

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA RÉGION D'AUDRUICQ

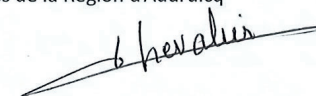
ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - ZONES ÉCONOMIQUES PLANS, PRESCRIPTIONS ET RECOMMANDATIONS



**Communauté de Communes
de la Région d'Audruicq**

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Communautaire
de la Région d'Audruicq du 18 Septembre 2025

Nicole CHEVALIER
Présidente de la Communauté de
Communes de la Région d'Audruicq



AVANT-PROPOS

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

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

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

Article L.151-6 :

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

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

Article L.151-7 :

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

- 1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;
- 2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;
- 3° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;
- 4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;
- 5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;
- 6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36.»

Article R.151-6 :

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

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

Article R.151-7 :

« Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent comprendre des dispositions portant sur la conservation, la mise en valeur ou la requalification des éléments de paysage, quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs qu'elles ont identifiés et localisés pour des motifs d'ordre culturel, historique, architectural ou écologique, notamment dans les zones urbaines réglementées en application de l'article R. 151-19. »

Article R.151-8 :

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

Elles portent au moins sur :

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

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

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

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

ECHEANCIER OAP ECONOMIQUE					
N°	COMMUNE	FICHE N°	SURFACE	DATE D'OUVERTURE A URBANISATION	OBSERVATIONS
1	SAINT-FOLQUIN	1	1,8 hectares	dès 2021	Possède une étude loi Barnier
2	NOUVELLE - EGLISE	2	30,14 hectares	dès élaboration du PLUi	Possède une étude loi Barnier
3	OYE-PLAGE	3	11,6 hectares	dès 2021	Possède une étude loi Barnier
4	AUDRUICQ	4	1,26 hectares	dès 2021	

échancier créé en application de l'article L151-6-1 du code de l'urbanisme créé par la loi n°2021-1104 du 22 août 2021

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

LES THÉMATIQUES ABORDÉES



Déplacements

Aménagement de carrefour = sécurité

Desserte de la zone

Liaisonnement avec le réseau alentour

Mise en valeur des déplacements



Environnement et Paysage

Protection du végétal en place

Traitement des franges du site et des limites entre les différents espaces (publics / privés / ...)

= Perception extérieure

Traitement et gestion des eaux pluviales

Traitement et entretien des waterings



Urbain

Adapter les constructions au contexte urbain :

Hauteur, couleur,...

Adapter les implantations et les emprises au sol

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

1- Fiche de synthèse :

- *La commune*
- *Localisation de l'OAP, du coeur de bourg et centre administratif*

2- Fiche de diagnostic :

- *Zonage*
- *Surface*
- *Occupation du sol*
- *Contexte : Urbanisme et architecture, Déplacements, Environnement et paysage*

3- Plan d'aménagement et de programmation

4- Prescriptions et recommandations de l'Orientations d'Aménagement et de Programmation

N°07

Saint-Folquin

Saint-Folquin

Commune

Population :

