement durable :

- Orientation des bâtiments permettant de favoriser la récupération des apports solaires, la valorisation de la lumière naturelle et la limitation des déperditions énergétiques (recours à une construction bioclimatique) ;
- Utilisation de matériaux renouvelables, récupérables ou recyclables pour une partie du gros œuvre et de l'isolation ;
- Intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable ;
- Intégration de caractéristiques de bâtiments « à biodiversité positive » :
    - Bâti servant de supports physiques à des plantes grimpantes ;
    - Bâti conçu de manière à intégrer des structures-nichoirs ;
    - Bâti conçu de manière à développer des micro-habitats ;
    - …

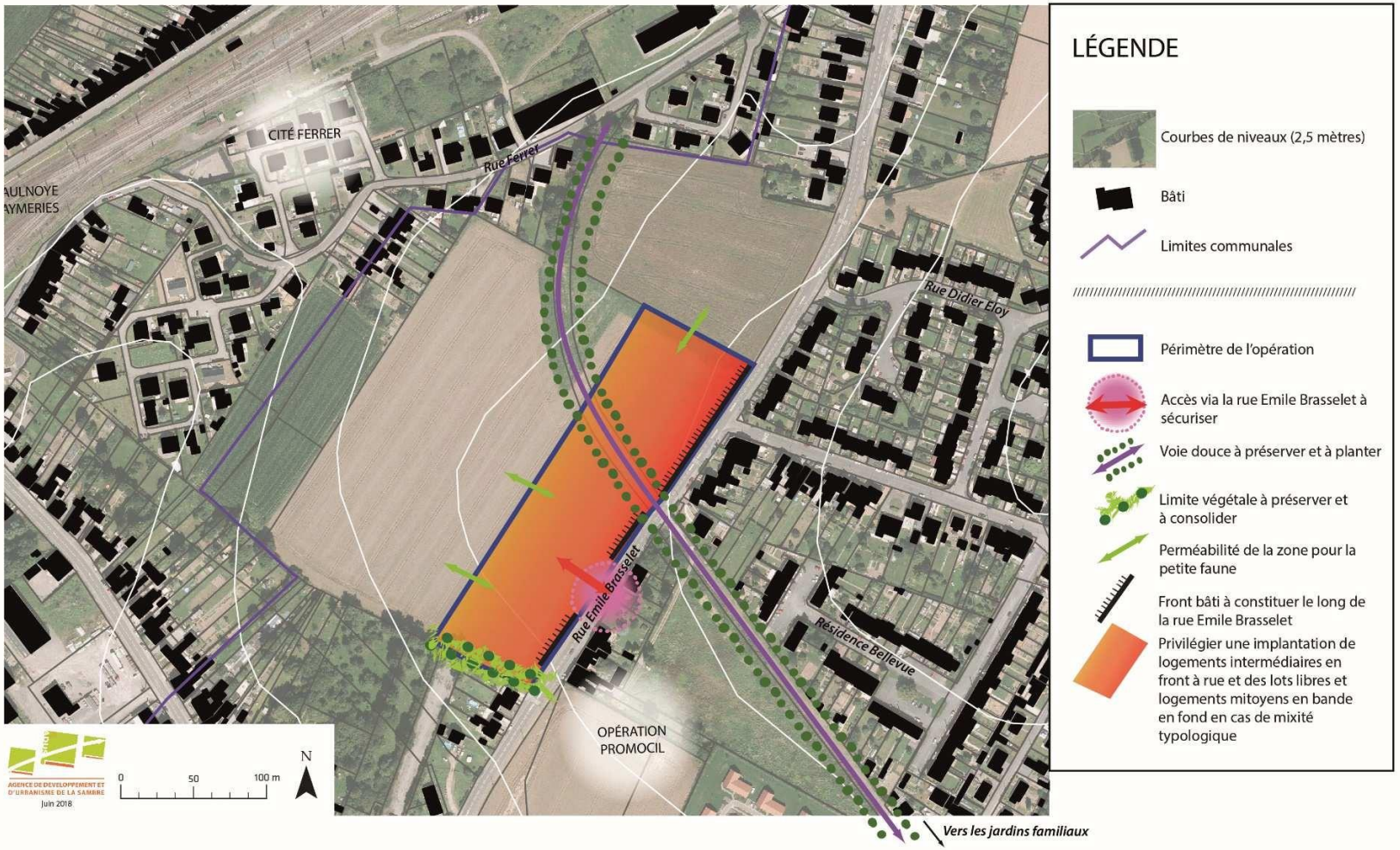
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **LEVAL** - Secteur Cité Ferrer

Rue Emile Brasselet

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT





LOUVROIL –QUARTIER DU POT D'ARGENT

Le site s'étend sur une large partie de l'actuel quartier du pot d'argent. Il est notamment composé de la place Léon Blum, de la résidence du Pot d'Argent, de la piscine de Louvroil, ainsi que de deux clairières (cf. plan). La zone de 1AU s'étend sur une superficie d'environ 2,6 ha. Ce développement urbain est situé à moins de 200 m à pieds de la mairie de Louvroil et participera à l'animation du centre-ville.

Le site possède un relief marqué, cet élément devra être pris en compte dans l'aménagement de la zone et notamment de la gestion de l'eau.

Un des objectifs de la présente OAP est de donner à la place Léon Blum une vraie fonction d'espace public qui fera le lien entre les équipements présents (collège, espace culturel, médiathèque), la résidence du pot d'argent et le reste de la ville, alors que la place sert actuellement principalement de giratoire pour les voitures.

En outre, elle vise à affirmer le rôle structurant de l'axe nord-sud du site par un traitement qualitatif des espaces publics, notamment en donnant une place aux modes de déplacement alternatif à l'automobile et en apportant une dimension végétale à la rue par la réalisation d'une noue.

L'urbanisation doit faire l'objet d'une réflexion d'aménagement global. La zone peut être aménagée en plusieurs phases ; aucune phase ne pourra compromettre l'aménagement global de l'opération.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

L'axe Nord-Sud représente l'axe majeur du site et en constitue la desserte principale. Les dessertes secondaires privilégieront les cheminements doux, des solutions de type cours urbaines pourront être retenu.

La zone de la piscine, la clairière Est et la clairière Ouest seront chacune desservies par au moins un accès en double sens depuis la rue de la Résidence du Pot d'Argent.

Le carrefour situé au niveau croisement entre la Route d'Avesnes et la rue de la Résidence du Pot d'Argent devra être traité qualitativement et être aménagé de façon sécuritaire pour tous les usagers.

Ces zones seront desservies de manière secondaire par des voies nouvelles afin de constituer un maillage de voiries cohérent. Des venelles piétonnes pourront être créées.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

Les stationnements pour visiteurs à l'échelle de la zone pourront être aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

Une réflexion devra être menée pour réaliser un parking à destination de la salle socio-culturelle JC Casadeusus en accroche à la place Léon Blum.

Tous les stationnements de la partie de l'opération destinée à la construction nouvelle, qu'ils soient réalisés à la parcelle ou mutualisés, devront être perméables.

CHEMINEMENTS DOUX

Le site devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création de cheminements doux.

Les cheminements doux devront représenter maillage structurant pour le quartier et permettront par ailleurs de faire le lien entre le quartier et l'ensemble de la commune. L'aménageur devra veiller à assurer la continuité de ce réseau. Les accès à l'arrêt de transport en commun situé Route d'Avesnes devront être facilités et sécurisés. A ce titre, à l'échelle de la zone, la desserte secondaire se fera préférentiellement de manière piétonne. Les principes de cours urbaines pourront être retenus.

La place Léon Blum et l'axe nord-sud, notamment, devront être aménagés de manière à accorder une place privilégiée aux modes doux et réduire la place de la voiture.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les éventuels espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours. Un accompagnement paysager de ces cheminements doux sera à privilégier.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Lorsque ces cheminements sont à l'écart de la circulation automobile, ils devront être réalisés en matériaux perméables de type stabilisé et devront être traités par des aménagements paysagers.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

- ***Pour la Place Léon Blum :***

En complément des éléments précités, la place Léon Blum, en tant que lien entre le secteur du pot d'argent et le reste de la ville, devra être traitée de manière qualitative. Il s'agira de faire de cette place un réel espace de vie de la commune en apportant un soin particulier aux espaces créés et à leurs usages. Ainsi, l'espace vert qui devra être créé sur cette place sera accompagné d'un mobilier urbain et d'éclairages permettant de donner un usage convivial à l'espace. Le traitement de cette place devra permettre de signifier l'entrée du quartier par l'utilisation de matériaux spécifiques.

- ***Pour l'axe Nord-Sud :***

L'axe nord-sud sera traité qualitativement. Une large noue arborée qui va de la place Léon Blum à la zone permettra de capter les eaux de l'espace public et les acheminer jusqu'aux espaces naturels au sud de l'opération et donnera un aspect végétal au site.

- ***Pour les clairières :***

Les clairières sont les « portes d'entrées » nord de la zone naturelle.

Afin de réduire l'impact visuel des nouvelles constructions dans le paysage et de préserver le caractère végétal du site, la frange boisée devra être conservée, voir renforcée, sur le pourtour du site ; excepté sur les accès et sur la zone boisée située au Nord de la clairière Est où elle pourra être remise en question.

En complément de la noue arborée, des bassins paysagers devront être installés sur chaque clairière pour capter les eaux pluviales des espaces publics en partie basse du site. Ils permettront de faire le lien entre l'opération et les espaces naturels situés au sud.

- ***Pour la Résidence du Pot d'Argent:***

Une requalification de l'espace public devra être opérée ; cette requalification devra passer par un réaménagement des espaces publics afin de réduire la place de la voiture. Cela suppose que la destination piétonne de la placette centrale

soit affirmée et que la végétation prenne une plus grande place, notamment en intégrant de nouveaux espaces verts sur l'espace public.

La limite entre les espaces publics et espaces privés manque de clarté. Ainsi pour mieux définir cette séparation, il est recommandé de mettre en place des clôtures.

- ***Pour l'ensemble des espaces :***

D'une manière générale, les espèces significatives présentes devront servir de support à la végétation du site.

Dans l'ensemble de la zone, des petites bandes arbustives devront être plantées afin de clairement délimiter les espaces publics et privés.

Les nouvelles plantations devront être composée d'essences locales (arbres à haute tige, arbustes et haies, ensemble ou séparément). La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

En complément des aménagements de gestion des eaux pluviales déjà évoqués, des solutions du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone. Si la création d'un bassin de tamponnement est rendue nécessaire, son positionnement sera fait préférentiellement en point bas du site, avec un traitement paysager qualitatif. Le positionnement et le traitement paysager de ces bassins de tamponnement pourront permettre une transition entre les espaces naturels au sud de la zone et l'opération.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération une densité moyenne brute minimale de 36 logements à l'hectare devra être respectée (soit 94 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation. L'implantation des constructions sur la zone devra s'accrocher à l'urbanisation existante.

Le site pourra accueillir des constructions à vocation d'équipements, à condition de respecter la densité minimale brute moyenne imposée.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 55% du programme de logements.

L'implantation des constructions sur la zone devra s'accrocher à l'urbanisation existante.

Les nouvelles constructions principales devront intégrer au moins trois des quatre prescriptions suivantes permettant la prise en compte du développement durable :

- Orientation des bâtiments permettant de favoriser la récupération des apports solaires, la valorisation de la lumière naturelle et la limitation des déperditions énergétiques (recours à une construction bioclimatique) ;
- Utilisation de matériaux renouvelables, récupérables ou recyclables pour une partie du gros œuvre et de l'isolation ;
- Intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable ;
- Intégration de caractéristiques de bâtiments « à biodiversité positive » :
    - Bâti servant de supports physiques à des plantes grimpantes ;
    - Bâti conçu de manière à intégrer des structures-nichoirs ;
    - Bâti conçu de manière à développer des micro-habitats ;
    - …

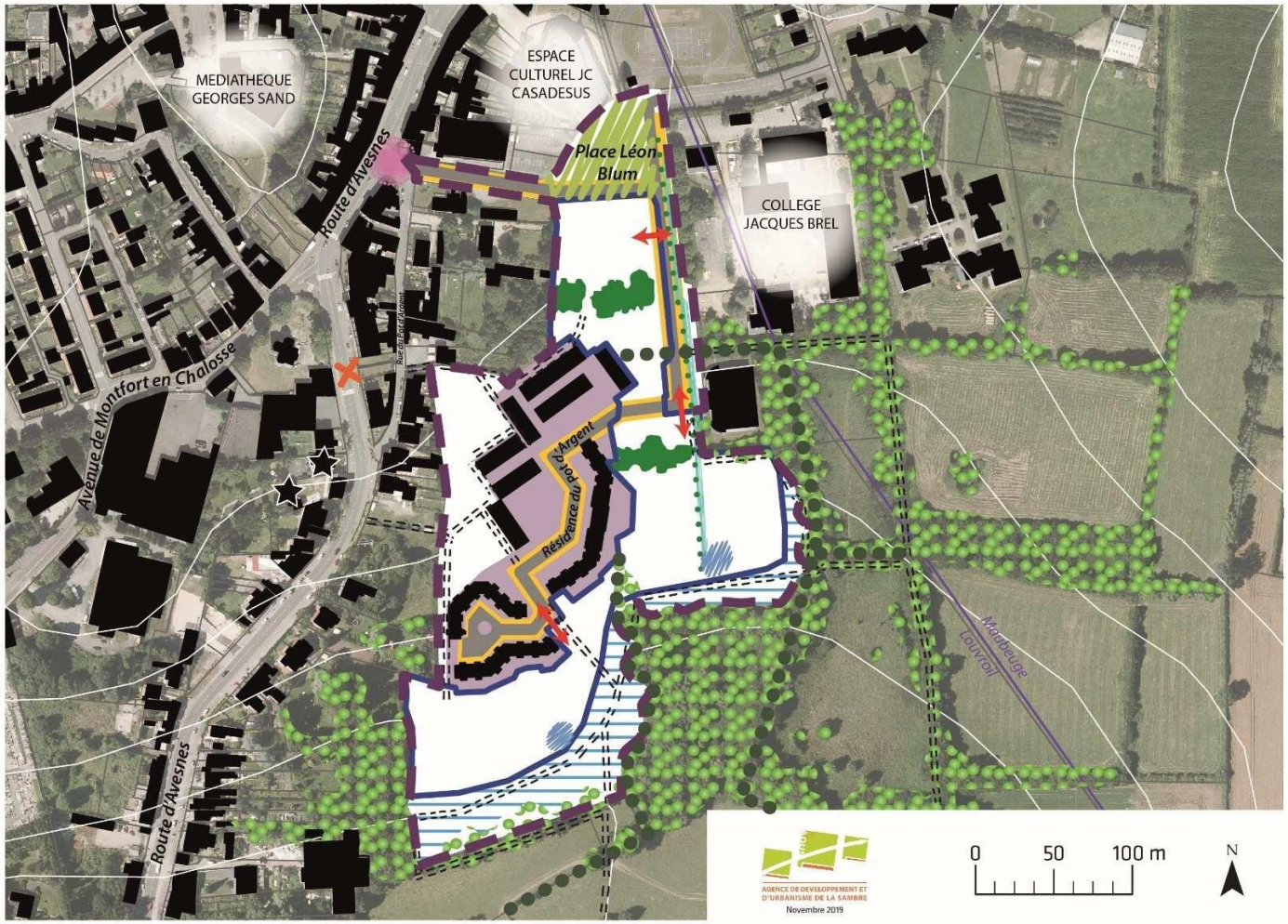
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **LOUVROIL** - Quartier du Pot d'Argent

Résidence du Pot d'Argent

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



LÉGENDE


Courbes de niveaux (2,5 mètres)

Limite communale

Bâti

Patrimoine à protéger au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme

Périmètre de l'OAP

Accès et carrefour à sécuriser

Zone de projet

Arrêt de bus

Résidence du Pot d'Argent

Large noue arborée

Place à réaménager afin d'affirmer le rôle de la place comme lien entre le quartier du Pot d'Argent, les équipements et le reste de la ville

Bassin paysager (localisation de principe)

Accès en double sens

Zone humide présent dans le périmètre de l'OAP

Voirie existante

Zone boisée à conserver

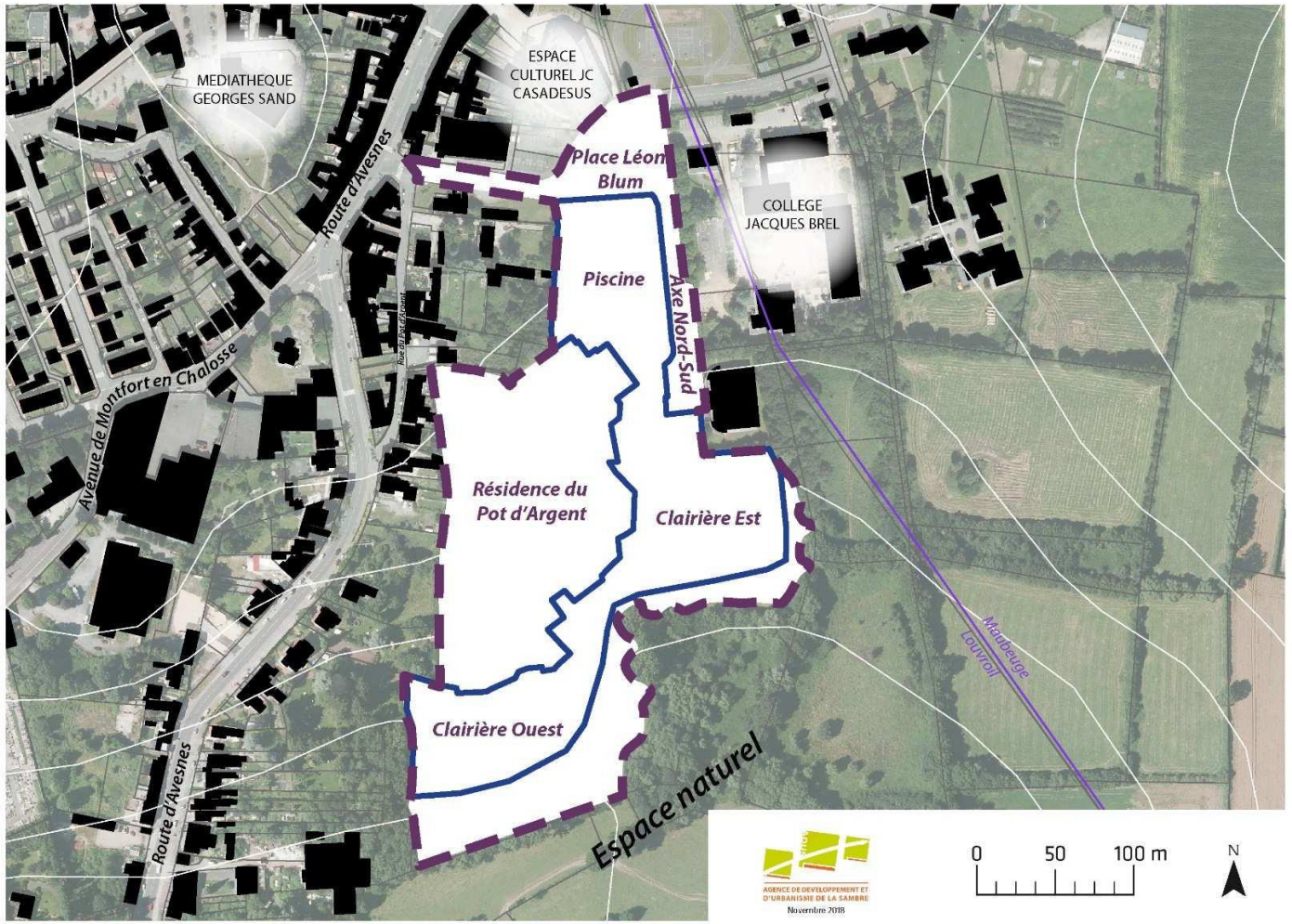
Trottoir à réaménager

Frange boisée pouvant être remise en question

Cheminement doux (localisation de principe)

Linéaire de haies identifié au titre du L151-23 du code de l'urbanisme

Localisation des secteurs du projet





LOUVROIL – RUE DES FONDERIES

Le site, d'une superficie d'environ 3,4 ha, se situe sur la rue Romain Duchateau et de la Rue des Fonderies et à proximité de la voie ferrée reliant Maubeuge et Aulnoye-Aymeries. Ce développement urbain est à proximité de la commune de Maubeuge.

Le risque de pollution des sols devra être pris en compte au vu de l'historique de l'occupation du site, le réaménagement de la friche sera conditionné à la réalisation des études environnementales et sanitaires exigées par le Code de l'Environnement et le Code de l'Urbanisme.

L'urbanisation doit faire l'objet d'une réflexion d'aménagement global. La zone peut être aménagée en plusieurs phases ; aucune phase ne pourra compromettre l'aménagement global de l'opération.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

Cette zone sera desservie par une voirie carrossable à partir au moins trois accès :

- Un à double sens à partir du croisement de la Rue Romain Duchateau et de la rue des Fonderies,
- Un à double sens à partir de la rue des Fonderies,
- En sens unique depuis la Rue Wige.

Les trois carrefours situés au niveau croisement entre la Route d'Avesnes et la Rue Romain Duchateau ; de la Rue des Fonderies et de la Rue Jules Gallois ; ainsi que la rue Wige et de la rue Jules Gallois devront être traités qualitativement et être aménagés de façon sécuritaire pour tous les usagers.

La zone sera desservie par des voies nouvelles afin de constituer un maillage de voiries secondaires cohérent. Des venelles piétonnes pourront être créées.

Les voies en impasse sont interdites.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

De plus, les stationnements pour visiteurs à l'échelle de la zone pourront être aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création de cheminements doux.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les éventuels espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours. Un accompagnement paysager de ces cheminements doux sera à privilégier.

Des bandes cyclables pourront être créées sur la desserte principale (marquage au sol).

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Afin de réduire l'impact visuel des nouvelles constructions dans le paysage et de préserver en partie le caractère végétal du site, une frange boisée devra être conservée sur le pourtour du site, excepté sur les accès et éventuellement sur le front à rue de la rue des fonderies. Cette frange devra être suffisamment importante sur la limite Sud-Est de la zone afin de limiter les nuisances liées à une éventuelle activité économique. Enfin, les nouvelles plantations devront être composée d'essences locales (arbres à haute tige, arbustes et haies, ensemble ou séparément). La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

Afin d'isoler la zone de la circulation ferroviaire, une zone boisée devra être conservé le long de la voie ferrée. Celle-ci devra être de taille suffisamment importante pour maintenir la fonction de barrière acoustique.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone. Si la création d'un bassin de tamponnement est rendue nécessaire, son positionnement sera fait préférentiellement en point bas du site, avec un traitement paysager qualitatif.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération une densité moyenne brute minimale de 36 logements à l'hectare devra être respectée (soit 126 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

Le site pourra accueillir des constructions à vocation d'équipements, à condition de respecter la densité minimale brute moyenne imposée.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 55% du programme de logements.

L'implantation des constructions sur la zone devra s'accrocher à l'urbanisation existante.

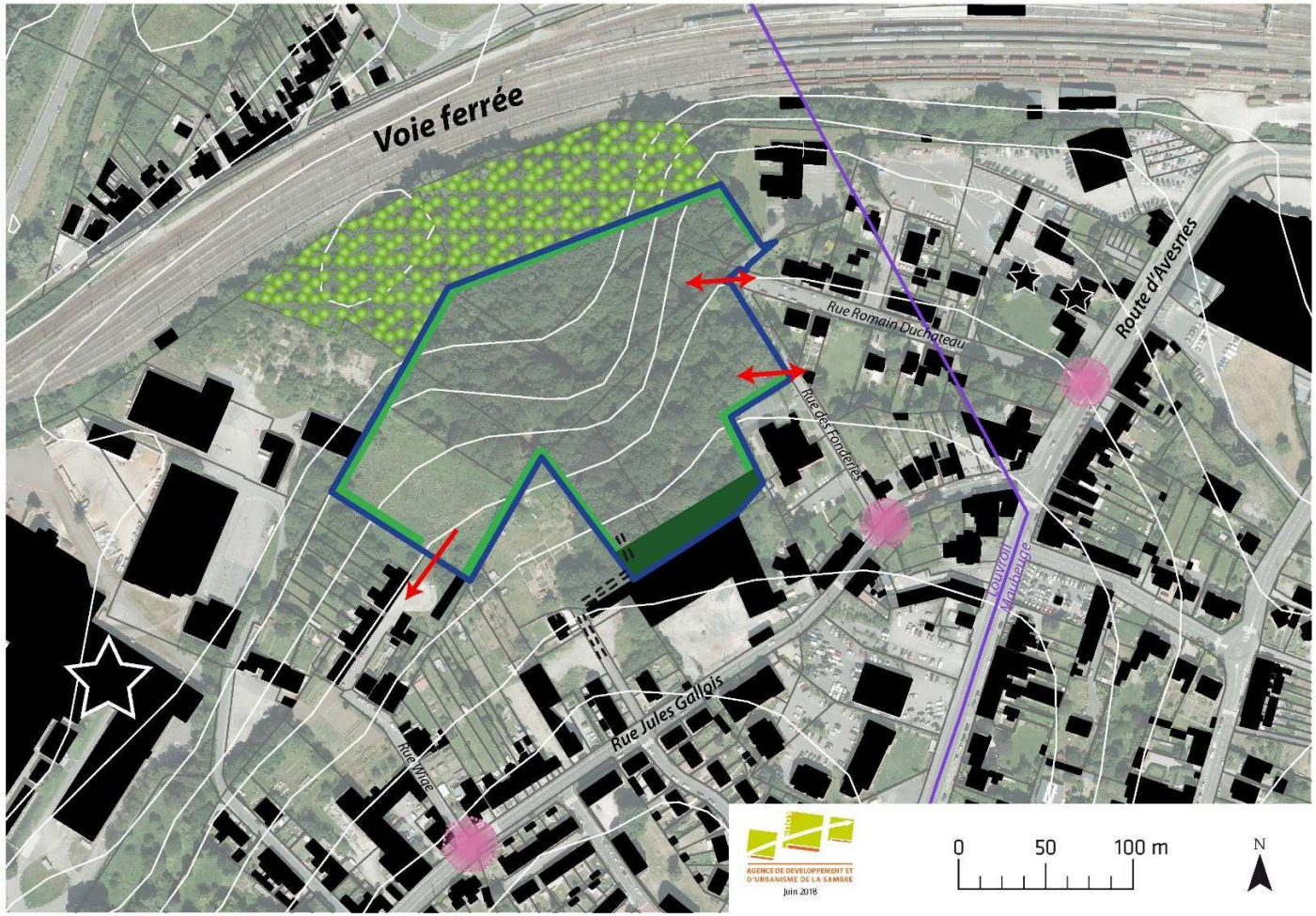
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **LOUVROIL -** Rue des Fonderies

Rue des Fonderies - Rue des Wiges - Rue Romain Duchateau

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



LÉGENDE


Courbes de niveaux (2,5 mètres)

Limite communale

Bâti

Périmètre de l'opération

Frange végétale à conserver

Accès en double sens

Frange végatale à conserver et à renforcer afin d'isoler le site d'une activité économique

Accès en sens unique

Zone Boisée à conserver afin d'isoler le site de la voie ferrée

Cheminement doux

Patrimoine à protéger au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme

Accès et carrefour à sécuriser

LOUVROIL – RUE JULES GALLOIS

Le site, d'une superficie d'environ 1 ha, se situe sur la rue Jules Gallois. Ce développement urbain est à proximité des axes de transport (RN2), d'un équipement scolaire et d'une zone commerciale.

L'urbanisation doit faire l'objet d'une réflexion d'aménagement global. La zone peut être aménagée en plusieurs phases ; aucune phase ne pourra compromettre l'aménagement global de l'opération.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

Les accès principaux de la zone devront être constitués d'une voirie carrossable. Afin d'éviter une organisation en impasse et de profiter de plusieurs points d'accès existants sur la zone, celle-ci sera desservie au moins par deux accès :

- à double sens à partir de la Rue Gallois, à l'Est de la zone, celui-ci constituera l'accès principal de la zone
- à double sens à partir de la partie Est de la zone, celui-ci constituera l'accès secondaire de la zone.

La zone sera desservie de manière secondaire par des voies nouvelles afin de constituer un maillage de voiries secondaires cohérent. Des venelles piétonnes pourront être créées.

Les voies en impasse sont interdites.

De manière générale, l'accès à la zone Rue Jules Gallois et le carrefour entre la rue Jules Gallois et l'Avenue de Montfort en Chalosse devront être traités qualitativement et être aménagés de façon sécuritaire pour tous les usagers.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

De plus, les stationnements pour visiteurs à l'échelle de la zone pourront être aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création de cheminements doux.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les éventuels espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours. Un accompagnement paysager de ces cheminements doux sera à privilégier.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des bandes ou pistes cyclables pourront être créées sur la desserte principale.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Les espaces végétalisés qui bordent la zone devront être préservés.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales (arbres à haute tige, arbustes et haies, ensemble ou séparément). La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

L'aménageur devra veiller à ce que la perspective visuelle vers le dispatching et le château d'eau soit maintenue.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone. Si la création d'un bassin de tamponnement est rendue nécessaire, son positionnement sera fait préférentiellement en point bas du site, avec un traitement paysager qualitatif.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération une densité minimale brute moyenne de 36 logements à l'hectare devra être respectée (soit 36 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

Le site pourra accueillir des constructions à vocation d'équipements, à condition de respecter la densité minimale brute moyenne imposée.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 55% du programme de logements.

L'implantation des constructions sur la zone devra s'accrocher à l'urbanisation existante. L'implantation des nouvelles constructions le long de la rue Jules Gallois devra se faire en prolongement de l'urbanisation existante, c'est-à-dire en formant un front bâti en continuité de l'existant et de même gabarit.

Les nouvelles constructions principales devront intégrer au moins deux des quatre prescriptions suivantes permettant la prise en compte du développement durable :

- Orientation des bâtiments permettant de favoriser la récupération des apports solaires, la valorisation de la lumière naturelle et la limitation des déperditions énergétiques (recours à une construction bioclimatique) ;
- Utilisation de matériaux renouvelables, récupérables ou recyclables pour une partie du gros œuvre et de l'isolation ;
- Intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable ;
- Intégration de caractéristiques de bâtiments « à biodiversité positive » :
    - Bâti servant de supports physiques à des plantes grimpantes ;
    - Bâti conçu de manière à intégrer des structures-nichoirs ;
    - Bâti conçu de manière à développer des micro-habitats ;
    - …

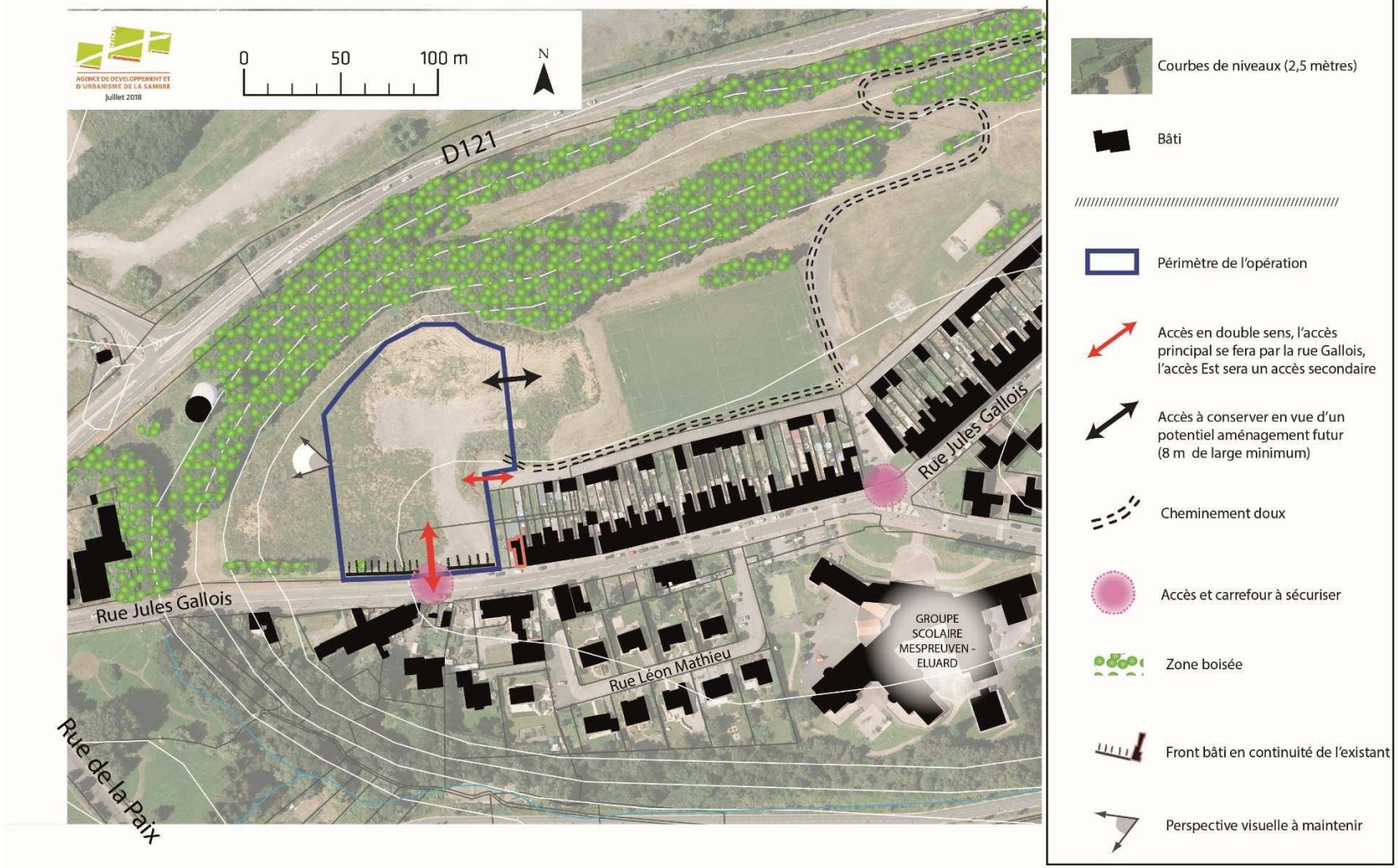
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **LOUVROIL** - Rue Jules Gallois

Rue Jules Gallois

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT





LOUVROIL – RUE DU DOCTEUR SCHWEITZER

Le site, d'une superficie d'environ 8 200 m², se situe sur la rue du Docteur Schweitzer. Ce développement urbain est à proximité de l'arrêt *Providence* qui est desservi par une ligne de transport en commun en site propre, de plusieurs équipements scolaires et d'une zone commerciale.

L'urbanisation doit faire l'objet d'une réflexion d'aménagement global. La zone peut être aménagée en plusieurs phases ; aucune phase ne pourra compromettre l'aménagement global de l'opération.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

Les accès principaux de la zone devront être constitués d'une voirie carrossable. Afin d'éviter une organisation en impasse et de profiter de plusieurs points d'accès existants sur la zone, celle-ci sera desservie au moins par deux accès :

- à double sens ou à sens unique selon les choix de l'aménageur sur la rue du Docteur Schweitzer en limite Sud-Est de la zone
- et sur cette même rue Schweitzer en limite Sud-Ouest de la zone.

La zone sera desservie de manière secondaire par des voies nouvelles afin de constituer un maillage de voiries secondaires cohérent. Des venelles piétonnes pourront être créées.

Les voies en impasse sont interdites.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

De plus, les stationnements pour visiteurs à l'échelle de la zone pourront être aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

L'aire de stationnement existante de la rue Schweitzer pourra être recomposée pour répondre aux besoins du quartier ; c'est-à-dire qu'elle pourra être redimensionnée de manière à répondre à tout ou partie des besoins de la zone, mais cela ne devra pas affecter la capacité de stationnement pour les logements existants du reste du quartier. L'aménageur pourra, par exemple, doubler la bande sur de rangement en bataille sur la partie ouest de l'aire de stationnement, il pourra aussi recomposer la partie centrale de l'aire stationnement.

Par ailleurs, du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création de cheminements doux.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les éventuels espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours. Un accompagnement paysager de ces cheminements doux sera à privilégier.

Un cheminement piéton continu et sécurisé devra notamment être mis en place en direction de l'arrêt *Providence*, en s'appuyant sur le cheminement doux situé au Nord de la zone.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des bandes ou pistes cyclables pourront être créées sur la desserte principale.

Enfin, l'aménageur devra rendre possible une connexion avec le cheminement doux situé au nord de la zone.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Les végétations existantes devront être valorisées en conservant les essences les plus significatives et permettre leur interpénétration au cœur du nouveau quartier d'habitat. Elles pourront servir d'appui pour le développement de la trame végétale du site. Une attention particulière devra être portée à la conservation des arbres qui longent le cheminement piéton du sud de la zone.

Par ailleurs, la limite Ouest qui sépare le site et le complexe sportif Lucien Flancourt est constituée d'arbres de grandes hauteurs. L'ombre portée de cette frange végétale pouvant être source de nuisance pour les futurs occupants de la zone, il est conseillé de remplacer ces arbres par une haie haute afin de garder une séparation végétale entre les deux sites, tout en favorisant les apports solaires.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone. Si la création d'un bassin de tamponnement est rendue nécessaire, son positionnement sera fait préférentiellement en point bas du site, avec un traitement paysager qualitatif.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération, une densité minimale brute moyenne de 48 logements à l'hectare devra être respectée (soit 39 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

Le site pourra accueillir des constructions à vocation d'équipements, à condition de respecter la densité minimale brute moyenne imposée.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 55% du programme de logements.

L'implantation des constructions sur la zone devra s'accrocher à l'urbanisation existante.

Les nouvelles constructions principales devront intégrer au moins deux des quatre prescriptions suivantes permettant la prise en compte du développement durable :

- Orientation des bâtiments permettant de favoriser la récupération des apports solaires, la valorisation de la lumière naturelle et la limitation des déperditions énergétiques (recours à une construction bioclimatique) ;
- Utilisation de matériaux renouvelables, récupérables ou recyclables pour une partie du gros œuvre et de l'isolation ;
- Intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable ;
- Intégration de caractéristiques de bâtiments « à biodiversité positive » :
    - Bâti servant de supports physiques à des plantes grimpantes ;
    - Bâti conçu de manière à intégrer des structures-nichoirs ;
    - Bâti conçu de manière à développer des micro-habitats ;
    - …

Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

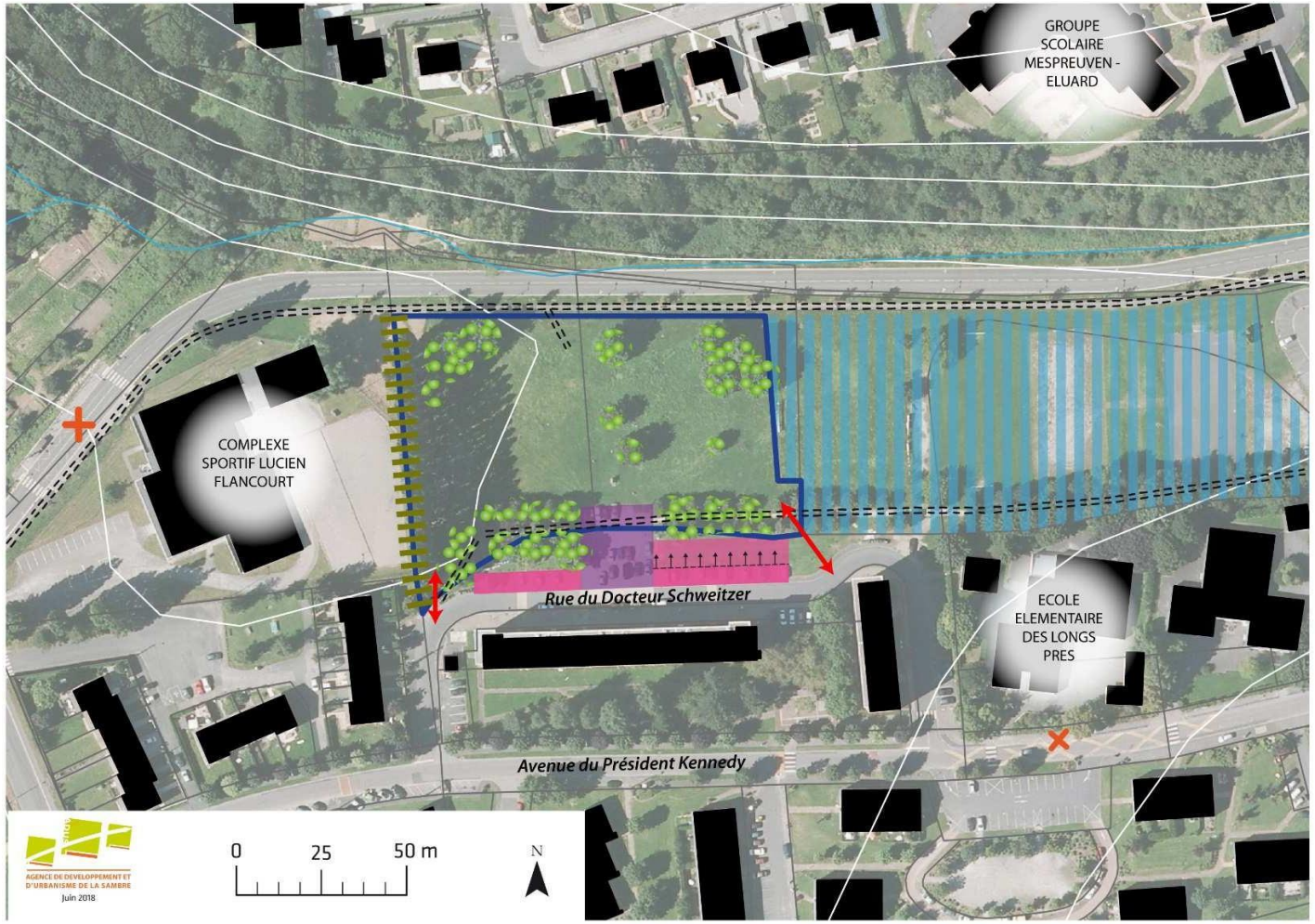


Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **LOUVROIL -** Rue du Docteur Schweitzer

Rue du Dr Schweitzer - Avenue du Président Kennedy

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



LÉGENDE


Courbes de niveaux (2,5 mètres)

Secteur bâti

Bâti

Périmètre de l'opération

Espace de stationnement à maintenir et à agrandir selon les besoins du secteur

Accès en double sens

Espace de stationnement à questionner

Cheminement doux

Trame végétale existante

Arrêt de bus

Frange végétale existante constituée d'arbres de grandes hauteurs



MARPENT – CENTRE VILLE

Le site se situe dans le prolongement du tissu urbain existant. Il vient renforcer le centre-ville de Marpent.

La zone peut être aménagée en plusieurs phases à condition de ne pas compromettre l'aménagement global de la zone.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

Afin d'éviter une organisation en impasse et de profiter de plusieurs points d'accès existants sur la zone, celle-ci sera desservie par des voiries carrossables par trois accès au moins :

- en sens unique à partir de la rue Delbreil et de l'avenue Léon Jouhaux ;
- selon les partis pris de l'aménageur, à double sens ou sens unique à partir de la rue Victor Hugo.

La zone sera desservie de manière secondaire par des voies nouvelles afin de constituer un maillage de voiries secondaires cohérent. Des venelles piétonnes pourront être créées.

Les voies en impasse sont interdites.

Le carrefour situé au niveau de l'accès Rue Victor Hugo devra être traité qualitativement et être aménagé de façon sécuritaire pour tous les usagers.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

De plus, à l'échelle de la zone, des stationnements pour les visiteurs pourront être aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

Les stationnements nécessaires à l'ensemble des logements de la zone devront être réalisés à l'intérieur de la zone.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création d'un maillage de cheminements doux afin de permettre une attache de la zone au tissu existant. Un accès direct aux équipements du centre-bourg devra être créé via la rue Léon Jouhaux.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les espaces de stationnement mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours.

Un accompagnement paysager de ces cheminements doux sera à privilégier.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long des voiries nouvelles, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des pistes ou bandes cyclables pourront être créées à l'intérieur de la zone.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Afin de préserver le voisinage et d'intégrer les constructions, les limites végétales existantes en fond de parcelles devront être respectées.

Une frange paysagère devra être aménagée grâce à des plantations d'essences locales de façon à séparer la zone des voies de chemin de fer.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant. A l'échelle de la zone, une densité minimale brute moyenne de 28 logements à l'hectare devra être respectée (soit 65 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 50% du programme de logements.

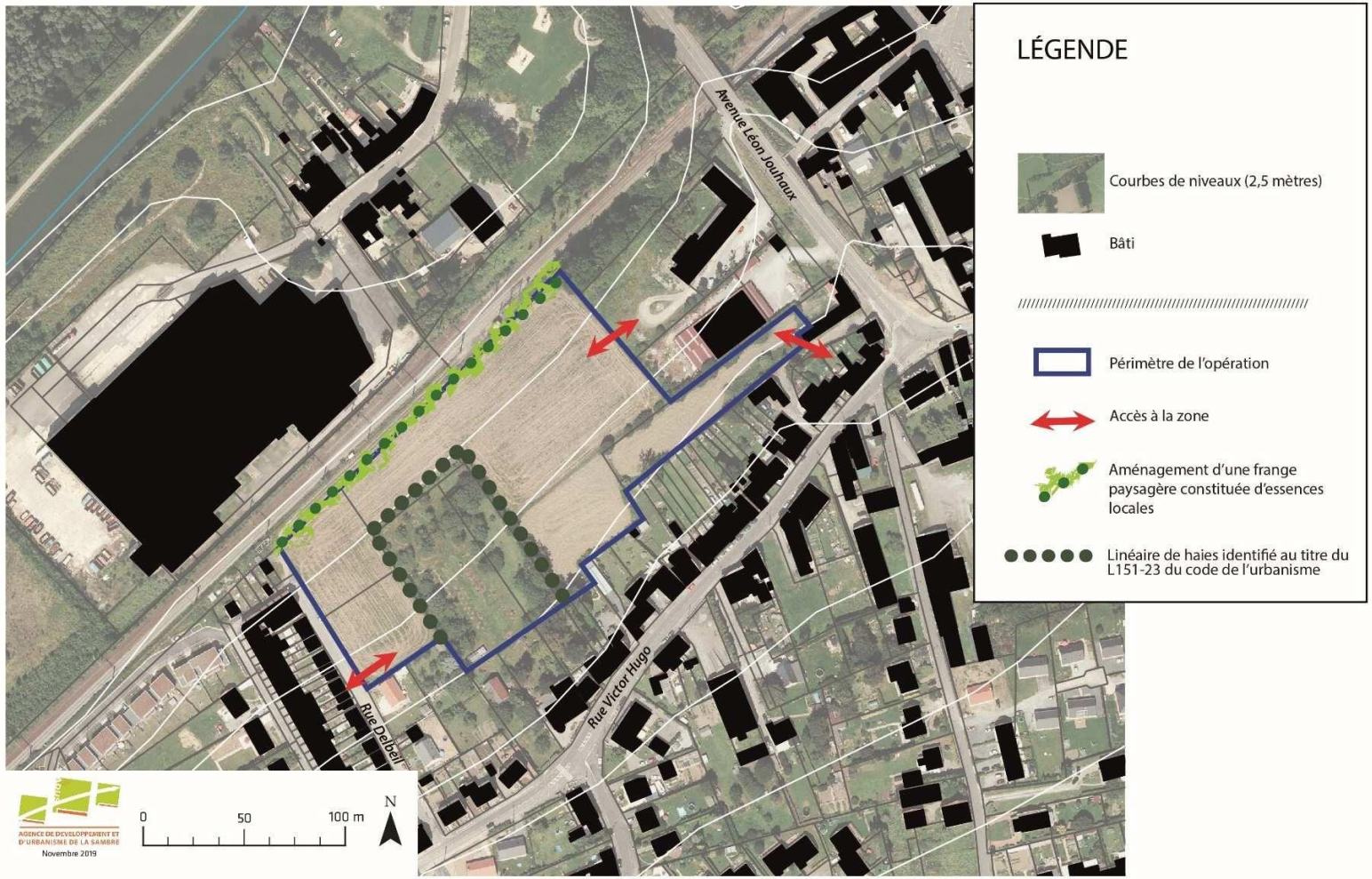
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **MARPENT** - Centre Ville

Rue Victor Hugo, Rue Delbeil, Avenue Léon Jouhaux

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT





Le site, d'une superficie d'environ 1,4 hectare, concerne le renouvellement urbain d'une friche industrielle située en bord de Sambre, le long de la rue de l'Industrie et de la voie ferrée. La zone s'insère entre le futur hôtel d'entreprises (ancienne usine) et l'actuelle entreprise Castanet SA.