2165 habitants au recensement 2014

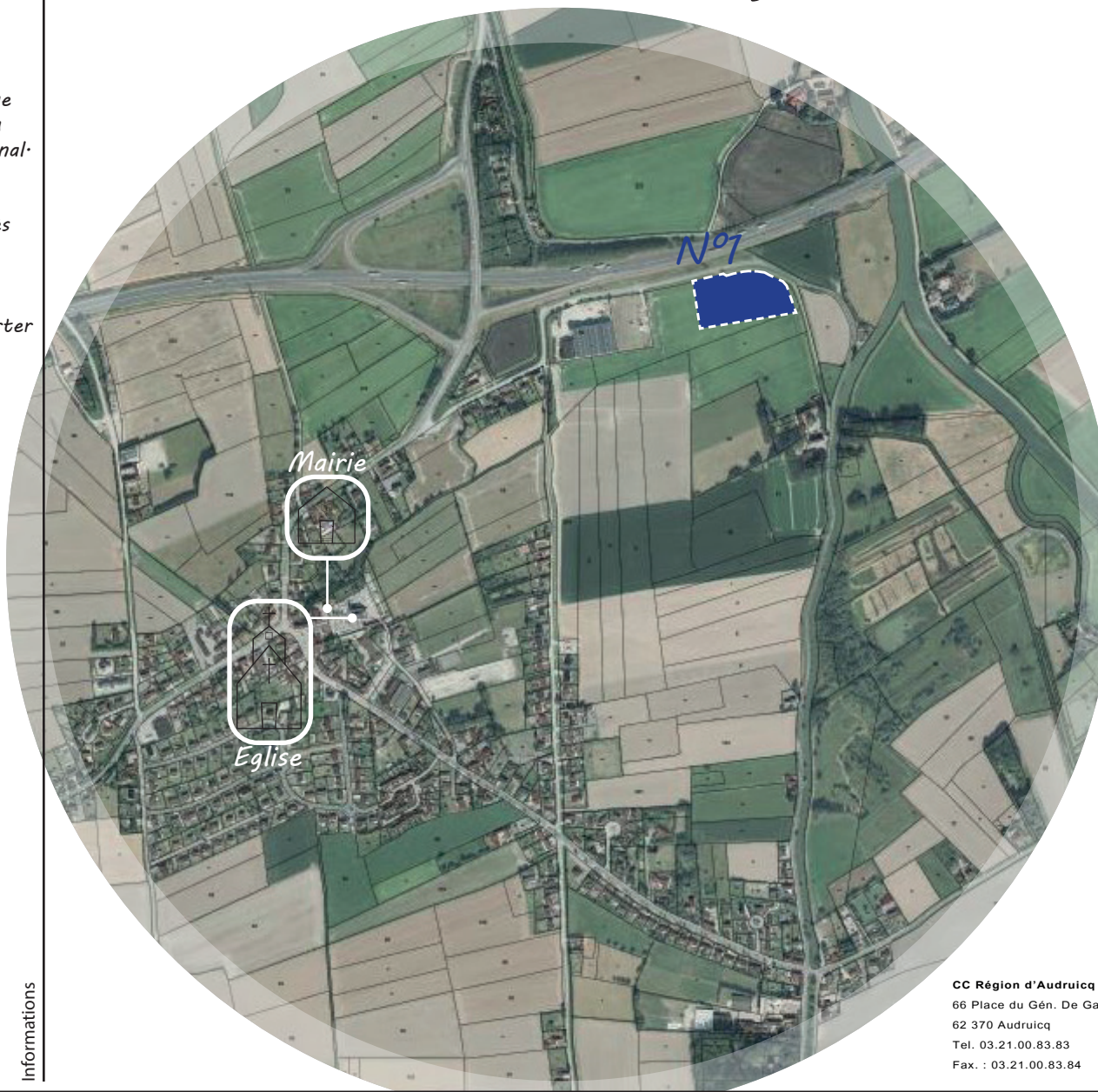
Situation géographique de la zone :

La zone d'étude d'environ 1,8 Ha se situe dans la partie centrale de la commune au nord-est du tissu urbain principal communal.

Elle se situe en frange de l'A16 reliant Dunkerque à Calais. La zone est donc très bien desservie.

Sa vocation en complément de la zone d'activités existante permettra de conforter le dynamisme du territoire.

Orientation d'aménagement et de Programmation



Photos / Image / Plans



SAS UrbYcom

Aménagement & Urbanisme

CS 60 200 Flers-en-Escrebieux

59 503 Douai Cedex

Tel. : 03.62.07.8000

Fax : 03.62.07.8001

Mail : contact@urbycom.fr

Informations

CC Région d'Audruicq

66 Place du Gén. De Gaulle

62 370 Audruicq

Tel. 03.21.00.83.83

Fax. : 03.21.00.83.84



Communauté de Communes
de la Région d'Audruicq

Saint-Folquin

Diagnostic

7

N° de fiche

Zonage : Zone 1AUE du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (Zone peu ou non équipée, ouverte à l'urbanisation sous la forme d'une ou plusieurs opérations d'aménagement. Elle a pour vocation l'économie, regroupant les activités artisanales, industrielles et commerciales).

Surface en plan : 1,8 Ha

Occupation du sol : Champs cultivés

Contexte :

• URBANISME ET ARCHITECTURE :

Proximité de bâtis économiques et d'une ferme

--> Gérer les interfaces entre le site et les constructions existantes

--> Développer une forme de bâti adaptée au contexte et gérer les volumes et les implantations

• DÉPLACEMENTS :

Voies primaires (A16) et tertiaires à proximité

--> Lier la zone et sécuriser sa desserte

• ENVIRONNEMENT ET PAYSAGE :

Champ visuel ouvert sur la zone de projet depuis les voiries voisines

--> Paysager les franges pour valoriser la traversée et l'entrée de ville et la zone