Le risque de pollution des sols devra être pris en compte au vu de l'historique de l'occupation du site, le réaménagement de la friche sera conditionné à la réalisation des études environnementales et sanitaires exigées par le Code de l'Environnement et le Code de l'Urbanisme.

La zone peut être aménagée en plusieurs phases à condition de ne pas compromettre l'aménagement global de la zone.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

Depuis la rue de l'Industrie, la zone sera desservie par la voie principale existante qu'il faudra conforter et carrosser. Les accès se feront à double sens, avec une possibilité d'entrée/sortie secondaire depuis la rue Pasteur.

STATIONNEMENT

Le stationnement de la zone devra être organisé comme suit :

- la mutualisation des stationnements dédiés à l'hôtel d'entreprises et aux logements devra être recherchée ;
- un parking mutualisé perméable et paysager sera aménagé sur la zone soumise à l'AZI (Atlas des Zones Inondables) afin de compléter l'offre de stationnement ;
- le stationnement des logements individuels pourra être organisé à l'échelle des parcelles.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte principale, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (végétation basse).

Un cheminement doux transversal sera créé afin d'assurer la liaison piétonne entre le chemin de halage et la rue de l'Industrie. Il sera bordé de végétaux d'essences locales.

Des pistes ou bandes cyclables pourront être créées sur la voie principale.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Afin de préserver les qualités environnementales et paysagères des bords de Sambre, et de réduire l'impact visuel des nouvelles constructions dans le paysage, les parcelles en limite du chemin de halage assureront des ouvertures paysagères sur la Sambre (haie basse d'essences locales ou clôture perméable de type grillage). La ripisylve existante sera conservée ou recréée.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération une densité minimale brute moyenne de 28 logements à l'hectare devra être respectée (soit 40 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 50% du programme de logements.

Un front bâti sera créé le long de la voie principale. Toutes les constructions devront être implantées en dehors du secteur soumis à l'AZI.

Les constructions respecteront le caractère industriel du site et s'inspireront, d'un point de vue architectural, des habitations à proximité. Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Les nouvelles constructions principales devront intégrer au moins deux des quatre prescriptions suivantes permettant la prise en compte du développement durable :

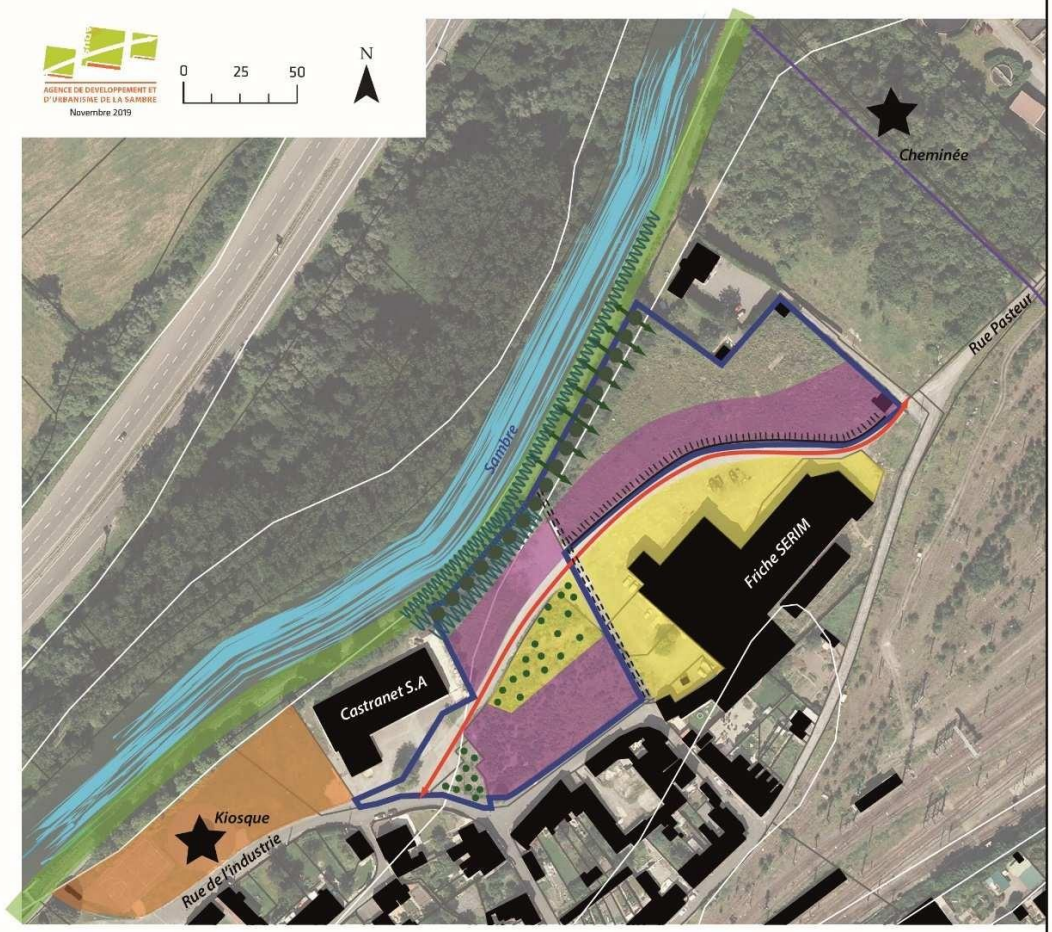
- Orientation des bâtiments permettant de favoriser la récupération des apports solaires, la valorisation de la lumière naturelle et la limitation des déperditions énergétiques (recours à une construction bioclimatique) ;
- Utilisation de matériaux renouvelables, récupérables ou recyclables pour une partie du gros œuvre et de l'isolation ;
- Intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable ;
- Intégration de caractéristiques de bâtiments « à biodiversité positive » :
    - Bâti servant de supports physiques à des plantes grimpantes ;
    - Bâti conçu de manière à intégrer des structures-nichoirs ;
    - Bâti conçu de manière à développer des micro-habitats ;
    - …

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **MARPENT** - Site Marmor

Rue de l'Industrie

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



LÉGENDE

- Courbes de niveaux (2,5 mètres)
- Bâti
- Périmètre de la zone AU
- Voirie principale et accès à la zone
- Cheminement doux permettant l'accès au chemin de halage
- Espace public existant
- Patrimoine bâti
- Stationnement perméable paysager
- Stationnment mutualisé habitat et activités
- Espace vert
- Linéaire de haies identifié au titre du L151-23 du code de l'urbanisme
- Ouvertures paysagères sur le chemin de halage
- AZI - Aléa fort à très fort (Sambre)
- Opération de logements
- Création d'un front bâti
- Chemin de halage existant



MARPENT – SITE PASTEUR

Le site concerne l'aménagement d'un cœur d'îlot situé à proximité du kiosque à musique de Marpent. En lien avec le projet d'urbanisation du Site Marmor, il participe à la valorisation de l'habitat en bord de Sambre.

La zone peut être aménagée en plusieurs phases à condition de ne pas compromettre l'aménagement global de la zone.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

La zone devra être desservie par des voiries carrossables principalement au niveau de la rue Pasteur. Cet accès devra être sécurisé pour tenir compte du gabarit de la rue Pasteur.

D'autres accès pourront être créés pour faciliter la circulation à l'intérieur et aux abords de la zone.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

De plus, à l'échelle de la zone, des stationnements pour les visiteurs pourront être aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

Les stationnements nécessaires à l'ensemble des logements de la zone devront être réalisés à l'intérieur de la zone. Aucun stationnement n'est autorisé sur les voiries principales.

CHEMINEMENTS DOUX

Les venelles piétonnes existantes au niveau de la rue de la Place et de la rue Lanthier devront être intégrées à l'opération et valorisées.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les espaces de stationnement mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Afin de préserver le voisinage et d'intégrer les constructions, les limites végétales existantes en fond de parcelles devront être respectées.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération une densité minimale brute moyenne de 28 logements à l'hectare devra être respectée (soit 10 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

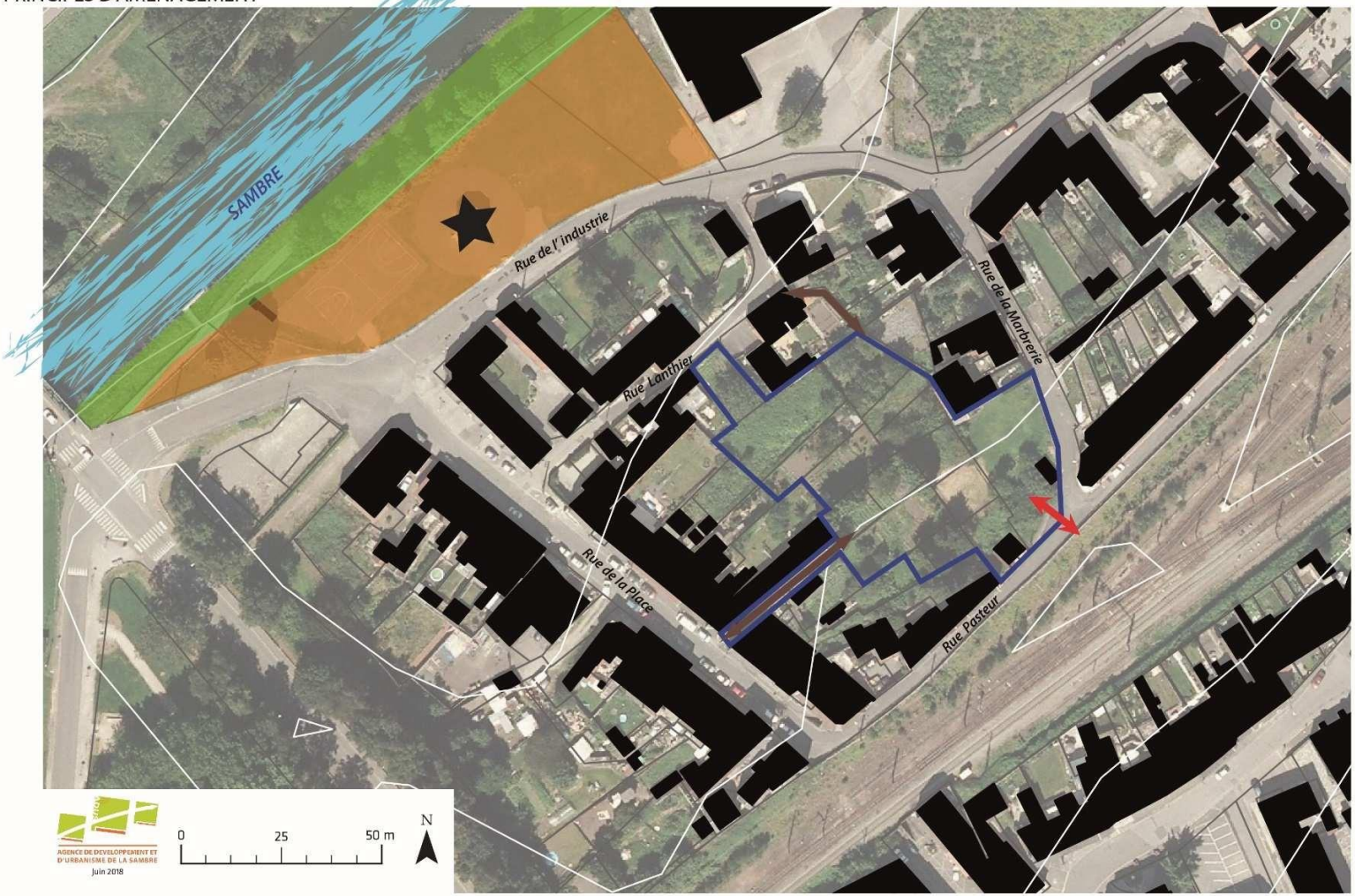
Les constructions respecteront le caractère industriel du site et s'inspireront, d'un point de vue architectural, des habitations à proximité. Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **MARPENT** - Site Pasteur

Rue Pasteur, Rue de la Place, Rue de la Marbrerie, Rue Lanthier

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



LÉGENDE



Courbes de niveaux (2,5 mètres)

Bâti

Périmètre de l'opération

Accès principal à la zone

Cheminement piétion à valoriser

Patrimoine bâti

Espace public existant

Chemin de halage

L'opération vise à reconquérir une parcelle actuellement en friche, située sur les communes de Maubeuge et de Rousies.

Le risque de pollution des sols devra être pris en compte au vu de l'historique d'occupation du site.

La zone peut être aménagée en plusieurs phases à condition de ne pas compromettre l'aménagement global de la zone.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

Afin d'éviter une organisation en impasse et de profiter de plusieurs points d'accès sur la zone, celle-ci sera desservie par une voirie carrossable principale, dont les accès se feront à partir de la rue de Machine Outil, du Chemin de Saint Lazare et de la résidence du chemin vert.

En complément, des voies secondaires pourront être créées pour répondre aux besoins de la zone.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé à l'entrée de la zone pour répondre aux besoins de l'opération.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création d'un maillage de cheminements doux afin de permettre une attache de la zone au tissu existant.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les espaces de stationnement mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte principale, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des bandes ou pistes cyclables pourront être créées sur la desserte principale de la zone.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Les végétations existantes devront être valorisées en conservant les essences les plus significatives et permettre leur interpénétration au cœur du nouveau quartier d'habitat. Elles pourront servir d'appui pour le développement de la trame végétale du site.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Afin de préserver le voisinage et d'intégrer les constructions, les limites végétales existantes en tampon de l'activité économique à l'est de la zone devront être préservées et renforcées.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération une densité minimale brute moyenne de 52 logements à l'hectare devra être respectée (soit 80 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

Le site pourra accueillir des constructions à vocation d'équipements, à condition de respecter la densité minimale brute moyenne imposée.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 55% du programme de logements.

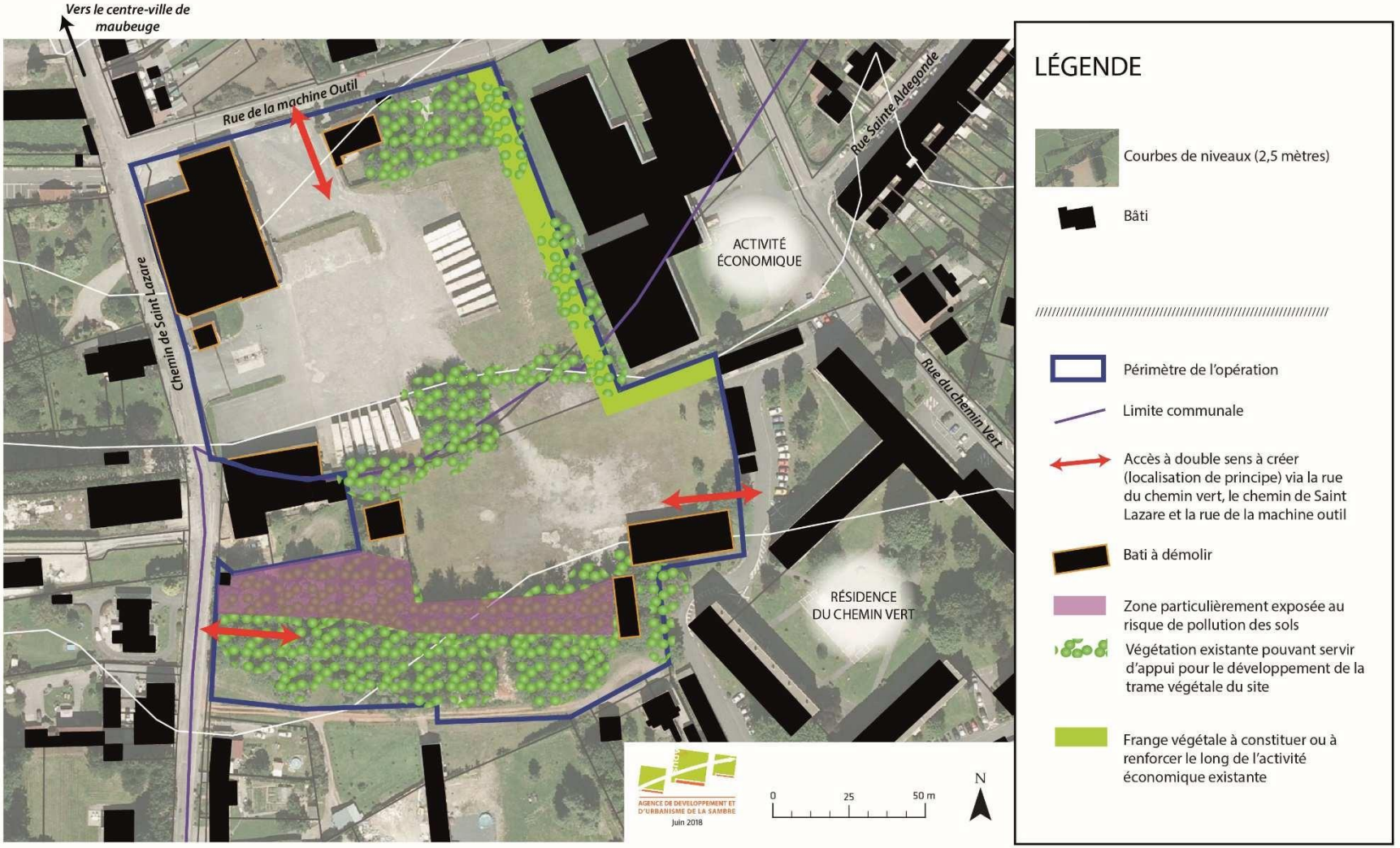
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **MAUBEUGE ROUSIES**

Quartier Saint Lazare - Rue de la machine outil

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT





Le site vise à reconquérir une parcelle actuellement en friche. Il vient connecter différents quartiers d'habitat et d'activités de la ville de Maubeuge en offrant la possibilité de développer un programme mixte (logements, équipements).

Le risque de pollution des sols devra être pris en compte au vu de l'historique d'occupation du site.

La zone peut être aménagée en plusieurs phases à condition de ne pas compromettre l'aménagement global de la zone.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

Afin d'éviter une organisation en impasse et de profiter de plusieurs points d'accès sur la zone, celle-ci sera desservie par une voirie carrossable principale, dont les accès se feront à partir de la rue du Faubourg Saint-Lazare et du chemin existant à renforcer au nord du site.

En complément, des voies secondaires pourront être créées pour répondre aux besoins de la zone.

Afin de laisser la possibilité d'une extension urbaine à venir en partie sud de la zone, une voie d'accès devra être prévue dans cette direction.

Des venelles piétonnes pourront être créées.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

De plus, à l'échelle de la zone, des stationnements pour les visiteurs pourront être aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création d'un maillage de cheminements doux afin de permettre une attache de la zone au tissu existant.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les espaces de stationnement mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte principale, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des bandes ou pistes cyclables pourront être créées sur la desserte principale de la zone.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Les végétations existantes devront être valorisées en conservant les essences les plus significatives et permettre leur interpénétration au cœur du nouveau quartier d'habitat. Elles pourront servir d'appui pour le développement de la trame végétale du site.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Afin de préserver le voisinage et d'intégrer les constructions, les limites végétales existantes en fond de parcelles devront être respectées.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone.

En dehors de l'accès à créer, le talus situé le long de la rue du Faubourg Saint-Lazare devra être préservé.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération une densité minimale brute moyenne de 30 logements à l'hectare devra être respectée (soit 50 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

Le site pourra accueillir des constructions à vocation d'équipements, à condition de respecter la densité minimale brute moyenne imposée.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 55% du programme de logements.

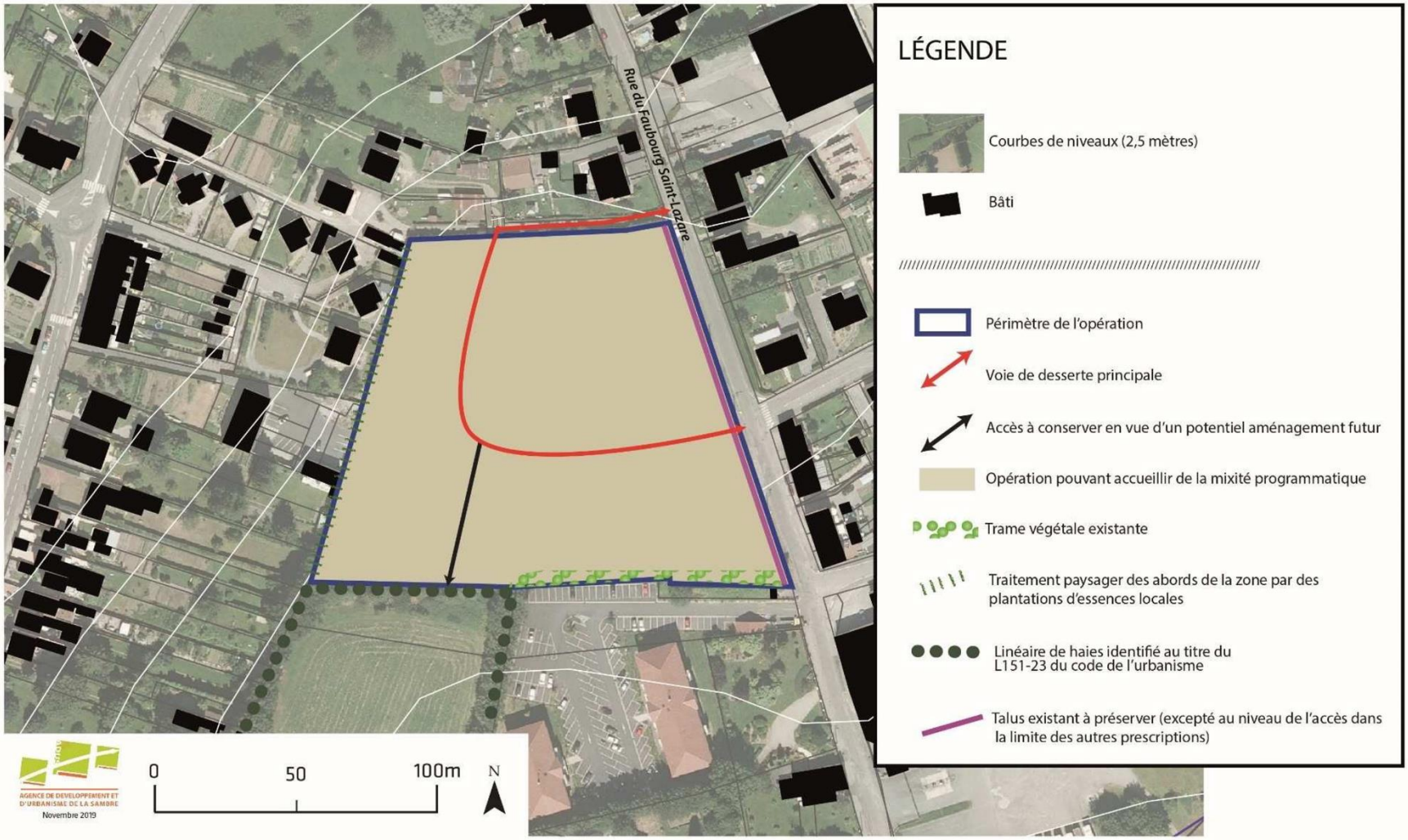
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **MAUBEUGE** - Saint-Lazare

Rue du Faubourg Saint-Lazare

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT





Le site, d'une superficie d'environ 1,13 hectare, est situé à proximité du centre-ville de Maubeuge, dans le quartier de Pont Allant. L'opération se tient sur la friche d'un ancien garage automobile.

Une partie du terrain est répertoriée dans la base de données BASIAS qui présente l'inventaire des anciens sites industriels.

Le risque de pollution des sols devra être pris en compte au vu de l'historique de l'occupation du site, le réaménagement de la friche sera conditionné à la réalisation des études environnementales et sanitaires exigées par le Code de l'Environnement et le Code de l'Urbanisme.

La zone peut être aménagée en plusieurs phases à condition de ne pas compromettre l'aménagement global de la zone.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

ACCES ET DESSERTE INTERNE

Les accès principaux de la zone devront être constitués d'une voirie carrossable. Celle-ci sera desservie par au moins deux accès, selon les partis pris de l'aménageur, à sens unique ou à double sens entre le Boulevard de Jeumont et le Boulevard des Océans.

La zone sera desservie de manière secondaire par des voies nouvelles afin de constituer un maillage de voiries secondaires cohérent. Des venelles piétonnes pourront être créées.

Les carrefours nouvellement créés sur le Boulevard de Jeumont et le Boulevard des Océans devront être traités qualitativement et être aménagés de façon sécuritaire pour tous les usagers.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

De plus, à l'échelle de la zone, des stationnements pour les visiteurs pourront être aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création de cheminements doux.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les éventuels espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours. Un accompagnement paysager de ces cheminements doux sera à privilégier.

Des bandes cyclables pourront être créées sur la desserte principale (marquage au sol).

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Afin d'améliorer l'intégration du site dans son environnement, la frange végétale bordant la partie ouest de la zone devra être préservée et renforcée. De manière générale, la végétation existante pourra servir d'appui pour le développement de la trame végétale du site.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Par ailleurs, la desserte principale devra être plantée d'arbres à hautes tiges.

Les nouvelles plantations devront être composée d'essences locales (arbres à haute tige, arbustes et haies, ensemble ou séparément). La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération une densité minimale brute moyenne de 53 logements à l'hectare devra être respectée (soit 61 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

Le site pourra accueillir des constructions à vocation d'équipements, à condition de respecter la densité minimale brute moyenne imposée.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 80% du programme de logements.

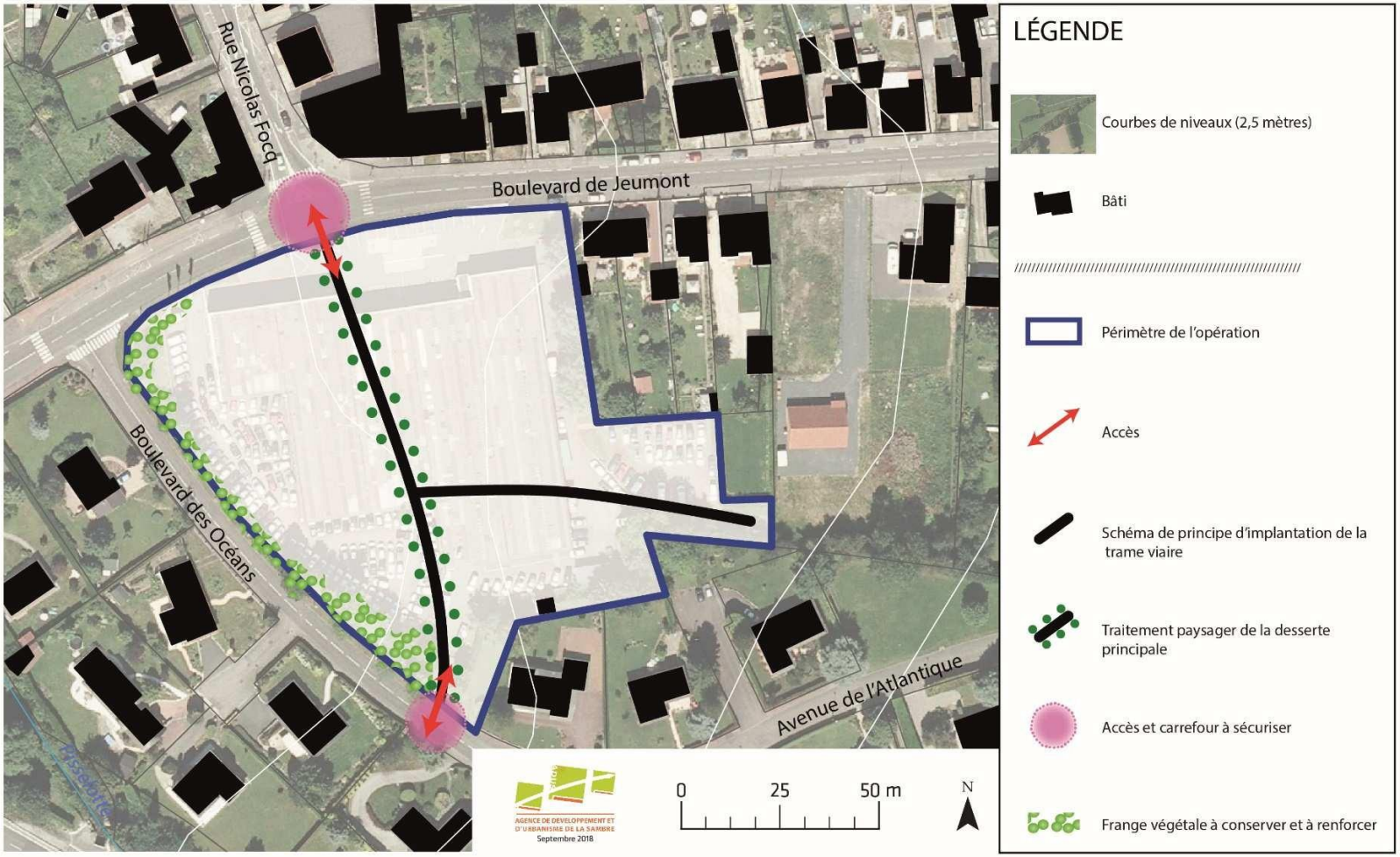
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **MAUBEUGE -** FRICHE CITROEN

Boulevard de Jeumont - Boulevard des Océans - Avenue de l'Atlantique - Rue Nicolas Focq

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT





MAUBEUGE – PONT-ALLANT

Le secteur de Pont-Allant correspond à la frange urbaine est de la ville de Maubeuge en périphérie du quartier du même nom. Cet espace agricole ouvert présente sur ses abords un tissu urbain pavillonnaire à l'ouest, un espace agricole bocager au sud et le centre pénitentiaire à l'est. Il bénéficie d'une excellente accessibilité au centre-ville et au reste du territoire par la route d'Assevent au sud. Cet espace, d'environ 12 hectares, représente un secteur stratégique pour la mise en œuvre du projet intercommunal.

La zone peut être aménagée en plusieurs phases à condition de ne pas compromettre l'aménagement global de la zone.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

La zone sera desservie par une voie carrossable à partir d'un point d'accès sur la route d'Assevent au minimum. Des accès à partir du quartier Pont Allant et les rues des troènes et Louis Breguet seront à étudier afin d'éviter la création d'une voirie en impasse. Le gabarit des voies structurantes devra être suffisant pour permettre le passage des transports en commun. Les aménagements favoriseront les déplacements doux et les vitesses seront limitées.

Le projet d'aménagement de la zone ne devra pas compromettre l'accès aux parcelles agricoles situées à l'arrière de la zone à urbaniser.

Afin de laisser la possibilité d'une extension urbaine à venir en partie nord et est de la zone, des voies d'accès devront être prévues dans ces directions.

Des venelles piétonnes pourront être créées.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

De plus, à l'échelle de la zone, des stationnements pour les visiteurs pourront être aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création d'un maillage de cheminements doux afin de permettre une attache de la zone au tissu existant. Ce maillage sera accompagné d'un traitement paysager de qualité. Il permettra de rattacher la zone aux différents quartiers et équipements existants à l'ouest.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les espaces de stationnement mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte principale, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des bandes ou pistes cyclables pourront être créées sur la desserte principale.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Les végétations existantes devront être valorisées en conservant les essences les plus significatives et permettre leur interpénétration au cœur du nouveau quartier d'habitat. Elles pourront servir d'appui pour le développement de la trame végétale du site.

La zone devra être aménagée de façon qualitative afin de tenir compte de l'environnement :

- Une frange bocagère épaisse et à maille serrée devra être plantée par l'aménageur à l'est de la zone afin de préserver la faune et de consolider un corridor forestier identifié à l'échelle locale ;
- Un linéaire de haies basses devra être planté par l'aménageur en partie nord de la zone afin de garantir des perspectives paysagères sur la plaine agricole tout en constituant une transition entre l'espace urbanisé et l'espace agricole ;
- De manière générale, sur l'ensemble de la zone, seules les plantations d'essences locales sont autorisées ;
- Les parcelles privées seront aménagées de façon qualitative (espaces non imperméabilisés, traitement paysager du stationnement, …) ;
- Les espaces libres, notamment liés à l'habitat, développeront un vocabulaire paysager champêtre par la plantation d'essences végétales locales et diversifiées rappelant les structures paysagères environnantes.

Ainsi, la végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération une densité minimale brute moyenne de 30 logements à l'hectare devra être respectée (soit 358 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation. Le site pourra accueillir des constructions à vocation d'équipements, à condition de respecter la densité minimale brute moyenne imposée.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 40% du programme de logements.

Les nouvelles constructions principales devront intégrer au moins deux des quatre prescriptions suivantes permettant la prise en compte du développement durable :

- Orientation des bâtiments permettant de favoriser la récupération des apports solaires, la valorisation de la lumière naturelle et la limitation des déperditions énergétiques (recours à une construction bioclimatique) ;
- Utilisation de matériaux renouvelables, récupérables ou recyclables pour une partie du gros œuvre et de l'isolation ;
- Intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable ;
- Intégration de caractéristiques de bâtiments « à biodiversité positive » :
    - Bâti servant de supports physiques à des plantes grimpantes ;
    - Bâti conçu de manière à intégrer des structures-nichoirs ;
    - Bâti conçu de manière à développer des micro-habitats ;
    - …

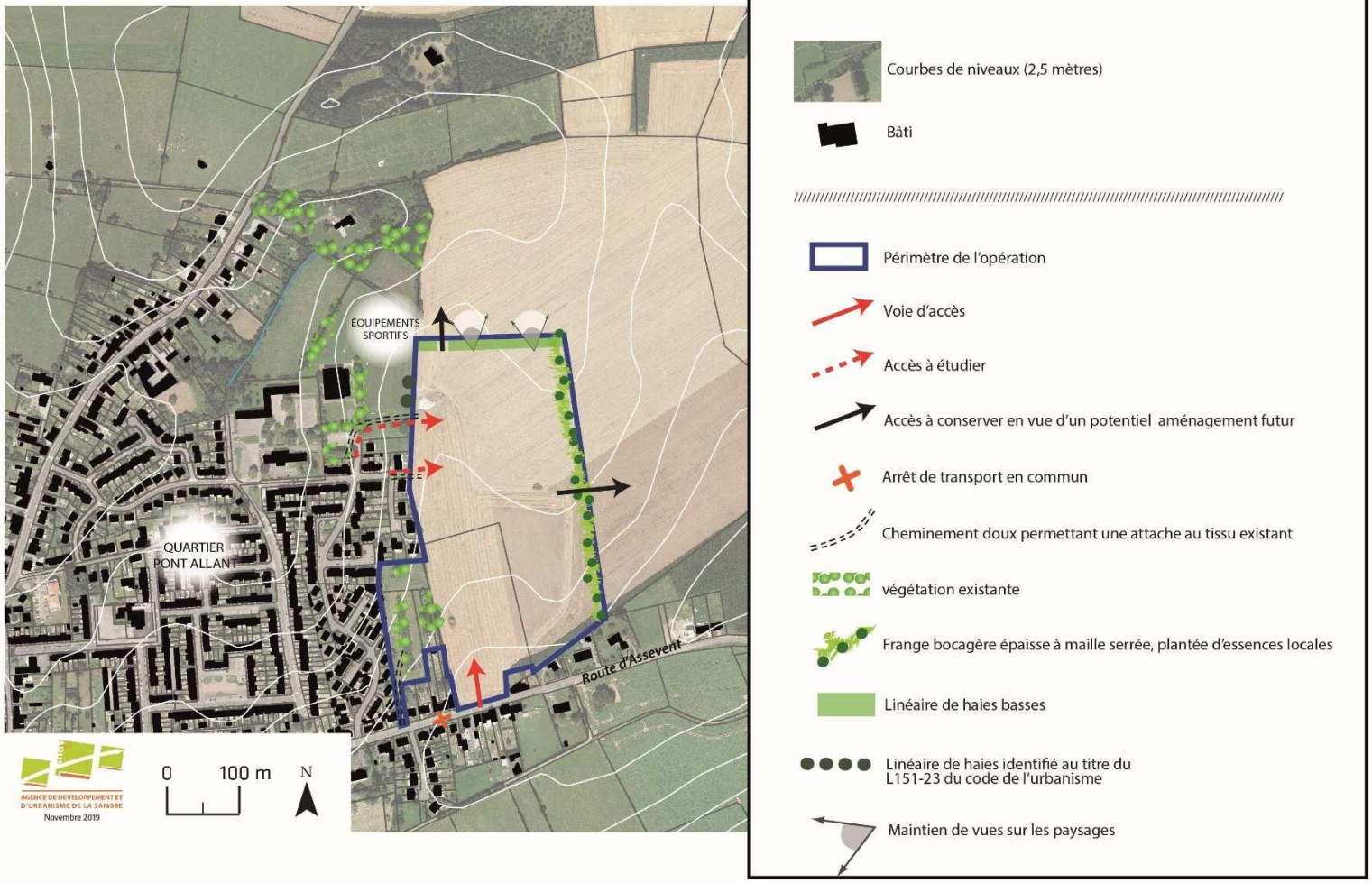
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **MAUBEUGE** - Pont-Allant

Route d'Assevent

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



LÉGENDE

- Courbes de niveaux (2,5 mètres)
- Bâti
- Périmètre de l'opération
- Voie d'accès
- Accès à étudier
- Accès à conserver en vue d'un potentiel aménagement futur
- Arrêt de transport en commun
- Cheminement doux permettant une attache au tissu existant
- végétation existante
- Frange bocagère épaisse à maille serrée, plantée d'essences locales
- Linéaire de haies basses
- Linéaire de haies identifié au titre du L151-23 du code de l'urbanisme
- Maintien de vues sur les paysages



MAUBEUGE – PONT DE PIERRE

Le secteur Pont de Pierre correspond à la frange urbaine nord-ouest de la ville. Cet espace est marqué par un tissu urbain varié sur ses franges : tissu pavillonnaire ancien et récent et logements collectifs. Il bénéficie d'une bonne accessibilité au centre-ville par la route de Feignies et la rue du Pont de Pierre et d'un cadre paysager de qualité (boisements, haies bocagères).

Cette opération s'inscrit dans le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain de la Communauté d'Agglomération de Maubeuge Val de Sambre, en tant que quartier d'intérêt national.

La zone peut être aménagée en plusieurs phases à condition de ne pas compromettre l'aménagement global de la zone.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

Afin d'éviter une organisation en impasse, la zone sera desservie par des voiries carrossables à partir de la rue du Point de Pierre et de la Résidence Jennepin. Le gabarit des voies structurantes devra être suffisant afin de permettre le passage des transports en commun.

Les aménagements donneront la priorité aux modes doux et s'inscriront dans un caractère résidentiel en réduisant les vitesses de circulation.

La trame viaire irriguera le secteur par la réalisation d'une voie structurante centrale, limitant ainsi la réalisation de voies de desserte interne.

Le chemin rural des Ecus sera maintenu dans son caractère agricole. Aucun accès automobile n'y est autorisé.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

De plus, à l'échelle de la zone, des stationnements pour les visiteurs pourront être aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

En complément de la trame viaire, un maillage de voies douces sera mis en place et raccordé à la trame piétonne existante afin d'assurer des perméabilités vers les quartiers environnants.

Un cheminement piéton existe sur la zone, reliant la Résidence Jennepin et la Rue du Pont de Pierre. Celui-ci est primordial pour les connexions entre quartiers. Il devra être conforté en tant que venelle ou être remplacé par un cheminement doux qualitatif maintenant le caractère direct de l'accessibilité.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte principale, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Sur l'ensemble de la zone, le maillage de voies douces sera accompagné d'un traitement paysager de qualité. Il permettra de rattacher la zone aux différents quartiers et équipements environnants.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les espaces de stationnement mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours.

Des bandes ou pistes cyclables pourront être créées sur la desserte principale.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Le caractère agricole et boisé très présent sur la partie nord de la commune est un levier d'intégration paysagère du nouvel espace urbain. Ainsi, les végétations existantes devront être valorisées en conservant les essences les plus significatives et permettre leur interpénétration au cœur du nouveau quartier d'habitat. Elles pourront servir d'appui pour le développement de la trame végétale du site.

La végétation existante sera complétée par une trame bocagère constituée d'essences locales pénétrant dans le quartier d'habitation. Cette trame permettra de créer des perméabilités vers l'intérieur et vers l'extérieur du site, favorisant la mise en place de corridors écologiques et créant des fenêtres visuelles sur le paysage agricole environnant.

L'espace de frange fera l'objet d'une transition douce entre le futur secteur urbain et l'espace agricole (un espace tampon et des espaces de loisirs pourraient être réalisés) par la valorisation paysagère de la lisière et la mise en place d'un traitement soigné des clôtures (doublement végétal).

Afin d'assurer l'aménagement paysager des espaces publics, la voie principale sera plantée d'arbres d'alignement.

Par ailleurs, des espaces verts, de détente et de loisirs devront être créés (aires de jeux, jardins partagés…) afin de constituer de véritables pôles de convivialité pour toutes les tranches de la population et de biodiversité pour l'environnement.

Les parcelles privées seront aménagées de façon qualitative (espaces non imperméabilisés, traitement paysager du stationnement).

Ainsi, la végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone.

Sur l'ensemble de la zone, seules les essences locales sont autorisées. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Dans la mesure où ce secteur est étudié dans le cadre du NPNRU, cette zone n'est pas soumise aux obligations de densité.

La diversité de l'habitat (statuts, typologies des bâtiments et des logements) développée sur la zone devra répondre aux préoccupations de la politique de la ville, en particulier en ce qui concerne le nécessaire rééquilibrage du parc social à l'échelle de l'agglomération et l'accompagnement de parcours résidentiels positifs. Le programme de logements déployé dans la zone devra donc s'intégrer dans une réflexion globale, à une échelle plus large que le simple quartier.

Le site pourra accueillir des constructions à vocation d'équipements.

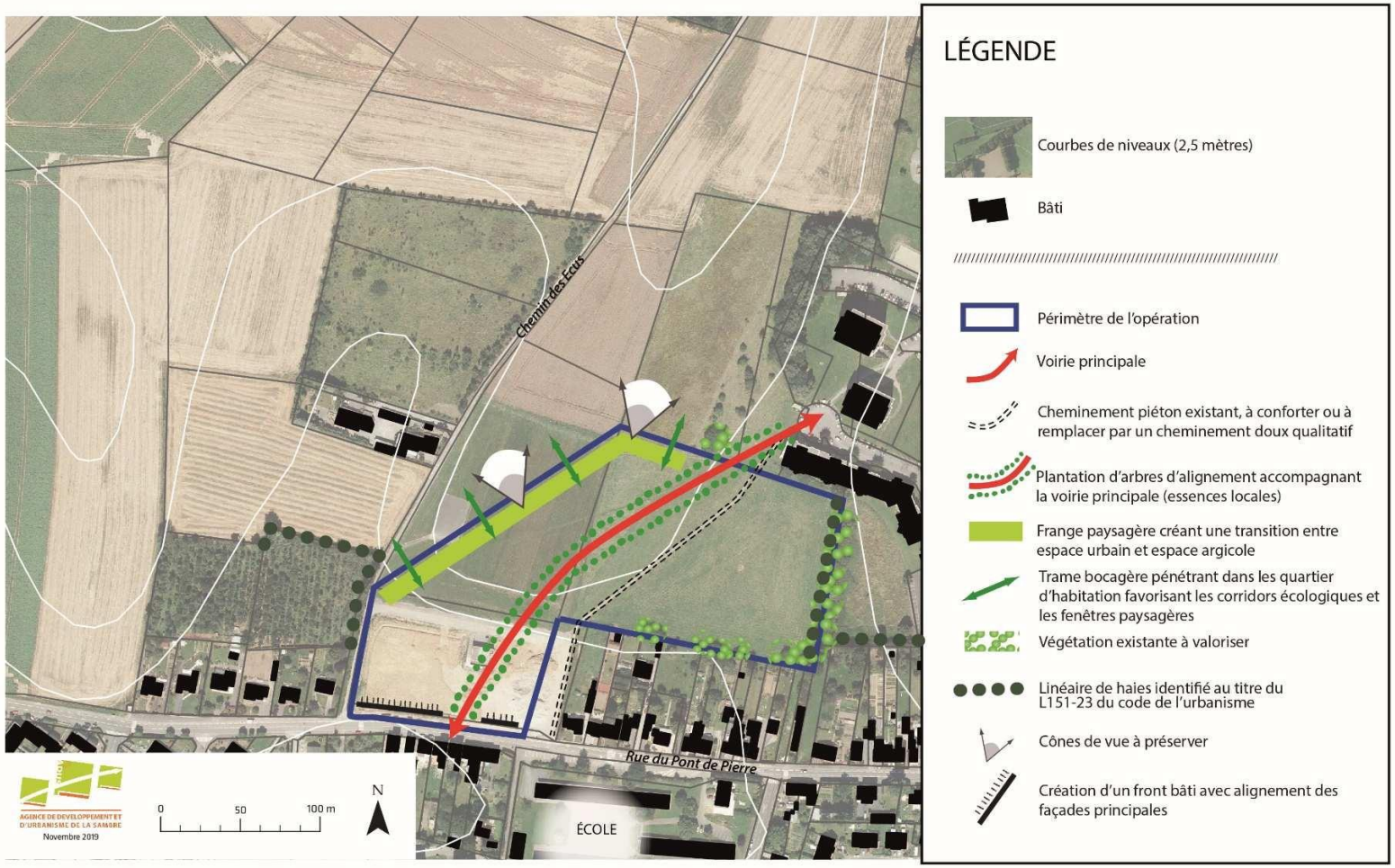
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **MAUBEUGE** - Pont de Pierre

Rue du Pont de Pierre, Chemin des Ecus

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT





MAUBEUGE – ROUTE DE FEIGNIES

Le site, d'une superficie d'environ 2,40 ha, se situe dans le prolongement du tissu urbain existant. Il vient boucler le quartier récent de la rue Georges Sand en offrant la possibilité de développer un programme mixte (logements, équipements).

La zone peut être aménagée en plusieurs phases à condition de ne pas compromettre l'aménagement global de la zone.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

Afin d'éviter une organisation en impasse et de profiter de plusieurs points d'accès sur la zone, celle-ci sera desservie par des voiries carrossables à partir de la route de Feignies et en deux points à partir de la rue Georges Sand.

L'accès prévu route de Feignies devra être soumis à autorisation du Conseil Départemental du Nord.

Afin de laisser la possibilité d'une extension urbaine à venir en partie ouest de la zone, une voie d'accès devra être prévue dans cette direction.

Des venelles piétonnes pourront être créées.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

De plus, à l'échelle de la zone, des stationnements pour les visiteurs pourront être aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création d'un maillage de cheminements doux afin de permettre une attache de la zone au tissu existant.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les espaces de stationnement mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte principale, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des bandes ou pistes cyclables pourront être créées sur la desserte principale de la zone.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

L'aménageur devra créer une frange paysagère plantée d'essences locales et clôturée afin de séparer via un écran végétal le site du parcellaire agricole. Ceci devra assurer une insertion qualitative de l'opération dans les paysages et l'environnement bocager, notamment depuis la route de Feignies et l'espace agricole.

Une seconde frange paysagère devra être créée le long de la route de Feignies dans l'objectif d'isoler les constructions d'habitation des nuisances de la route et de leur assurer une intégration paysagère qualitative.

Afin de préserver le voisinage et d'intégrer les constructions, les limites végétales existantes en fond de parcelles devront être respectées.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone.

En dehors de l'accès à créer, le talus situé le long de la route de Feignies devra être préservé.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération une densité minimale brute moyenne de 35 logements à l'hectare devra être respectée (soit 83 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

Le site pourra accueillir des constructions à vocation d'équipements, à condition de respecter la densité minimale brute moyenne imposée.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 55% du programme de logements.