Réseau hydrographique en limite de zone

--> S'assurer du maintien du fonctionnement hydraulique

Informations



Champ visuel ouvert



Présence d'un fossé



Environnement et paysage

Présence d'une ferme et de bâtis économiques



Urbain

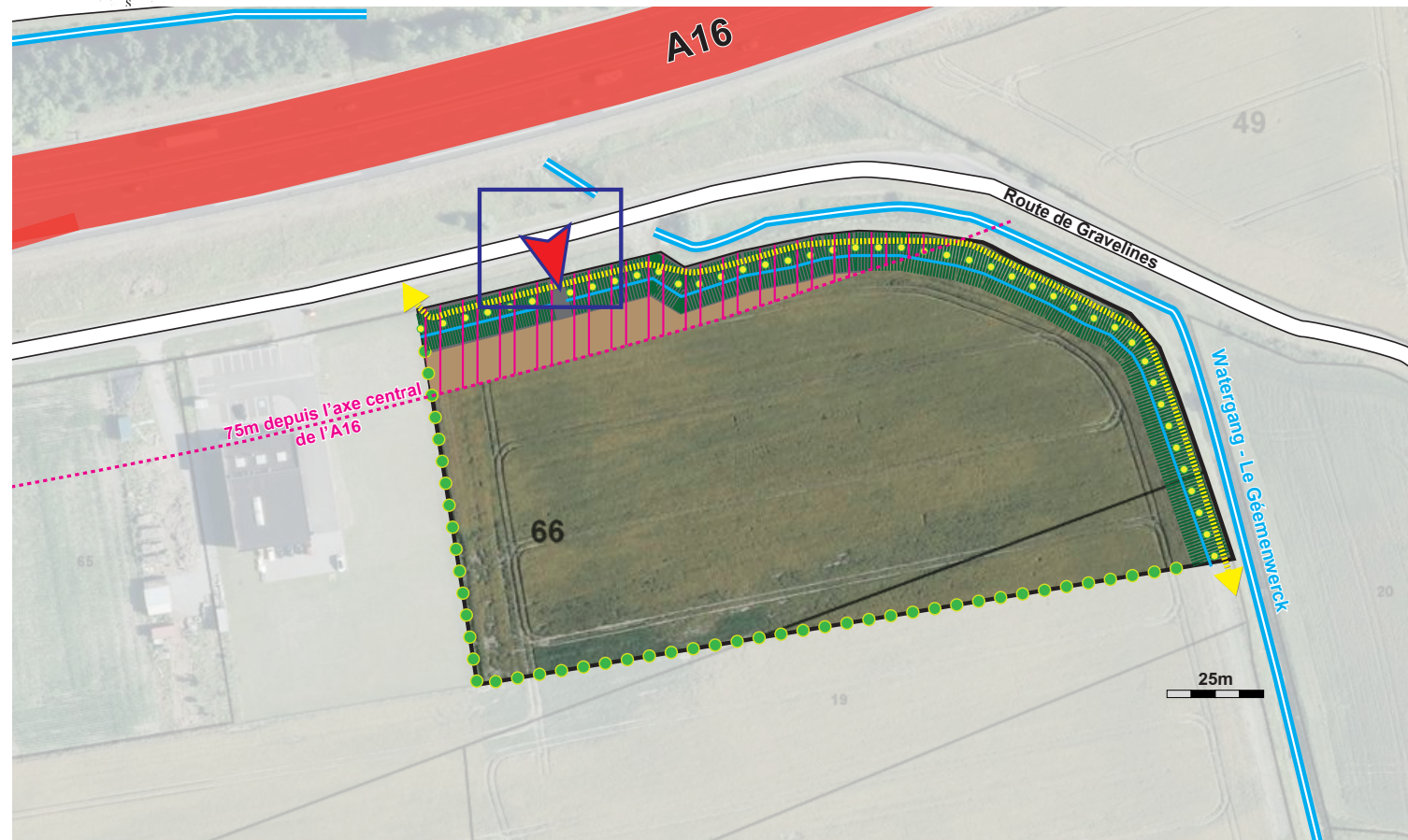
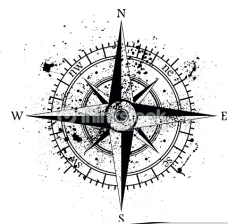
L'A16 en arrière-plan
La route de Gravelines au premier-plan



Déplacement

-  Zone d'étude - 1,8 Ha
-  Limite d'inconstructibilité de 75m depuis l'axe central de l'A16
-  Secteur inconstructible de 75m depuis l'axe central de l'A16
-  Aménager un accès routier et piétonnier sécurisé à la zone
-  Aménager une liaison piétonne le long de la façade du projet intégrée dans la bande paysagère
-  Aménager une bande arbustive dense de 3m minimum
-  Aménager une bande paysagère de 10m minimum (arbustes + arbres-tiges) associée à une noue et à un cheminement piétonnier - Cette bande doit permettre l'entretien du watergang voisin
-  Conserver le fonctionnement hydraulique existant
-  Zone privilégiée pour l'implantation d'espaces de stationnement paysagers perméables

La hauteur des constructions ne pourra excéder 10m au faîtage



DÉPLACEMENTS : ACCÈS, VOIRIE ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Un accès adapté et sécurisé devra être aménagé depuis la route de Gravelines au nord. Ce raccordement sera adapté à l'ensemble des usagers de la zone (piétons, véhicules motorisés, cycles,...).