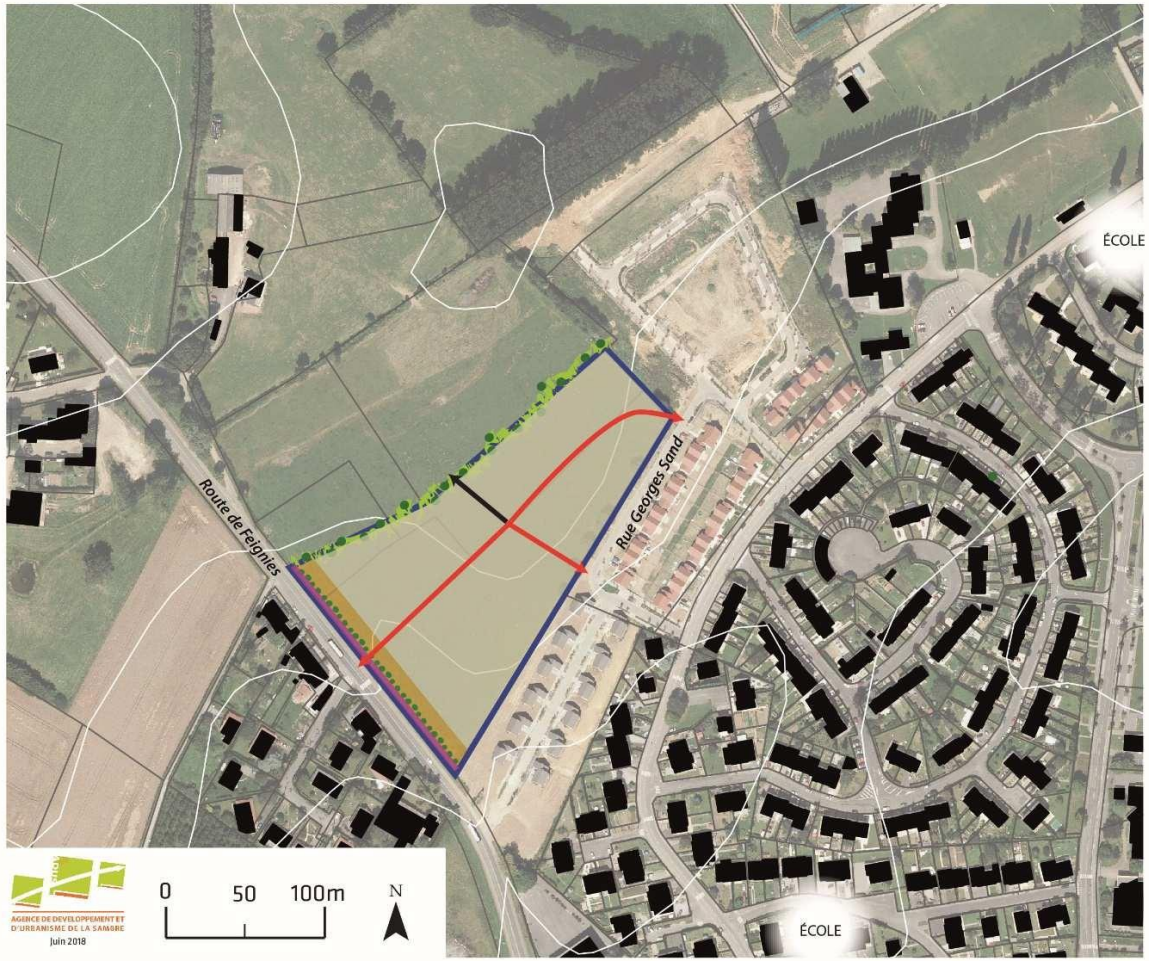
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **MAUBEUGE** - Route de Feignies

Route de Feignies, Rue Georges Sand

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



LÉGENDE

- Courbes de niveaux (2,5 mètres)
- Bâti
- Périmètre de l'opération
- Voie de desserte principale
- Accès à conserver en vue d'un potentiel aménagement futur
- Opération pouvant accueillir de la mixité programmatique
- Frange paysagère qualitative, plantée d'essences locales et cloturée, intégrant l'opération dans l'environnement agricole et bocager
- Frange paysagère intégrant isolant les constructions d'habitation des nuisances de la route et assurant une intégration paysagère qualitative
- Talus existant à préserver (excepté au niveau de l'accès dans la limite des autres prescriptions)
- Recul des constructions par rapport à la voirie départementale

Le site, d'une superficie d'environ 2 hectares, est situé à proximité du centre-ville de Maubeuge, dans le quartier de Pont Allant. Une partie de la zone à urbaniser est une friche répertoriée au sein de la base Mérimée.

Une partie du terrain est répertoriée dans la base de données BASIAS qui présente l'inventaire des anciens sites industriels.

Le risque de pollution des sols devra être pris en compte au vu de l'historique de l'occupation du site, le réaménagement de la friche sera conditionné à la réalisation des études environnementales et sanitaires exigées par le Code de l'Environnement et le Code de l'Urbanisme.

La zone peut être aménagée en plusieurs phases à condition de ne pas compromettre l'aménagement global de la zone.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

ACCES ET DESSERTE INTERNE

Les accès principaux de la zone devront être constitués d'une voirie carrossable. L'aménageur devra réaliser deux accès à double sens depuis la route d'Elesmes.

La zone sera desservie de manière secondaire par des voies nouvelles afin de constituer un maillage de voiries secondaires cohérent. Des venelles piétonnes pourront être créées.

Les carrefours nouvellement créés sur la route d'Elesmes devront être traités qualitativement et être aménagés de façon sécuritaire pour tous les usagers.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

De plus, à l'échelle de la zone, des stationnements pour les visiteurs pourront être aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création de cheminements doux.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les éventuels espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours. Un accompagnement paysager de ces cheminements doux sera à privilégier.

Des bandes cyclables pourront être créées sur la desserte principale (marquage au sol).

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Les végétations existantes devront être valorisées en conservant les essences les plus significatives et faciliter la transition avec la végétation présente autour de la Pisselotte. Elles pourront servir d'appui pour le développement de la trame végétale du site.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Dans l'objectif d'une bonne intégration du site dans son environnement, une attention particulière devra être portée sur la relation entre le site et le terrain situé au nord-ouest de la zone, si ce dernier venait à être renaturé.

Afin de réduire l'impact visuel des nouvelles constructions vis-à-vis de l'urbanisation existante, des limites végétales devront être créées sur tout le pourtour nord et est de la zone, en cas de démolition du bâti.

Le maintien ou la démolition des bâtiments présents sur le site devra faire l'objet d'une réflexion globale qui devra à la fois prendre en compte les besoins liés au bon aménagement de la zone, à l'intérêt du patrimoine présent, ainsi qu'à son rôle de marqueur dans le paysage du quartier.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales (arbres à haute tige, arbustes et haies, ensemble ou séparément). La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération une densité minimale brute moyenne de 50 logements à l'hectare devra être respectée (soit 103 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

Le site pourra accueillir des constructions à vocation d'équipements, à condition de respecter la densité minimale brute moyenne imposée.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 30% du programme de logements.

Les nouvelles constructions principales devront intégrer au moins deux des quatre prescriptions suivantes permettant la prise en compte du développement durable :

- Orientation des bâtiments permettant de favoriser la récupération des apports solaires, la valorisation de la lumière naturelle et la limitation des déperditions énergétiques (recours à une construction bioclimatique) ;
- Utilisation de matériaux renouvelables, récupérables ou recyclables pour une partie du gros œuvre et de l'isolation ;
- Intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable ;
- Intégration de caractéristiques de bâtiments « à biodiversité positive » :
    - Bâti servant de supports physiques à des plantes grimpantes ;
    - Bâti conçu de manière à intégrer des structures-nichoirs ;
    - Bâti conçu de manière à développer des micro-habitats ;
    - …

Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **MAUBEUGE -** LA VIOLAINE

Route d'Elesmes - Rue du Commandant Brocard - Rue Nicolas Focq

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



LÉGENDE

- Courbes de niveaux (2,5 mètres)
- Bâti
- Périmètre de l'opération

Suggestion de phasage de l'opération :

- Phase 1
- Phase 2
- Accès en double sens
- Schéma de principe d'implantation de la trame viaire
- Accès et carrefour à sécuriser
- Espace à renaturer et à questionner dans l'intégration du quartier
- Frange boisée d'essences locales à conserver et à renforcer
- Frange végétale à créer en cas de démolition du bâti existant
- Patrimoine à protéger au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme



Le site se situe à proximité du centre-bourg de Monceau Saint Waast, en renforcement du tissu urbain existant et à la frange des espaces agricoles et naturels.

La zone peut être aménagée en plusieurs phases à condition de ne pas compromettre l'aménagement global de la zone.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

Afin d'éviter une organisation en impasse, la zone sera desservie par une voirie principale carrossable via deux points d'accès donnant sur le Chemin Bayard.

Si la zone est aménagée en plusieurs phases, l'accès situé le long du Ruisseau Bayard pourra être réalisé dans un second temps.

La zone pourra être desservie de manière secondaire par des voies nouvelles afin de constituer un maillage cohérent.

Toutes les constructions devront être desservies par la desserte principale ou secondaire. Les accès individuels sur le Chemin Bayard sont interdits.

Des venelles piétonnes pourront être créées.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

De plus, à l'échelle de la zone, des stationnements pour les visiteurs pourront être aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra garantir les déplacements alternatifs à la voiture par la création d'un maillage de cheminements doux afin de permettre une attache de la zone au tissu existant.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours.

Un cheminement piéton accompagné d'un aménagement paysager qualitatif (plantations d'essences locales) devra être créé le long de la voirie principale afin de garantir un accès sécurisé au centre-bourg.

En dehors des zones de rencontre et de manière générale, les cheminements piétons seront obligatoires le long des voiries nouvelles, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des pistes ou bandes cyclables pourront être créées à l'intérieur de la zone.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Les végétations existantes devront être valorisées en conservant les essences les plus significatives et permettre leur interpénétration au cœur du nouveau

quartier d'habitat. Elles pourront servir d'appui pour le développement de la trame végétale du site.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Afin de préserver le voisinage et d'intégrer les constructions, les limites végétales existantes en fond de parcelles devront être respectées.

Une frange paysagère constituée d'essences locales devra garantir une intégration qualitative de l'opération dans l'environnement naturel et agricole.

D'une manière générale, les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération une densité minimale brute moyenne de 20 logements à l'hectare devra être respectée (soit 13 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 25% du programme de logements.

Les nouvelles constructions principales devront intégrer au moins deux des quatre prescriptions suivantes permettant la prise en compte du développement durable :

- Orientation des bâtiments permettant de favoriser la récupération des apports solaires, la valorisation de la lumière naturelle et la limitation des déperditions énergétiques (recours à une construction bioclimatique) ;
- Utilisation de matériaux renouvelables, récupérables ou recyclables pour une partie du gros œuvre et de l'isolation ;
- Intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable ;
- Intégration de caractéristiques de bâtiments « à biodiversité positive » :
    - Bâti servant de supports physiques à des plantes grimpantes ;
    - Bâti conçu de manière à intégrer des structures-nichoirs ;
    - Bâti conçu de manière à développer des micro-habitats ;
    - …

Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

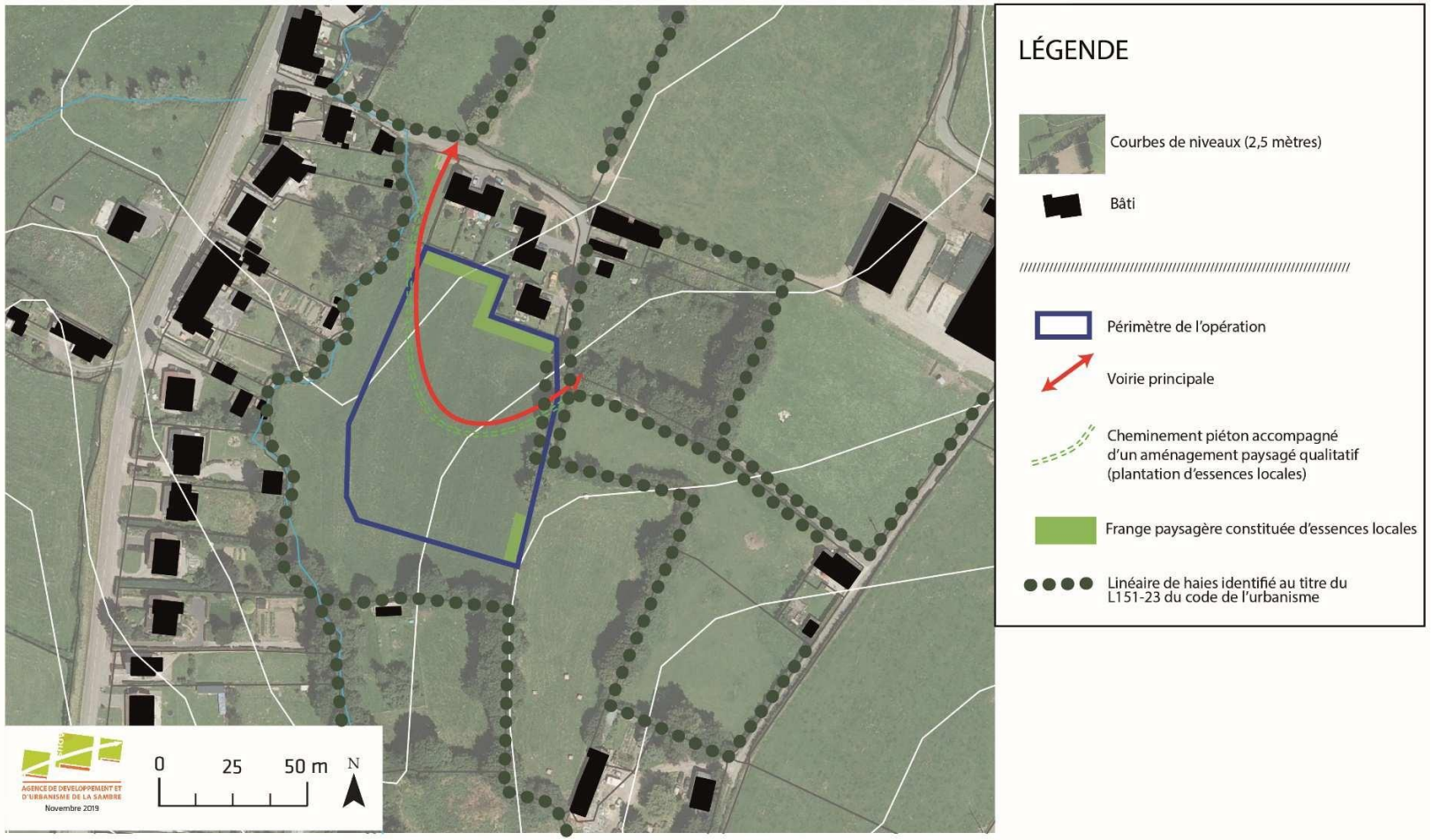
Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi

.

OAP HABITAT///// **MONCEAU-SAINT-WAAST**

Chemin Bayard

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT





NEUF MESNIL – RUE BRIET

Le site, d'une superficie d'environ 1,6 hectare, est marqué par un tissu urbain varié sur ses franges : équipements publics à l'est de la zone (mairie, école, salle des fêtes) et habitations au sud et au nord. La zone à urbaniser est située à l'arrière des habitations existantes.

L'urbanisation doit faire l'objet d'une réflexion d'aménagement global. La zone peut être aménagée en plusieurs phases à condition de ne pas compromettre l'aménagement global de la zone.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage ».

La partie sud de la zone est classée en 2AU (parcelle AD92). Son urbanisation est soumise à modification du PLUi.

ACCES ET DESSERTE INTERNE

La zone sera desservie via l'opération existante (ex zone 1AU du PLU) et via la rue Briet, par des accès à double sens et une voirie carrossable.

La zone devra être traversante et ne devra pas être organisée en impasse.

La connexion devra donc être assurée avec l'urbanisation existante.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Les stationnements pour visiteurs seront aménagés le long de la desserte ou bien regroupés sur une aire de stationnement.

Le stationnement du logement individuel devra être organisé à l'échelle des parcelles.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création de cheminements doux. Ces cheminements sécurisés permettront de relier l'opération à l'urbanisation existante et aux équipements publics.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les éventuels espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours. Un accompagnement paysager de ces cheminements doux sera à privilégier.

Des bandes ou pistes cyclables pourront être créées sur la desserte interne.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte principale, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Les végétations existantes devront être valorisées en conservant les essences les plus significatives. Elles pourront servir d'appui pour le développement de la trame végétale du site.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Afin de préserver le voisinage et d'intégrer les constructions, les limites végétales existantes en fond de parcelles devront être respectées.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération, une densité minimale brute moyenne de 24 logements par hectare devra être respectée (soit 40 logements environ).

Afin de faciliter les parcours résidentiels, est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 45% du programme de logements.

L'implantation des constructions sur la zone devra prolonger l'urbanisation existante.

Les nouvelles constructions principales devront intégrer au moins deux des quatre prescriptions suivantes permettant la prise en compte du développement durable :

- Orientation des bâtiments permettant de favoriser la récupération des apports solaires, la valorisation de la lumière naturelle et la limitation des déperditions énergétiques (recours à une construction bioclimatique) ;
- Utilisation de matériaux renouvelables, récupérables ou recyclables pour une partie du gros œuvre et de l'isolation ;
- Intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable ;
- Intégration de caractéristiques de bâtiments « à biodiversité positive » :
    - Bâti servant de supports physiques à des plantes grimpantes ;
    - Bâti conçu de manière à intégrer des structures-nichoirs ;
    - Bâti conçu de manière à développer des micro-habitats ;
    - …

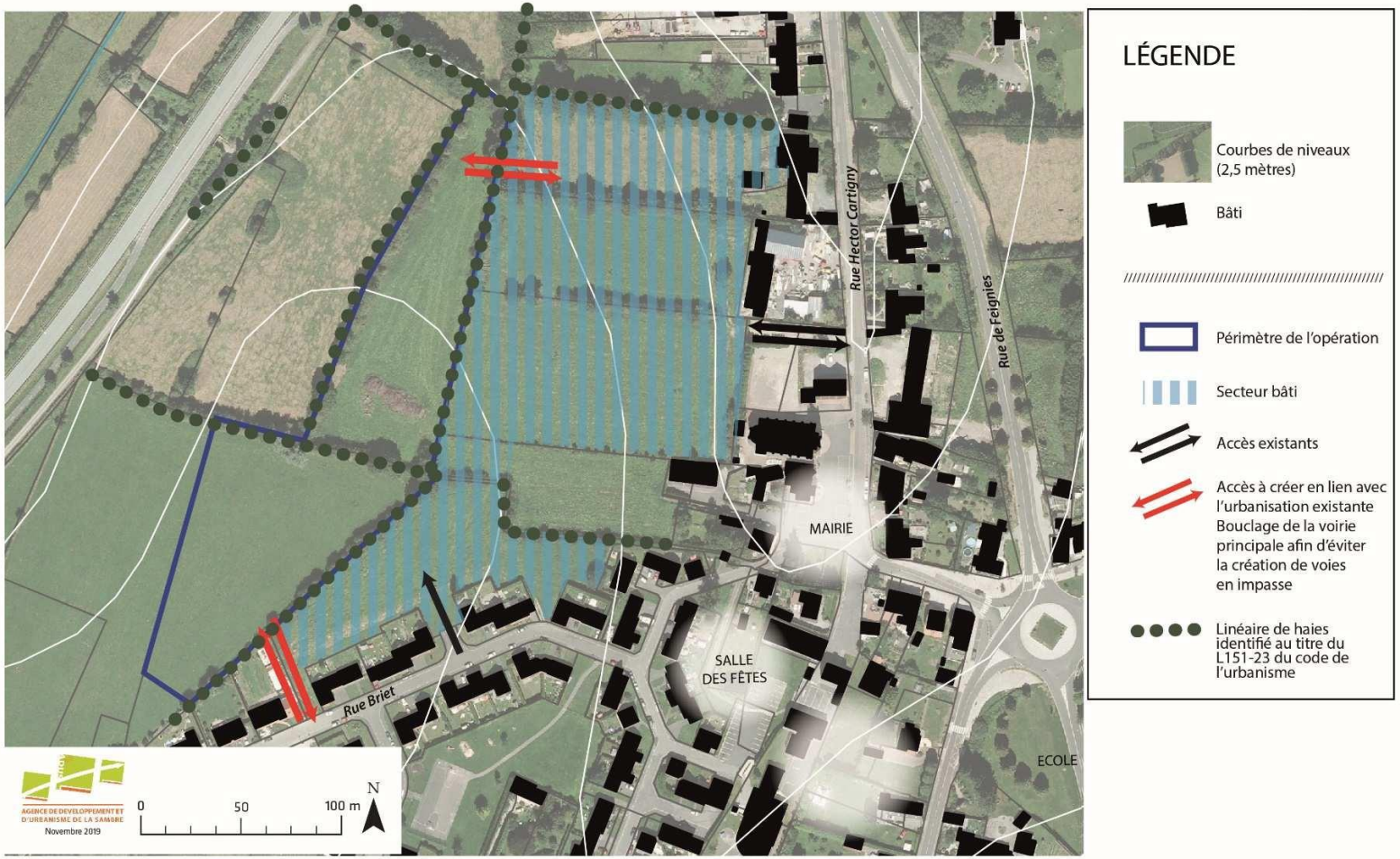
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi

OAP HABITAT///// **NEUF MESNIL**

Rue Briet

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT





NOYELLES SUR SAMBRE – RUE ALFRED BISIAUX

Le site, d'une superficie d'environ 0,9 hectare, concerne une parcelle agricole enclavée au sein de l'enveloppe urbaine de la commune de Noyelles-sur-Sambre. Une urbanisation pavillonnaire s'est développée dans les années 1970-1980 dans la Grand Rue (RD959) et d'autres constructions de ce type dans la rue Desquesnes ont terminé d'enclaver le site visé dans les années 2000.

Le site se trouve à environ 100 mètres de la mairie, de l'école, de la salle des fêtes et du terrain multisports.

Le site retenu se situe sur un versant d'une altitude d'environ 135 à 145 mètres. A cet endroit, les eaux de pluies du plateau situé au Nord du cœur de bourg ruissellent pour rejoindre l'Helpe Majeure à proximité de l'Eglise. Une grande partie nord du site est située à 140 mètres d'altitude. La partie sud de la parcelle oscille entre 136 et 137 mètres.

Une attention particulière est portée à la qualité environnementale, pour tenir compte de la ZNIEFF de type 1 « Vallée de l'Helpe Majeure entre Ramousies et Noyelles-sur-Sambre ». La présente OAP vise à encadrer les aménagements sur le site afin d'en limiter les impacts, y compris en termes de perméabilité des sols, et de préserver la richesse environnementale et paysagère du territoire. Il est en effet essentiel de maintenir les éléments du paysage qui contribuent au fonctionnement et à la qualité des milieux et qui luttent contre l'érosion des sols (mares, prairies, haies, talus).

La zone peut être aménagée en plusieurs phases à condition de ne pas compromettre l'aménagement global de la zone.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

La zone ne devra pas être organisée en impasse.

La zone sera desservie par un accès, sur la rue Alfred Bisiaux, à double sens. Dans l'attente d'une nouvelle phase, d'autres accès pourront potentiellement être aménagés, notamment par le parking de la salle des fêtes. Des aménagements a minima devront garantir la sécurité des différents usagers lors de la traversée du parking.

Une desserte principale carrossable à double sens desservira la zone. Elle sera plantée d'alignements d'arbres à haute tige.

Un principe de connexion routière au nord de la zone devra être préservé en cas d'aménagement futur du nord de l'enclave agricole.

Dans l'attente de l'aménagement d'une seconde phase, les accès à l'exploitation agricole devront être préservés.

Des liaisons piétonnes devront être prévues en bordure de toutes les voiries et une connexion piétonne devra être créée entre l'opération et les équipements publics et l'arrêt de transport en commun situés à proximité.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Les stationnements seront aménagés le long de la desserte ou bien regroupés sur une aire de stationnement à l'entrée de la zone. Les stationnements des logements individuels pourront être organisés à la parcelle.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création de cheminements doux.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les éventuels espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours. Un accompagnement paysager de ces cheminements doux sera à privilégier.

Des bandes ou pistes cyclables pourront être créées sur la desserte principale.

En dehors des zones de rencontres, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte principale, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

L'aménageur devra intégrer dans son projet la question des eaux pluviales compte tenu de la nature du sol sur le site.

Une noue sera créée sur l'opération pour assurer un tamponnage des eaux de pluies avant leur évacuation via la canalisation spécifique. Cette noue devra être végétalisée et devra bénéficier d'un traitement qualitatif.

Des haies de mitoyenneté entre les parcelles devront être plantées d'essences locales par l'aménageur sur les limites séparatives. Des haies d'essences locales devront être préservées et/ou plantées au contact de l'urbanisation existante afin d'intégrer la nouvelle opération.

Les haies d'essences locales devront être plantées sur la partie nord de la zone en contact avec la zone agricole. Elles seront préférentiellement bocagères.

Les clôtures situées au contact direct de la zone agricole devront permettre le passage de la petite faune.

Ainsi, la végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Les clôtures situées au contact direct de la zone agricole devront permettre le passage de la petite faune.

Ainsi, la végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

D'une manière générale, les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

Par ailleurs, l'aménageur veillera à limiter l'impact des aménagements sur la perméabilité des sols. L'aménageur privilégiera dans la mesure du possible des aménagements perméables tel que des stationnements perméables.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération, une densité minimale brute moyenne de 17 logements à l'hectare devra être respectée (soit ~~14~~ 17 logements environ).

L'aménageur veillera à ce que son opération de logements ne conduise pas à un dépassement des capacités de la station d'épuration à laquelle la zone est raccordée.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 25% du programme de logements.

Les nouvelles constructions principales devront intégrer au moins deux des cinq prescriptions suivantes permettant la prise en compte du développement durable :

- Orientation des bâtiments permettant de favoriser la récupération des apports solaires, la valorisation de la lumière naturelle et la limitation

des déperditions énergétiques (recours à une construction bioclimatique) ;

- Utilisation de matériaux renouvelables, récupérables ou recyclables pour une partie du gros œuvre et de l'isolation ;
- Intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable ;
- Intégration de caractéristiques de bâtiments « à énergie positive » :
    - Bâti servant de supports physiques à des plantes grimpantes ;
    - Bâti conçu de manière à intégrer des structures-nichoirs ;
    - Bâti conçu de manière à développer des micro-habitats ;
    - …

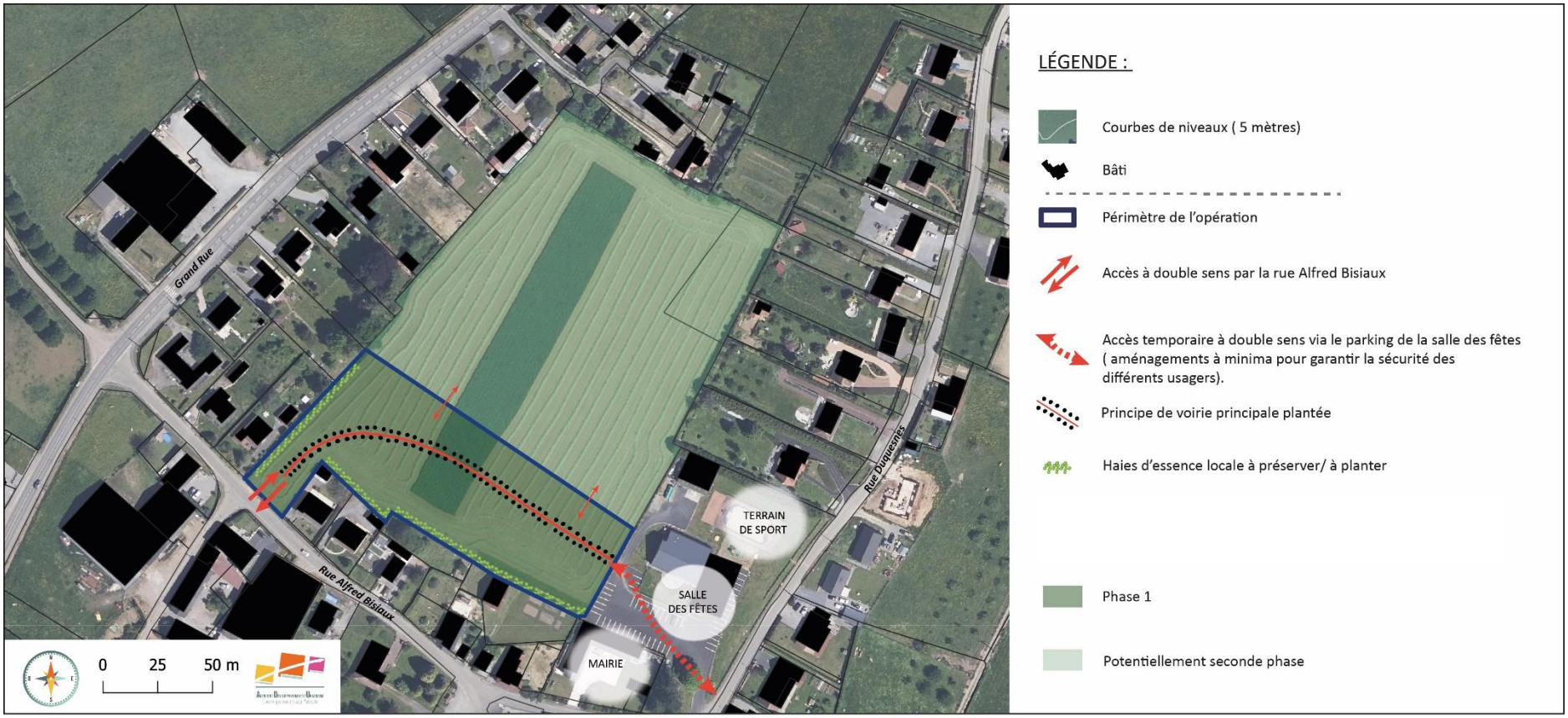
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// Noyelles sur Sambre

Rue Alfred Bisiaux

PRINCIPES D'AMENAGEMENT



LÉGENDE



Courbes de niveaux (2,5 mètres)

Bâti

Périmètre de l'opération

Secteur bâti

Accès à double sens par la rue Alfred Bisiaux

Accès temporaire à double sens via le parking de la salle des fêtes (aménagements à minima pour garantir la sécurité des différents usagers)

Principe de voirie principale plantée

Conservation d'une possibilité de connexion routière pour un aménagement futur

Haies d'essence locales à preserver/à planter

Principe d'implantation de noues (gestion des eaux pluviales sur la parcelle)

Canalisation de récolte des eaux de pluie

Phase 1

Potentielle seconde Phase



PONT-SUR-SAMBRE – CHEMIN MAXY

Le site d'une superficie d'environ 1,8 ha, se situe sur le Chemin Maxy, à proximité de la rue de Bel-Air et de la Route de Bavay. Ce développement urbain est situé à moins de 700 mètres de la mairie de Pont-Sur-Sambre et participera à l'animation du centre-ville.

L'urbanisation doit faire l'objet d'une réflexion d'aménagement global.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage ».

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est soumise à modification du PLUi (zone 2AU).

La zone peut être aménagée en plusieurs phases ; aucune phase ne pourra compromettre l'aménagement global de l'opération.

ACCES ET DESSERTE INTERNE

La zone sera desservie par deux points d'accès sur la rue de Bel-Air.

La continuité du Chemin Maxy devra être maintenue.

Un accès traversant se raccordant à la route de Bavay devra être étudié.

La voirie principale devra, à terme, permettre le bouclage entre les deux points d'accès. Si l'opération est réalisée en plusieurs phases, celles-ci ne devront pas compromettre la réalisation de ce bouclage.

L'accès est de la zone nécessitera la démolition du bâtiment présent en entrée du site.

La zone sera desservie de manière secondaire par des voies nouvelles afin de constituer un maillage de voiries secondaires cohérent. Des venelles piétonnes pourront être créées.

La desserte interne de l'opération devra être constituée d'une voirie carrossable

De manière générale, tous les nouveaux carrefours crées lors de la réalisation de l'opération devront être traités qualitativement et être aménagés de façon sécuritaire pour tous les usagers.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles. De plus, les stationnements pour visiteurs à l'échelle de la zone pourront être aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création de cheminements doux.

Notamment, un cheminement doux pourra être réalisé en limite est du site, et relier la rue Bel-Air à la voirie principale de l'opération.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les éventuels espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours. Un accompagnement paysager de ces cheminements doux sera à privilégier.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des bandes ou pistes cyclables pourront être créées sur la desserte principale.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Afin de réduire l'impact visuel des nouvelles constructions vis-à-vis de l'urbanisation existante, les limites végétales devront être mises en place, par la préservation de la végétation existante (conservation des espèces les plus significatives), par renforcement lorsque la végétation est insuffisante, ou par création d'une frange végétale.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales (arbres à haute tige, arbustes et haies, ensemble ou séparément). La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

Une attention particulière devra être accordée sur les limites ayant une proximité immédiate avec l'urbanisation existante, c'est-à-dire au Sud, Nord-Est et Est de la zone. Par ailleurs, une nouvelle frange végétale devra être mise en place en limite des espaces agricoles, celle-ci devra permettre le passage de la petite faune.

La haie existante située à l'Ouest de la zone devra, dans la mesure du possible, être conservée.

De manière générale, la végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone. Si la création d'un bassin de tamponnement est rendue nécessaire, son positionnement sera fait préférentiellement en point bas du site, avec un traitement paysager qualitatif.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération une densité minimale brute moyenne de 28 logements à l'hectare devra être respectée (soit 49 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 45% du programme de logements.

Les nouvelles constructions principales devront intégrer au moins deux des quatre prescriptions suivantes permettant la prise en compte du développement durable :

- Orientation des bâtiments permettant de favoriser la récupération des apports solaires, la valorisation de la lumière naturelle et la limitation des déperditions énergétiques (recours à une construction bioclimatique) ;
- Utilisation de matériaux renouvelables, récupérables ou recyclables pour une partie du gros œuvre et de l'isolation ;
- Intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable ;
- Intégration de caractéristiques de bâtiments « à biodiversité positive » :
    - Bâti servant de supports physiques à des plantes grimpantes ;
    - Bâti conçu de manière à intégrer des structures-nichoirs ;
    - Bâti conçu de manière à développer des micro-habitats ;
    - …

Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **PONT-SUR-SAMBRE** - Chemin Maxy

Chemin Maxy - Route de Bavay - Rue de Bel-Air

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



LÉGENDE

- Courbes de niveaux (2,5 mètres)
- Bâti
- Périmètre de l'opération
- Bâti à démolir pour permettre la création d'un accès
- Chemin existant dont la continuité est à maintenir
- Desserte principale
- Accès à conserver en vue d'un potentiel aménagement futur (localisation de principe)
- Cheminement doux
- Accès et carrefour à sécuriser
- Arrêt de bus
- Frange végétale à conserver et à renforcer
- Frange végétale à créer
- Linéaire de haies identifié au titre du L151-23 du code de l'urbanisme
- Permettre le passage de la petite faune
- Patrimoine à protéger au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme



PONT-SUR-SAMBRE – NOTRE DAME

Le site, d'une superficie d'environ 1,4 ha, se situe le long de la rue Notre Dame. Ce développement urbain s'inscrit à environ 800 mètres des équipements publics principaux. Il vient renforcer le centre-ville de Pont-sur-Sambre.

Le site se trouve en zone à dominante humide identifié dans le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du Bassin Artois-Picardie. L'aménagement du site devra prendre en compte cette caractéristique.

Une attention particulière est portée à la qualité environnementale du site, pour tenir compte de la ZNIEFF de type 1 « Les Prairies Humides d'Aymeries. ». Cette OAP vise à encadrer les aménagements sur le site afin d'en limiter les impacts, y compris en termes de perméabilité des sols, et de préserver la richesse environnementale et paysagère du territoire. Il est en effet essentiel de maintenir les éléments du paysage qui contribuent au fonctionnement et à la qualité des milieux et qui luttent contre l'érosion des sols (mares, prairies, haies, talus).

L'urbanisation doit faire l'objet d'une réflexion d'aménagement global. La zone peut être aménagée en plusieurs phases ; aucune phase ne pourra compromettre l'aménagement global de l'opération.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

Afin d'éviter une organisation en impasse, la zone sera desservie par une voirie carrossable comportant deux points d'accès situés rue Notre Dame. Ces deux accès constitueront la voirie de desserte principale de la zone et sera d'une largeur suffisante afin d'assurer une circulation automobile à double sens.

La zone sera desservie de manière secondaire par des voies nouvelles afin de constituer un maillage de voiries secondaires cohérent. Des venelles piétonnes pourront être créées.

Les voies en impasse sont interdites.

Les deux carrefours nouvellement créés sur la Rue Notre Dame devront être traités qualitativement et être aménagés de façon sécuritaire pour tous les usagers.

L'accessibilité aux parcelles agricoles situées à l'arrière de la zone devra être maintenue. Au moins un accès devra être créé à cette fin. Celui-ci devra être d'un gabarit suffisant pour permettre le passage des engins agricoles.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

De plus, les stationnements pour visiteurs à l'échelle de la zone pourront être aménagés le long des dessertes ou regroupés sur une aire de stationnement.

L'ensemble des stationnements situés sur l'espace public devront être perméables. Ce type d'aménagement est encouragé pour les stationnements à la parcelle.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création de cheminements doux.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les espaces de stationnement mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours. Un accompagnement paysager de ces cheminements doux sera à privilégier.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte principale, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

La qualité des cheminements aux abords du site pourra être retravaillée afin de sécuriser la circulation piétonne.

Des bandes ou pistes cyclables pourront être créées sur la desserte principale.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

L'armature végétale du site s'appuiera, lorsque cela est pertinent, sur la trame végétale existante, en particulier lorsqu'elle possède un intérêt écologique (abris à faune, diversité de la flore, essences locales, espèces remarquables, …).

Afin de réduire l'impact visuel des nouvelles constructions vis-à-vis de l'urbanisation existante, des limites végétales devront être mises en place sur le pourtour de la zone, excepté le long de la rue Notre Dame. La réalisation de ces limites végétales se fera par la préservation de la végétation existante (conservation des espèces les plus significatives), par renforcement lorsque la végétation est insuffisante, ou par création d'une frange végétale.

Sur le pourtour, des perspectives visuelles pourront être maintenues ponctuellement (haie basse).

Les haies de mitoyenneté entre les parcelles devront être plantées d'essences locales par l'aménageur sur les limites séparatives, afin de reconstituer le paysage bocager.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales (arbres à haute tige, arbustes et haies, ensemble ou séparément). La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

Les franges végétales en limite agricole devront permettre le passage de la petite faune.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Par ailleurs, l'aménageur veillera à limiter l'impact des aménagements sur la perméabilité des sols. Il privilégiera dans la mesure du possible des aménagements perméables, tel que des cheminements piétons stabilisés.

Etant donné son classement en tant que zone à dominante humide du SDAGE du Bassin Artois-Picardie, la zone devra proposer des solutions alternatives de gestion des eaux pluviales de type fossé, noue, bassin, jardin de pluie, etc.

Si la création d'un bassin de tamponnement est rendue nécessaire, son positionnement sera fait préférentiellement en point bas du site, avec un traitement paysager qualitatif.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération, une densité minimale brute moyenne de 28 logements à l'hectare devra être respectée, soit 41 logements environ.

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

La façade à rue de la construction principale, rue Notre Dame, devra être implantée en respectant l'alignement du bâti existant, l'objectif étant d'éviter une implantation désordonnée du bâti et l'implantation de bâtiments annexes le long de la rue Notre Dame. De même, le bâti des constructions à l'intérieur de la zone devra être orienté vers la rue.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 45% du programme de logements.

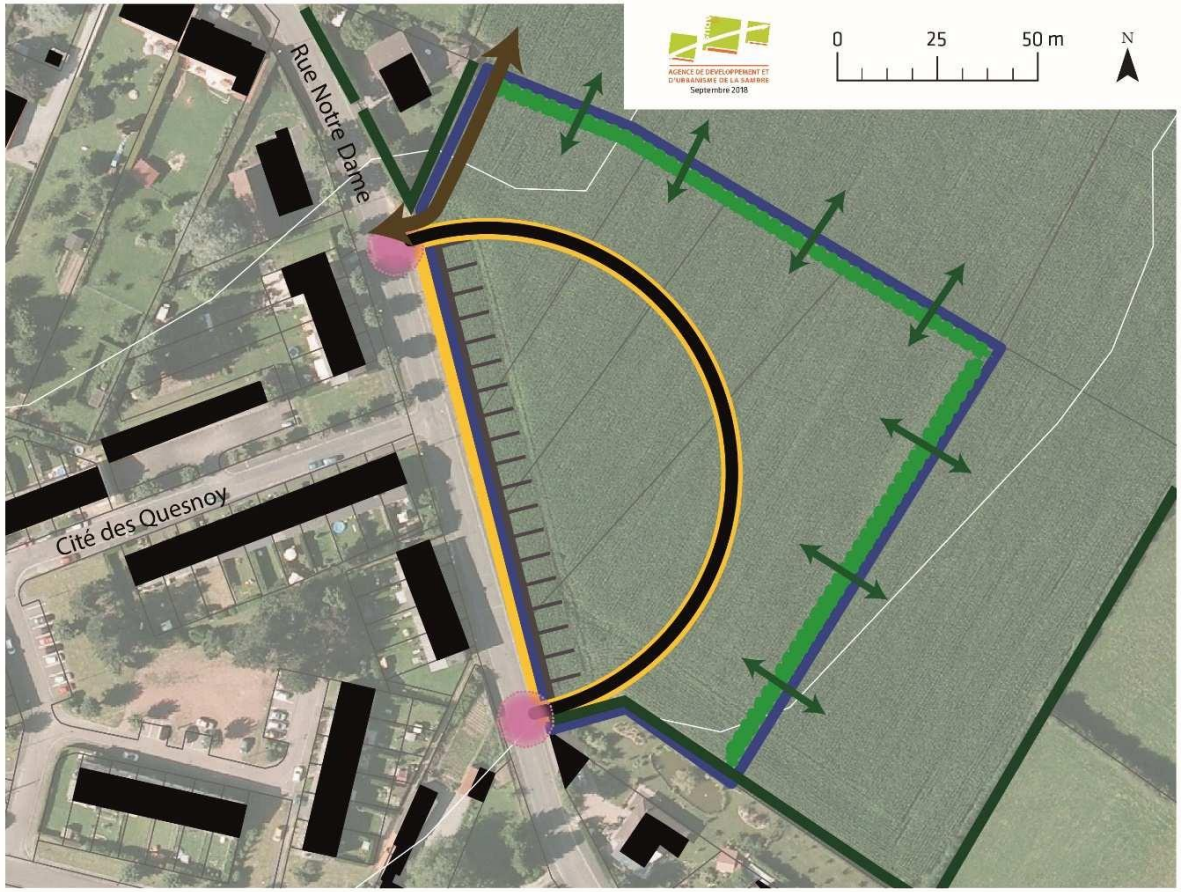
Les nouvelles constructions principales devront intégrer au moins deux des quatre prescriptions suivantes permettant la prise en compte du développement durable :

- Orientation des bâtiments permettant de favoriser la récupération des apports solaires, la valorisation de la lumière naturelle et la limitation des déperditions énergétiques (recours à une construction bioclimatique) ;
- Utilisation de matériaux renouvelables, récupérables ou recyclables pour une partie du gros œuvre et de l'isolation ;
- Intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable ;
- Intégration de caractéristiques de bâtiments « à biodiversité positive » :
    - Bâti servant de supports physiques à des plantes grimpantes ;
    - Bâti conçu de manière à intégrer des structures-nichoirs ;
    - Bâti conçu de manière à développer des micro-habitats ;
    - …

Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **PONT-SUR-SAMBRE** - NOTRE DAME
Rue Notre Dame - Cité des Quesnoy
PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



LÉGENDE

- Courbes de niveaux (2,5 mètres)
- Bâti
- Périmètre de l'opération
- Desserte principale à double sens
- Aménager des cheminements piétons
- Accès en double sens
- Accès et carrefour à sécuriser
- Maintenir un accès aux parcelles agricoles
- Frange végétale éxistante à maintenir ou à renforcer
- Frange végétale à créer
- Permettre le passage de la petite faune
- Front bâti à constituer sur la rue Notre Dame

RECQUIGNIES – SECTEUR DE L'ESCRIERE



Le site, situé en cœur d'ilot, vient renforcer le tissu urbain existant de la commune de Recquignies. Il offre une transition entre les espaces bâtis et l'espace boisé.

La zone peut être aménagée en plusieurs phases à condition de ne pas compromettre l'aménagement global de la zone.

Une attention particulière est portée à la qualité environnementale, pour tenir compte de la ZNIEFF de type 1 « Vallée de l'Escrière entre Recquignies et Colleret ». Cette OAP vise à encadrer les aménagements sur le site afin d'en limiter les impacts, y compris en termes de perméabilité des sols, et de préserver la richesse environnementale et paysagère du territoire. Il est en effet essentiel de maintenir les éléments du paysage qui contribuent au fonctionnement et à la qualité des milieux et qui luttent contre l'érosion des sols (mares, prairies, haies, talus).

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

Afin d'éviter une organisation en impasse et de profiter des deux points d'accès existants sur la zone, cette zone sera desservie par une voirie carrossable à partir de la rue Paul Ronval, grâce à un accès déjà existant.

Par souci de sécurité routière et de qualité urbaine, l'accès sur la rue Paul Ronval devra être traité qualitativement.

Afin de laisser la possibilité d'une extension urbaine à venir en partie Est de la zone, une voie d'accès devra être prévue dans cette direction.

Des venelles piétonnes pourront être créées.

STATIONNEMENT

Un parking mutualisé devra être créé au niveau de l'entrée Est de la zone, pour répondre à tout ou partie des besoins des logements de la zone. Celui-ci devra être perméable et aménagé de façon qualitative.

En complément, d'autres aires de stationnement mutualisé pourront être créées.

S'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements de tout ou partie des logements individuels, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

De plus, à l'échelle de la zone, des stationnements pour les visiteurs pourront être aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création d'un maillage de cheminements doux afin de permettre une attache de la zone au tissu existant.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte principale de la zone, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des pistes ou bandes cyclables pourront être créées à l'intérieur de la zone.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Les végétations existantes devront être valorisées en conservant les essences les plus significatives et permettre leur interpénétration au cœur du nouveau

quartier d'habitat. Elles pourront servir d'appui pour le développement de la trame végétale du site.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Afin de préserver le voisinage et d'intégrer les constructions, les limites végétales existantes en fond de parcelles devront être respectées.

Les haies de mitoyenneté entre les parcelles devront être plantées d'essences locales par l'aménageur sur les limites séparatives, afin de reconstituer le paysage bocager.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

L'aménageur veillera à permettre le passage de la petite faune à l'interface entre la zone aménagée et la zone naturelle.

L''aménageur privilégiera dans la mesure du possible des aménagements perméables tel que des stationnements perméables.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération une densité minimale brute moyenne de 28 logements à l'hectare devra être respectée (soit 68 logements environ). Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties tout comme une mixité d'occupation :

- une partie de la zone devra être dédiée aux logements collectifs ou semi-collectifs, dans le respect d'une densité minimale brute de 36 logements par hectare en moyenne (soit 62 logements minimum) ;
- le reste de la zone pourra être dédiée aux logements individuels, intermédiaires et/ou semi-collectifs (soit 6 logements minimum).

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 20 % du programme de logements.

Les nouvelles constructions principales devront intégrer au moins deux des quatre prescriptions suivantes permettant la prise en compte du développement durable :

- Orientation des bâtiments permettant de favoriser la récupération des apports solaires, la valorisation de la lumière naturelle et la limitation des déperditions énergétiques (recours à une construction bioclimatique) ;
- Utilisation de matériaux renouvelables, récupérables ou recyclables pour une partie du gros œuvre et de l'isolation ;
- Intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable ;
- Intégration de caractéristiques de bâtiments « à biodiversité positive » :
    - Bâti servant de supports physiques à des plantes grimpantes ;
    - Bâti conçu de manière à intégrer des structures-nichoirs ;
    - Bâti conçu de manière à développer des micro-habitats ;
    - …

Les constructions devront prendre en compte l'urbanisation existante en termes d'orientation des bâtiments et de hauteurs, afin de limiter les vis-à-vis.

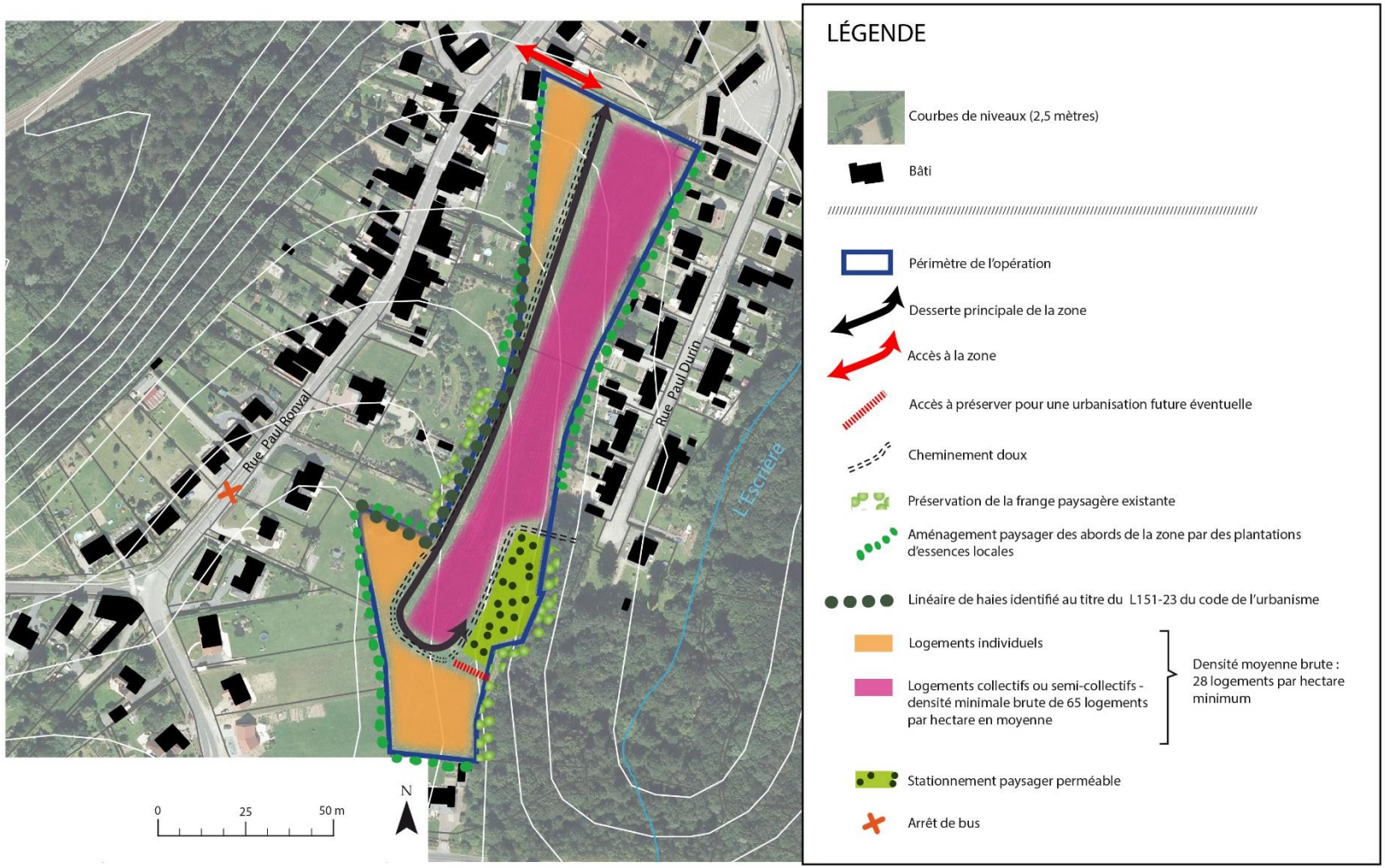
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **RECQUIGNIES -** Secteur de l'escrière

Rue Paul Ronval, Rue Paul Durin

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT





RECQUIGNIES – SECTEUR DU STADE

Le site se situe dans le prolongement de l'espace bâti existant, à proximité direct du stade de football de la commune de Recquignies.

Une attention particulière est portée à la qualité environnementale, pour tenir compte de la proximité du bois et de la ZNIEFF de type 1. Cette OAP vise à encadrer les aménagements sur le site afin d'en limiter les impacts, y compris en termes de perméabilité des sols, et de préserver la richesse environnementale et paysagère du territoire. Il est en effet essentiel de maintenir les éléments du paysage qui contribuent au fonctionnement et à la qualité des milieux et qui luttent contre l'érosion des sols (mares, prairies, haies, talus).

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage ».

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est soumise à modification du PLUi (zone 2AU)

La zone peut être aménagée en plusieurs phases à condition de ne pas compromettre l'aménagement global de la zone.

ACCES ET DESSERTE INTERNE

Afin d'éviter une organisation en impasse et de profiter des deux points d'accès existants sur la zone, celle-ci sera desservie par deux accès carrossables au niveau du Chemin des Wetz S.

Des accès individuels supplémentaires pourront être créés pour desservir les logements situés sur le front bâti du Chemin des Wetz S.

Les accès automobiles sur le Chemin des Bons Pères sont interdits.

Afin de laisser la possibilité d'une extension urbaine à venir en partie ouest de la zone, des voies d'accès devront être prévues dans cette direction.

Les voies devront être accompagnées de plantations basses et éventuellement de hautes tiges.

Des venelles piétonnes pourront être créées.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

De plus, à l'échelle de la zone, des stationnements pour les visiteurs pourront être aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

L'aire de stationnement existante Chemin des Bons Pères est strictement réservée au stade et ne pourra donc pas être considérée dans l'opération.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra garantir les déplacements alternatifs à la voiture par la création d'un maillage de cheminements doux afin de permettre une attache de la zone au tissu existant.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la voirie principale, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis

à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des pistes ou bandes cyclables pourront être créées à l'intérieur de la zone.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

L'armature végétale du site s'appuiera, lorsque cela est pertinent, sur la trame végétale existante, en particulier lorsqu'elle possède un intérêt écologique (abris à faune, diversité de la flore, essences locales, …).

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements. Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales (arbres à haute tige, arbustes et haies, ensemble ou séparément). La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

Afin de préserver le voisinage et d'intégrer les constructions, les limites végétales existantes en fond de parcelles devront être respectées.

Les haies de mitoyenneté entre les parcelles devront être plantées d'essences locales par l'aménageur sur les limites séparatives.

Les franges végétales en limites agricoles devront permettre le passage de la petite faune.

En complément, un espace de transition qualitatif devra être créé le long du Chemin des Bons Pères afin de préserver l'intimité de la zone et de limiter l'exposition aux nuisances liées à la proximité du stade.

Par ailleurs, l'aménageur veillera à limiter l'impact des aménagements sur la perméabilité des sols. L'aménageur privilégiera dans la mesure du possible des aménagements perméables tel que des stationnements perméables.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération une densité minimale brute moyenne de 26 logements à l'hectare devra être respectée (soit 19 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation. L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 45% du programme de logements.

Un front bâti présentant un alignement de façades principales devra être créé le long du Chemin des Wetz S.

Les nouvelles constructions principales devront intégrer au moins deux des quatre prescriptions suivantes permettant la prise en compte du développement durable :

- Orientation des bâtiments permettant de favoriser la récupération des apports solaires, la valorisation de la lumière naturelle et la limitation des déperditions énergétiques (recours à une construction bioclimatique) ;
- Utilisation de matériaux renouvelables, récupérables ou recyclables pour une partie du gros œuvre et de l'isolation ;
- Intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable ;
- Intégration de caractéristiques de bâtiments « à biodiversité positive » :
    - Bâti servant de supports physiques à des plantes grimpantes ;
    - Bâti conçu de manière à intégrer des structures-nichoirs ;
    - Bâti conçu de manière à développer des micro-habitats ;
    - …

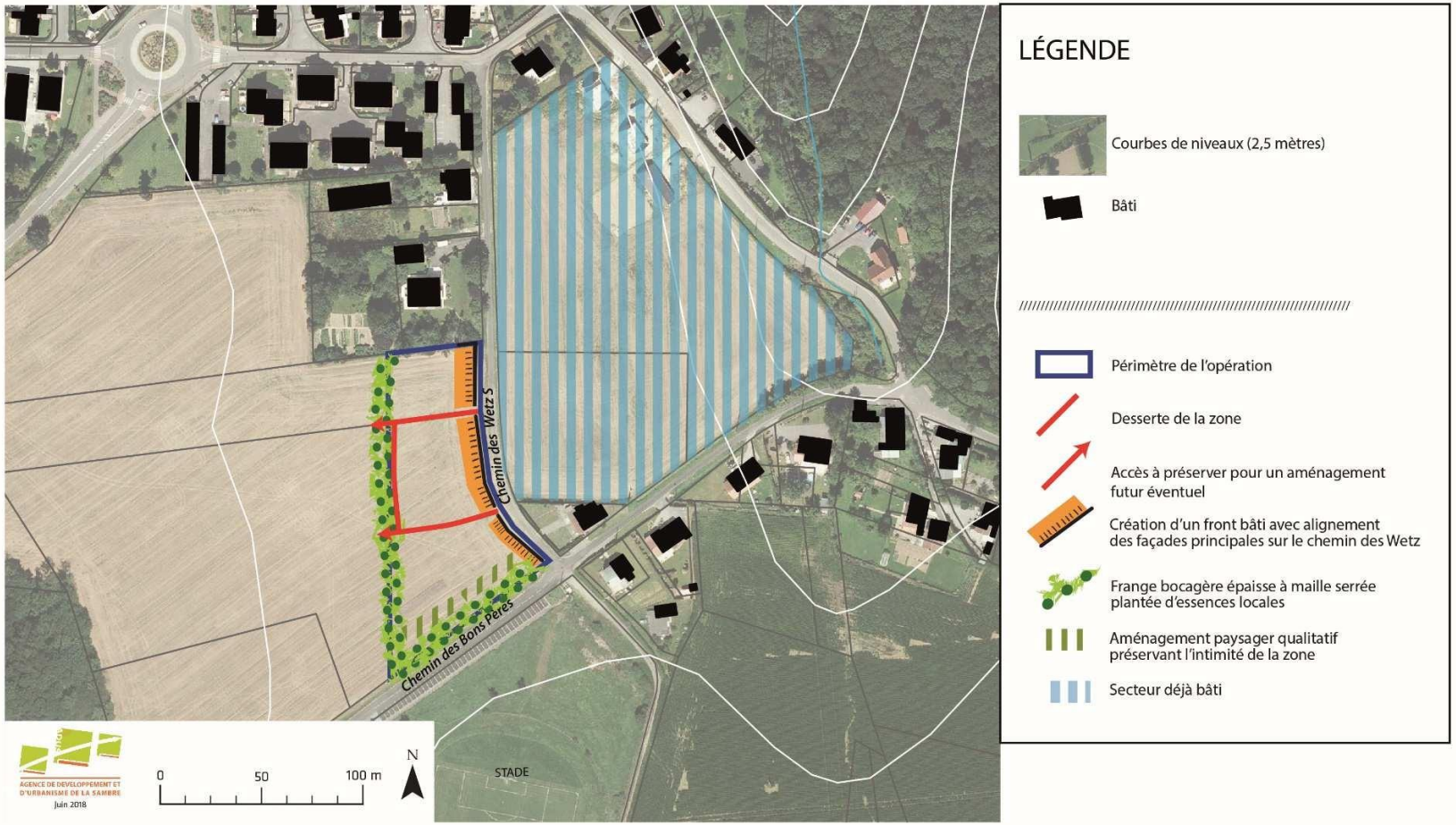
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **RECQUIGNIES** - Secteur du stade

Chemin des Wetz S, Chemin des Bons Pères

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



Le site, d'une superficie d'environ 1,6 ha, se situe au Nord-Est de la commune, sur l'impasse des Bouleaux.

L'urbanisation doit faire l'objet d'une réflexion d'aménagement global. La zone peut être aménagée en plusieurs phases ; aucune phase ne pourra compromettre l'aménagement global de l'opération.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

La zone sera desservie par une desserte principale carrossable via un accès unique à partir de l'impasse les Bouleaux. Des voiries secondaires carrossables seront créées à partir de la desserte principale pour accéder aux parcelles.

La zone sera donc desservie de manière secondaire par des voies nouvelles afin de constituer un maillage de voiries secondaires cohérent. Des venelles piétonnes pourront être créées.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

De plus, les stationnements pour visiteurs à l'échelle de la zone pourront être aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les espaces de stationnement mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours.

Un accompagnement paysager de ces cheminements doux sera à privilégier.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long des voiries nouvelles, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des pistes ou bandes cyclables pourront être créées à l'intérieur de la zone.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Les végétations existantes devront être valorisées en conservant les essences les plus significatives.

Afin de préserver le voisinage et de mettre à distance la zone de la voie ferrée, les limites végétales existantes en fond de parcelles devront être respectées voire renforcées par la plantation d'essences locales.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS



Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération, une densité minimale brute moyenne de 28 logements à l'hectare devra être respectée (soit 45 logements environ).

Afin de faciliter les parcours résidentiels est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

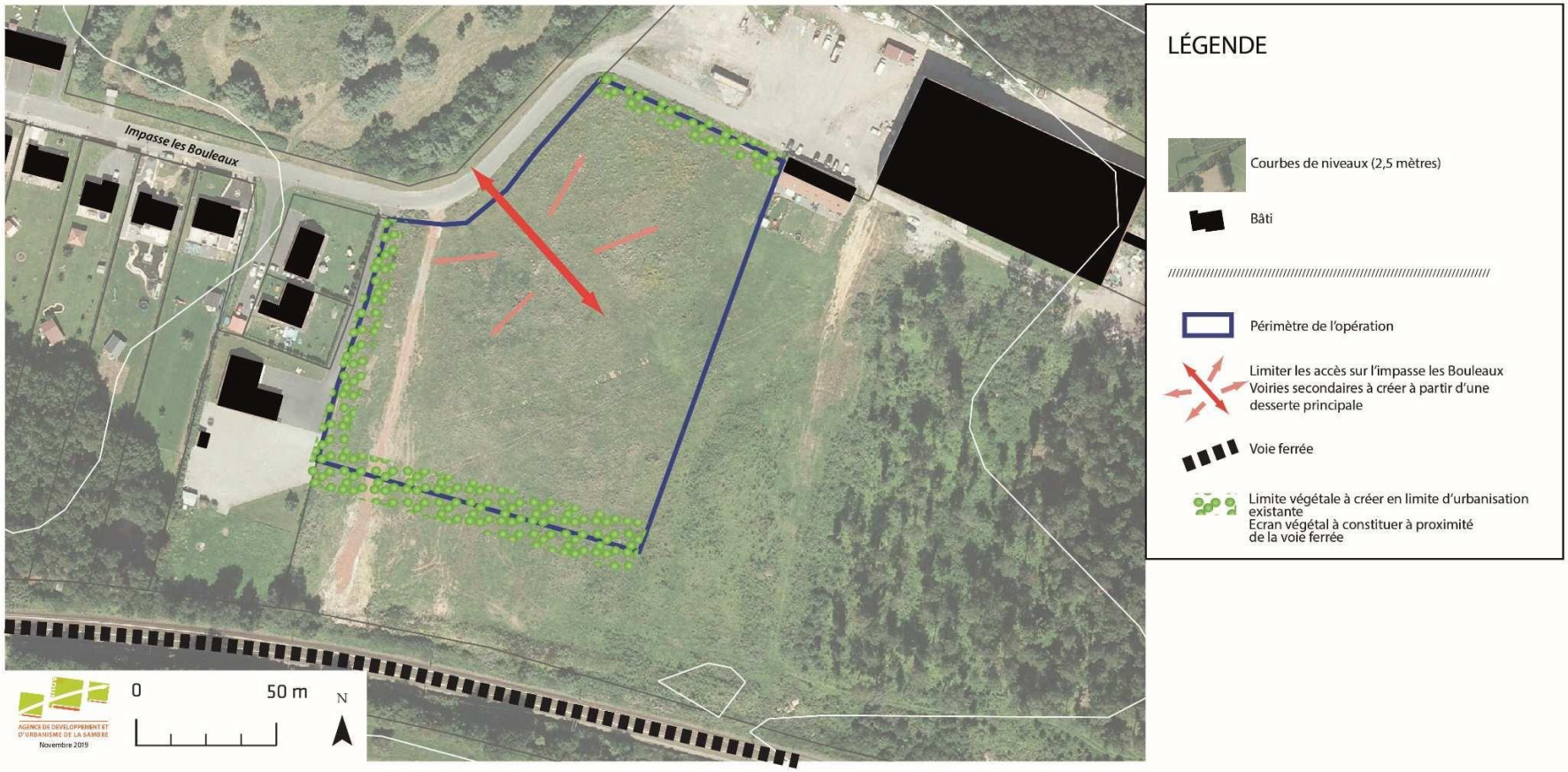
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// ROUSIES

Impasse Les Bouleaux

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



ROUSIES – IMPASSE WILLIAME ET RUE DE LA VAQUERESSE– SECTEUR PHENIX

Le site, d'une superficie d'environ 1,2 hectares, est situé à proximité de l'usine
Phénix Rousies Industrie. La zone comporte une opération de constructions nouvelles accessible depuis la rue de la Vaqueresse. Le site est situé à proximité du centre-ville et du pôle sportif municipal.

Une partie du terrain est répertorié dans la base de données BASIAS qui présente l'inventaire des anciens sites industriels.

Le risque de pollution des sols devra être pris en compte au vu de l'historique de l'occupation du site, le réaménagement de la friche sera conditionné à la réalisation des études environnementales et sanitaires exigées par le Code de l'Environnement et le Code de l'Urbanisme.

La borne d'air liquide, à l'entrée de la zone, et le passage de l'oxyduc devront être pris en compte dans l'aménagement de la zone.

L'urbanisation doit faire l'objet d'une réflexion d'aménagement global. Toutefois, l'aménagement de la zone pourra être réalisé en plusieurs opérations à condition qu'aucune d'entre elles ne vienne compromettre la faisabilité des autres.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

ACCES ET DESSERTE INTERNE

Afin d'éviter une organisation en impasse et de profiter de plusieurs points d'accès existants sur la zone, celle-ci sera desservie par des voiries carrossables.

Un double accès sera créé rue de la Vaqueresse et la zone sera également accessible via l'impasse Williame.

Une étude de recalibrage et de requalification de la rue de la Vaqueresse sera nécessaire pour absorber le flux de véhicules potentiellement induits par l'opération et prendre en compte le talus existant.

L'accès aux parcelles se fera directement depuis la desserte interne. Des accès directs aux logements pourront également être réalisés à partir de la rue de la Vaqueresse.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

De plus, les stationnements pour visiteurs à l'échelle de la zone pourront être aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création de cheminements doux, en tirant parti de la proximité avec la future voie vélo à l'est de la zone.

Un cheminement piéton pourra être créé entre l'opération de l'Impasse Williame et l'opération de la rue de la Vaqueresse.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les éventuels espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours. Un accompagnement paysager de ces cheminements doux sera à privilégier.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte principale, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des bandes ou pistes cyclables devront être créées à l'intérieur de la zone.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

Les végétations existantes devront être valorisées en conservant les essences les plus significatives et permettre leur interpénétration au cœur du nouveau quartier d'habitat. Elles pourront servir d'appui pour le développement de la trame végétale du site. Une attention particulière devra être portée aux alignements de charmes têtards présents au sud et à l'est de la partie actuellement en friche.

Afin de réduire l'impact visuel des nouvelles constructions vis-à-vis de l'urbanisation existante, les limites végétales devront être préservées ou renforcées avec le voisinage sur tout le pourtour sud de la zone. Elles devront être composées d'essences locales (arbres à haute tige, arbustes et haies, ensemble ou séparément). La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

L'écran végétal en proximité direct de l'usine devra être renforcé.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone. Si la création d'un bassin de tamponnement est rendue nécessaire, son positionnement sera fait préférentiellement en point bas du site, avec un traitement paysager qualitatif.

Des revêtements drainants devront être utilisés sur les espaces de stationnement.

Un espace vert de loisirs pourra être créé sur la zone à proximité des habitations existantes. Des cheminements piétons devront permettre un accès agréable et sécurisé à cet espace.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération, une densité minimale brute moyenne de 35 logements à l'hectare devra être respectée (soit 51 logements environ).

L'opération devra accueillir des logements locatifs sociaux à caractère social à hauteur minimum de 55% du programme de logements.

Un front à rue de logements individuels devra être créé rue de la Vaqueresse, en continuité de l'urbanisation existante (gabarit, alignement, typologie).

Les nouvelles constructions principales devront intégrer au moins deux des quatre prescriptions suivantes permettant la prise en compte du développement durable :

- Orientation des bâtiments permettant de favoriser la récupération des apports solaires, la valorisation de la lumière naturelle et la limitation des déperditions énergétiques (recours à une construction bioclimatique) ;
- Utilisation de matériaux renouvelables, récupérables ou recyclables pour une partie du gros œuvre et de l'isolation ;
- Intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable ;
- Intégration de caractéristiques de bâtiments « à biodiversité positive » :
    - Bâti servant de supports physiques à des plantes grimpantes ;
    - Bâti conçu de manière à intégrer des structures-nichoirs ;
    - Bâti conçu de manière à développer des micro-habitats ;
    - …

Les nouvelles constructions devront présenter une unité architecturale à l'intérieur de la zone.

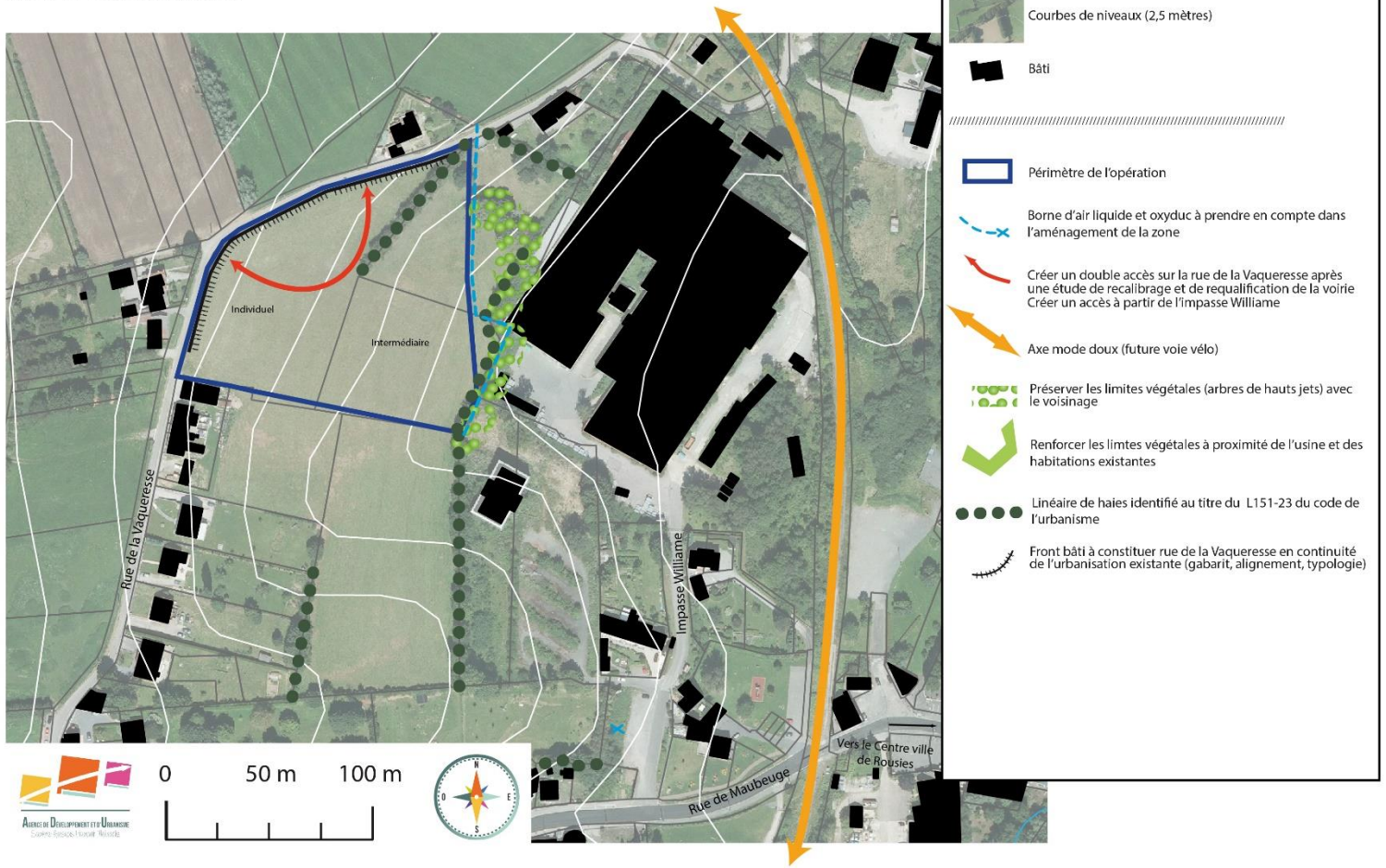
Cette unité architecturale devra être aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages, extensions, …

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **ROUSIES** - Secteur Phenix

Impasse Williame

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



L'urbanisation doit faire l'objet d'une réflexion d'aménagement global.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.**ACCES, DESSERTE INTERNE ET STATIONNEMENT**

Afin de préserver la haie et le fossé existants, tout en sécurisant les entrées et sorties sur la rue de Saint Aubin, l'accès aux parcelles se fera de manière groupée avec une desserte carrossable de 6 mètres de large maximum.

Les accès aux parcelles se feront à partir de cet accès, via un espace de jardin, de desserte et/ou de stationnement devant les constructions.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE

La haie et le fossé existants le long de la rue de Saint Aubin seront préservés, exceptés au niveau de l'accès sur la rue.

Les haies de mitoyenneté entre les parcelles devront être plantées d'essences locales par l'aménageur sur les limites séparatives, afin de reconstituer le paysage bocager.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

…

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

Les solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone. Si la création d'un bassin de tamponnement est rendue nécessaire, son positionnement sera fait préférentiellement en basse du site, avec un traitement paysager qualitatif.

Les clôtures situées sur les franges de la zone et au contact direct de la zone agricole devront permettre le passage de la petite faune.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

3 logements au minimum devront être créés sur la zone.

L'implantation des constructions sur la zone devra prolonger l'urbanisation existante (alignement au bâti existant rue de de Saint Aubin).

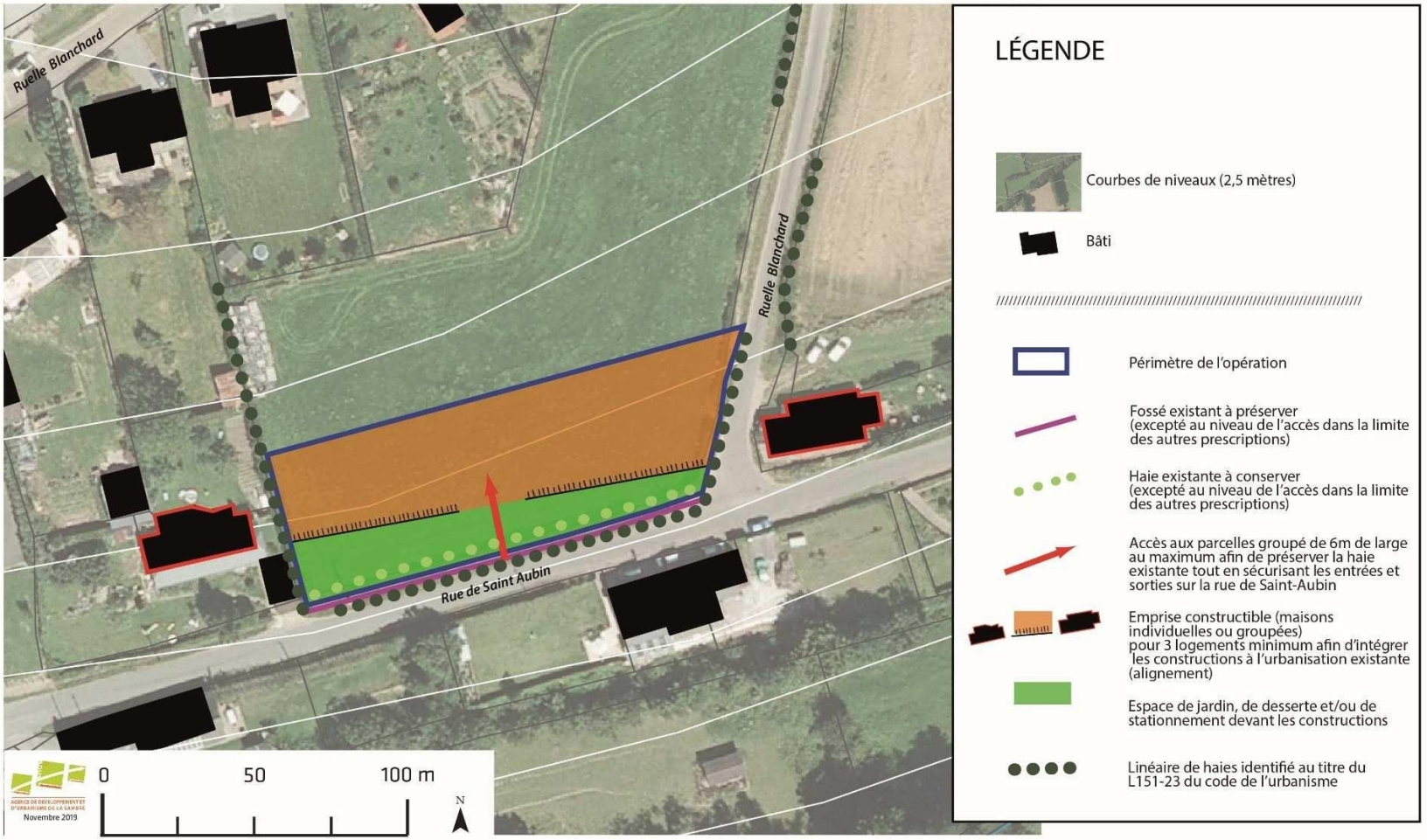
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est aussi demandé de consulter le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **Saint Rémy Chaussée**

Rue de Saint Aubin

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT





SAINT REMY DU NORD – RUE D'HAUTMONT

Le site, d'une superficie d'environ 1 hectare, est situé dans le centre bourg de la commune de Saint Rémy du Nord, à proximité directe de la cité Verlaine et de la salle des fêtes de la commune. Via l'urbanisation de ce site, la commune entend densifier son centre-bourg.

Le site est composé d'une habitation en mauvais état et d'une pâture. Les terrains à proximité directe de la salle des fêtes, au sud-ouest de la zone, sont réservés pour un projet de plaine de jeux municipale.

L'urbanisation de la zone doit faire l'objet d'une réflexion d'aménagement global. L'urbanisation de la zone pourra se faire en deux phases : une première sur le nord de la zone où l'habitation en cours de démolition, une seconde sur la partie Sud. Dans tous les cas, aucune phase ne pourra compromettre l'aménagement global de l'opération.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

La zone sera desservie par la rue d'Hautmont au Nord par une voirie carrossable. Les accès se feront à double sens.

L'urbanisation de la première phase devra garantir une continuité de la desserte principale au nord, pour relier la future opération à la rue d'Hautmont.

Les accès sur la rue d'Hautmont devront être sécurisés.

La desserte principale devra être plantée.

L'accès aux parcelles se fera directement depuis la desserte interne.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

De plus, les stationnements pour visiteurs à l'échelle de la zone pourront être aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création de cheminements doux. À ce titre, la parcelle 88 (impasse rue d'Hautmont) pourra permettre une liaison piétonne vers la salle des fêtes via la plaine de jeux municipale. Cet accès ne permettra pas de relier la future opération en voiture.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les éventuels espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours. Un accompagnement paysager de ces cheminements doux sera à privilégier.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte principale, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des bandes ou pistes cyclables pourront être créées sur la desserte principale.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

La frange boisée au sud de la zone devra être maintenue afin de mettre à distance l'exploitation agricole.

Une plaine de jeu municipale sera créée sur la partie ouest de la zone, à proximité de la salle des fêtes.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération, une densité minimale brute moyenne de 22 logements à l'hectare devra être respectée (soit 24 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 25% du programme de logements.

Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est aussi demandé de consulter le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// **SAINT RÉMY DU NORD**

Rue d'Hautmont

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



LÉGENDE



Courbes de niveaux (2,5 mètres)

Bâti

Périmètre de l'opération

Habitation en mauvais état

Terrains réservés pour l'implantation d'une plaine de jeux municipale

Zone à urbaniser en premier lieu, si phasage de l'opération

Zone à urbaniser en second lieu, si phasage de l'opération

Principe de desserte principale à double sens plantée (3 accès à prévoir : rue d'Haumont, cité Verlaine, parking salle des fêtes)

Localisation préférentielle du stationnement mutualisé en entrée de site

Accès à sécuriser

Ruelle Potin à prolonger

Accès directs aux parcelles depuis la desserte interne

Liaison piétonne

Frange boisée à préserver

Linéaire de haies identifié au titre du L151-23 du code de l'urbanisme



VIEUX-MESNIL – CHEMIN MANISSART

Le site, d'une superficie d'environ 0,5 ha, se situe au croisement du Chemin de Manissart et du Chemin du Faulx. Ce développement urbain s'inscrit à environ 400 mètres des équipements publics principaux. Il vient renforcer le centre-bourg de Vieux-Mesnil.

Une attention particulière est portée à la qualité environnementale du site, pour tenir compte de la ZNIEFF de type 1 « La Forêt Domaniale de Mormal et ses Lisières ». Cette OAP vise à encadrer les aménagements sur le site afin d'en limiter les impacts, y compris en termes de perméabilité des sols, et de préserver la richesse environnementale et paysagère du territoire. Il est en effet essentiel de maintenir les éléments du paysage qui contribuent au fonctionnement et à la qualité des milieux et qui luttent contre l'érosion des sols (mares, prairies, haies, talus).

L'urbanisation doit faire l'objet d'une réflexion d'aménagement global. La zone peut être aménagée en plusieurs phases ; aucune phase ne pourra compromettre l'aménagement global de l'opération. En cas de phasage de l'opération, l'urbanisation devra se faire dans un premier temps le long du Chemin du Faulx avant de pouvoir être opérée le long du Chemin Manissart.

L'aménageur veillera à ce que son opération n'impacte pas le bon fonctionnement des réseaux. La question du ruissellement devra aussi être étudiée par l'aménageur.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

ACCES ET DESSERTE INTERNE

L'accès aux parcelles devra se faire directement depuis la rue, en évitant au maximum l'arrachage des haies répertoriées au titre du L151-23 du code de l'urbanisme. Une mutualisation des accès aux parcelles devra être recherchée afin de limiter au maximum leur arrachage.

Le carrefour entre le Chemin du Faulx, la Rue Haute et le Chemin Manissart devra être traité qualitativement et être aménagé de façon sécuritaire pour tous les usagers.

L'accessibilité aux parcelles agricoles situées à l'arrière de la zone devra être maintenue. Au moins un accès devra être créé ou maintenu à cette fin. Celui-ci devra être d'un gabarit suffisant pour permettre le passage des engins agricoles.

En vue d'un aménagement potentiel futur, la possibilité de réaliser un accès vers la zone agricole devra être maintenue. Cet accès devra être de taille suffisante pour permettre le croisement de deux automobiles. Cet accès pourra être mutualisé avec l'accès prévu pour le passage des engins agricoles.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

CHEMINEMENTS DOUX

Un cheminement doux devra être réalisé entre la Ruelle Namur et la Rue Haute et permettra d'assurer une continuité des liaisons piétonnes.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les espaces de stationnement mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours. Un accompagnement paysager de ces cheminements doux sera à privilégier.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long du Chemin Manissart et du chemin du Faulx, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

La qualité des cheminements aux abords du site pourra être retravaillée afin de sécuriser la circulation piétonne.

Des bandes ou pistes cyclables pourront être créées sur le Chemin du Faulx et le Chemin Manissart.

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

L'armature végétale du site s'appuiera, lorsque cela est pertinent, sur la trame végétale existante, en particulier lorsqu'elle possède un intérêt écologique (abris à faune, diversité de la flore, essences locales, espèces remarquables, …). Les haies identifiées au titre de l'article du L151-23 du code de l'urbanisme devront faire l'objet d'une attention particulière. Ces haies devront autant que possible être conservées, voire renforcées.

Afin de réduire l'impact visuel des nouvelles constructions vis-à-vis de l'urbanisation existante, des limites végétales devront être mises en place sur la limite nord et la limite ouest de la zone, c'est-à-dire à la limite avec l'urbanisation existante ainsi qu'à l'interface avec la zone agricole. La réalisation de ces limites végétales se fera par la préservation de la végétation existante (conservation des espèces les plus significatives), par renforcement lorsque la végétation est insuffisante, ou par création d'une frange végétale.

Les haies de mitoyenneté entre les parcelles devront être plantées d'essences locales par l'aménageur sur les limites séparatives, afin de reconstituer le paysage bocager.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales (arbres à haute tige, arbustes et haies, ensemble ou séparément).

Les franges végétales en limite agricole devront permettre le passage de la petite faune.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

Par ailleurs, l'aménageur veillera à limiter l'impact des aménagements sur la perméabilité des sols. L'aménageur privilégiera dans la mesure du possible des aménagements perméables tel que des stationnements perméables.

Le fossé en limite ouest de la zone devra être conservé. En complément, en cas de nécessité, des solutions alternatives de gestion des eaux pluviales du type fossé, noue, bassin seront préférées afin d'apporter une dimension végétale à la zone. Si la création d'un bassin de tamponnement est rendue nécessaire, son positionnement sera fait préférentiellement en point bas du site, avec un traitement paysager qualitatif.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération, une densité minimale brute moyenne de 18 logements à l'hectare devra être respectée (soit 9 logements environ).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

La façade à rue de la construction principale devra être implantée en respectant l'alignement au bâti existant, et être orientée en direction de la rue sur laquelle elle est implantée.

Les constructions Chemin de Manissart devront avoir un recul par rapport à la rue suffisant afin de ne pas compromettre une éventuelle réouverture du cours d'eau dans le futur. Le risque inondation devra être pris en compte.

Les nouvelles constructions principales devront intégrer au moins deux des quatre prescriptions suivantes permettant la prise en compte du développement durable :

- Orientation des bâtiments permettant de favoriser la récupération des apports solaires, la valorisation de la lumière naturelle et la limitation des déperditions énergétiques (recours à une construction bioclimatique) ;
- Utilisation de matériaux renouvelables, récupérables ou recyclables pour une partie du gros œuvre et de l'isolation ;
- Intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable ;
- Intégration de caractéristiques de bâtiments « à biodiversité positive » :
    - Bâti servant de supports physiques à des plantes grimpantes ;
    - Bâti conçu de manière à intégrer des structures-nichoirs ;
    - Bâti conçu de manière à développer des micro-habitats ;
    - …

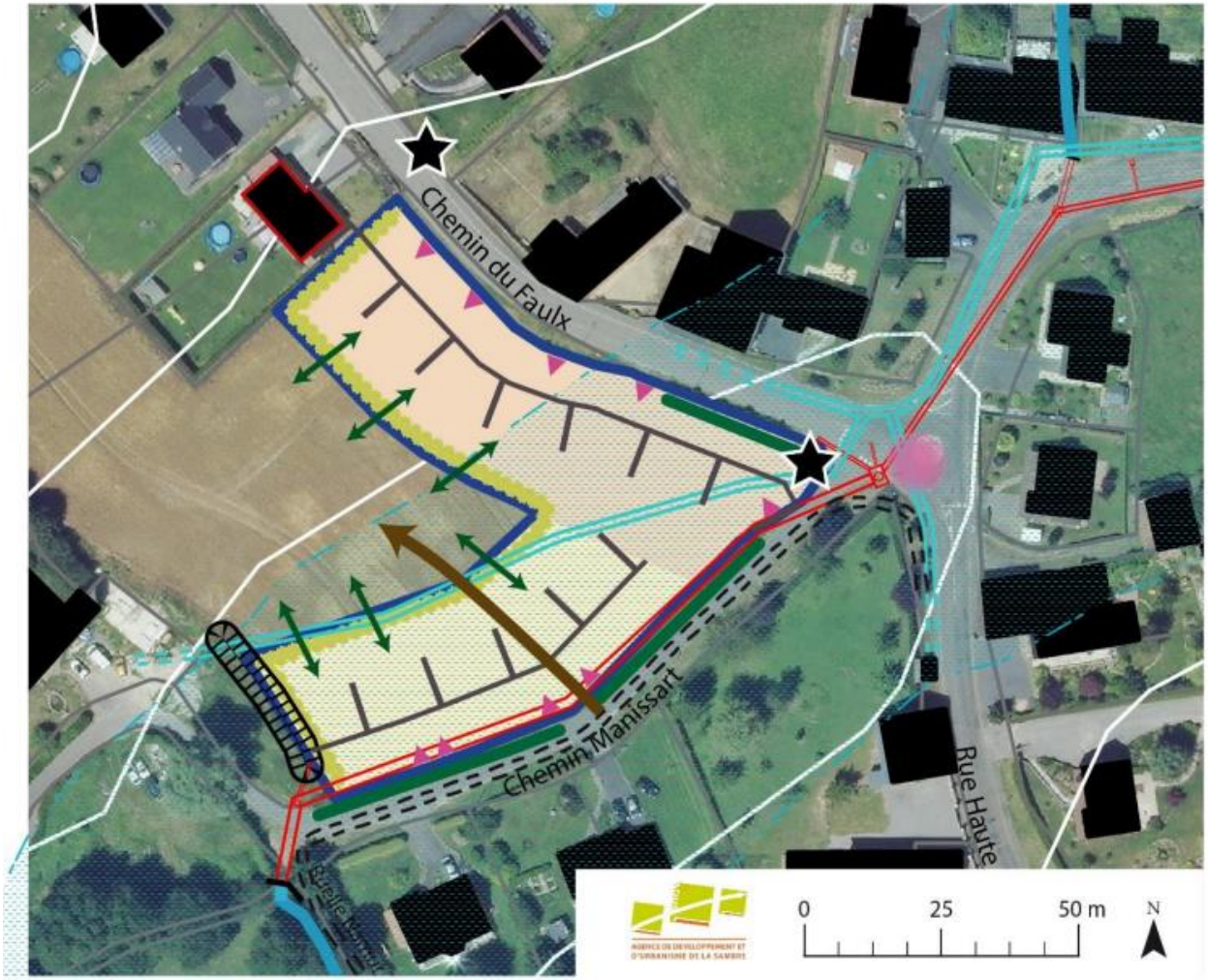
Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est demandé de consulter aussi le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// VIEUX-MESNIL - Chemin Manissart

Chemin Manissart - Chemin du Faulx

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



LÉGENDE

- Courbes de niveaux (2,5 mètres)
- Bâti
- Périmètre de l'opération
- Zone de l'opération à urbaniser dans un premier temps
- Zone de l'opération à urbaniser dans un second temps
- Accès aux parcelles (localisation de principe)
- Carrefour à sécuriser
- Maintenir un accès aux parcelles agricoles (localisation de principe)
- Ruisseau du Bois
- Partie canalisé du Ruisseau du Bois (localisation supposée)
- Canalisation des eaux potables
- Zone pontentiellement inondable
- Créer une liaison douce pour faire le lien entre la Ruelle Namur et la Rue Haute
- Permettre le passage de la petite faune
- Linéaire de haies identifiées au titre du L151-23 du code de l'urbanisme
- Frange végétale à créer
- Fossé existant à conserver
- Front bâti à constituer le long du Chemin de Faulx puis le long du Chemin Manissart
- Patrimoine à protéger au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme



VIEUX RENG – PLACE DE LA MAIRIE

Le site, d'une superficie d'environ 1 hectare, est situé à proximité des principaux axes de desserte de la commune de Vieux-Reng. La proximité du site avec le ruisseau de la Trouille lui confère un cadre de vie agréable. Une venelle piétonne, existante sur le site, permet de relier les différents espaces de la commune.

Sur le site est présent un ancien corps de ferme constitué de brique et de pierre. Ce bâtiment sera réhabilité.

L'urbanisation doit faire l'objet d'une réflexion d'aménagement global. La zone peut-être aménagé en plusieurs phases ; aucune phase ne pourra compromettre l'aménagement global de l'opération.

L'aménageur a la liberté de concevoir le plan masse et la division parcellaire pour la phase opérationnelle.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est liée au respect de l'OAP multisectorielle « Phasage »

ACCES ET DESSERTE INTERNE

La zone sera desservie par la Place de la Mairie et la rue Goffiaux par une voirie carrossable. Les accès se feront à double sens.

L'accès aux parcelles se fera directement depuis la desserte interne.

Un accès au site vers le Nord-Ouest devra être prévu afin d'engager, à long terme, une potentielle poursuite de l'urbanisation. Cet accès pourra également se faire à partir de la Place de la Mairie.

STATIONNEMENT

Le stationnement devra être organisé en fonction des typologies de logements proposées sur la zone.

Le stationnement pourra être mutualisé pour répondre aux besoins de la zone.

Dans le cas de logements individuels, s'il est choisi de ne pas mutualiser les stationnements, ceux-ci devront être organisés à l'échelle des parcelles.

De plus, les stationnements pour visiteurs à l'échelle de la zone pourront être aménagés le long de la desserte ou regroupés sur une aire de stationnement.

Du stationnement deux roues devra être prévu à l'échelle de la zone.

CHEMINEMENTS DOUX

La zone devra permettre et faciliter les déplacements alternatifs à la voiture par la création de cheminements doux.

Les cheminements piétons seront obligatoires entre les éventuels espaces de stationnements mutualisés et les logements afin de sécuriser les parcours. Un accompagnement paysager de ces cheminements doux sera à privilégier.

Le cheminement doux existant au nord de la zone devra être préservé, sécurisé et arboré.

Un cheminement le long de la Trouille pourra être également créé afin de connecter la rue des écoles et la Rue Goffiaux.

En dehors des zones de rencontre, les cheminements piétons seront obligatoires le long de la desserte principale, qu'ils soient matérialisés au sol (trottoir) et/ou mis à l'écart de la circulation par un aménagement paysager (noue, végétation basse, …).

Des bandes cyclables pourront être créées sur la desserte principale (marquage au sol).

TRAME PAYSAGERE : PRESERVATION DE LA QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET TRAITEMENT QUALITATIF DE L'ILOT

La frange boisée en bord de rivière devra être maintenue.

Les clôtures situées sur les franges de la zone et au contact direct de la rivière devront permettre le passage de la petite faune. Si elles sont végétales, elles devront être constituées d'essences locales.

La végétation de la zone (plantations, noues, bandes enherbées, …) se fera préférentiellement en accompagnement du maillage des rues et des divisions parcellaires afin de prolonger la trame verte du territoire au sein des projets d'aménagements.

Les nouvelles plantations devront être composées d'essences locales. La liste de ces essences est disponible en annexe du règlement écrit.

QUALITE DES CONSTRUCTIONS

Les nouvelles constructions proposeront une densité adaptée au contexte environnant : à l'échelle de l'opération, une densité moyenne brute minimale de 19 logements par hectare devra être respectée (soit 19 logements environ) (réhabilitation du corps de ferme compris).

Est encouragée à l'échelle de la zone une mixité des formes bâties (individuel, intermédiaire, semi-collectif) tout comme une mixité d'occupation.

L'opération devra accueillir des logements locatifs à caractère social à hauteur minimum de 25% du programme de logements.

L'implantation des constructions sur la zone pourra se faire le long de la desserte principale et à l'alignement du bâti existant sur la rue Goffiaux.

Les nouvelles constructions devront présenter une cohérence architecturale à l'intérieur de la zone. Cette cohérence devra aussi promue à l'échelle du bâtiment : entre bâtiment principal et annexes, garages et extensions.

Il est aussi demandé de consulter le règlement du PLUi.

OAP HABITAT///// VIEUX-RENG

Place de la mairie

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