Un cheminement piétonnier devra être aménagé en façade de la zone. Il devra être intégré à la bande paysagère de recul.

Une partie des espaces de stationnement pourra être implantée au sein de la bande d'inconstructibilité. Ces espaces devront être perméables.

Le projet sera entièrement connecté au réseau existant aux alentours et la zone sera entièrement desservie.

COMPOSITION URBAINE ET ARCHITECTURALE : IMPLANTATION, VOLUME, MATÉRIAUX,...

Les constructions implantées sur la zone ne devront pas excéder 10m au faîtage.

Les constructions devront recevoir des matériaux à bonne capacité d'isolation de façon à limiter les échanges acoustiques des axes routiers et ferroviaires. Elles devront être adaptées au contexte architectural et urbain existant, afin d'offrir une ambiance et un cadre de vie de qualité.

Une zone d'inconstructibilité de 75m depuis l'axe central de l'A16 sera instaurée. Ce recul permettra de conserver la cohérence avec l'implantation des constructions existantes sur la zone (voir construction située à l'ouest sur le plan). Ainsi, en façade de la voirie, un espace paysager de recul sera aménagé induisant un recul des constructions.

Au sein de cette bande pourra être aménagé un espace de stationnement paysager.

L'aménagement de la zone se fera au fur et à mesure de la réalisation des réseaux.

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE : VÉGÉTATION, INTERFACES, CADRE DE VIE,...

Les échanges visuels et sonores seront en partie cadrés par la végétation implantée dans l'espace d'inconstructibilité, sur les franges et au sein de la zone.

La façade nord et est de la zone sera traitée au moyen d'une bande paysagère végétalisée (arbustes et arbres-tiges) de 10m minimum accueillant un cheminement piétonnier et une noue permettant la gestion hydraulique. Celle-ci devra permettre l'entretien du watergang longeant la zone d'étude.

Les espaces de stationnement seront paysagers, perméables.

La zone d'étude sera donc entièrement praticable par les piétons et agréable à traverser. Les franges ouest et sud devront être traitées au moyen d'une frange paysagère arbustive de 3m minimum afin de gérer l'interface avec les espaces agricoles.

Les limites parcellaires pourront être constituées de haies végétalisées ou de clôtures intégrées dans des haies.

Les essences d'arbres utilisées sur les franges et dans les espaces végétalisés seront locales. Une gestion hydraulique adaptée devra être développée. Elle devra à minima permettre la conservation du fonctionnement hydraulique existant.

GESTION DES RISQUES ET NUISANCES

Le site de l'étude est impacté par les nuisances sonores générées par l'infrastructure voisine (A16) induisant une servitude ATB (axe terrestre bruyant). Cette pollution sonore peut être gênante si des mesures de réduction de ces bruits ne sont pas appliquées.

En dehors de ces axes, aucun autre axe générant des nuisances sonores nuisant au projet ne se trouve à proximité du site d'étude. Malgré la seule présence de ces axes, nous préconisons de mettre en place des recommandations afin d'amoindrir ces nuisances sonores.

Tout d'abord, la gestion des nuisances sonores doit donc être envisagée par la mise en place de marges de reculs raisonnables : 75m minimum depuis l'axe central de l'A16 pour les constructions. Il conviendra également d'utiliser pour et dans les constructions des matériaux

bénéficiant de bonnes capacités d'isolation acoustique.

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

N°2

Nouvelle-Eglise

Nouvelle-Eglise

Commune

Orientation d'Aménagement et de Programmation

Population :

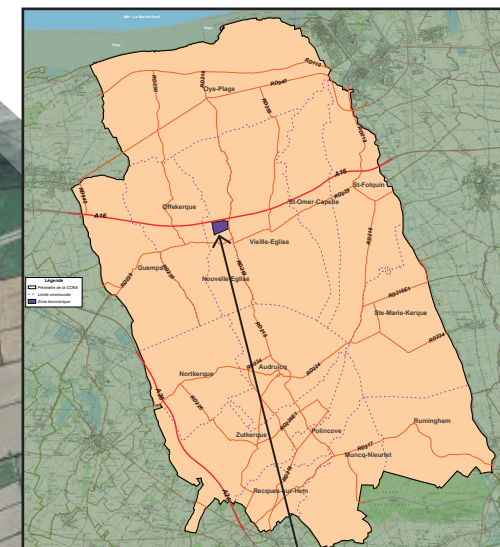
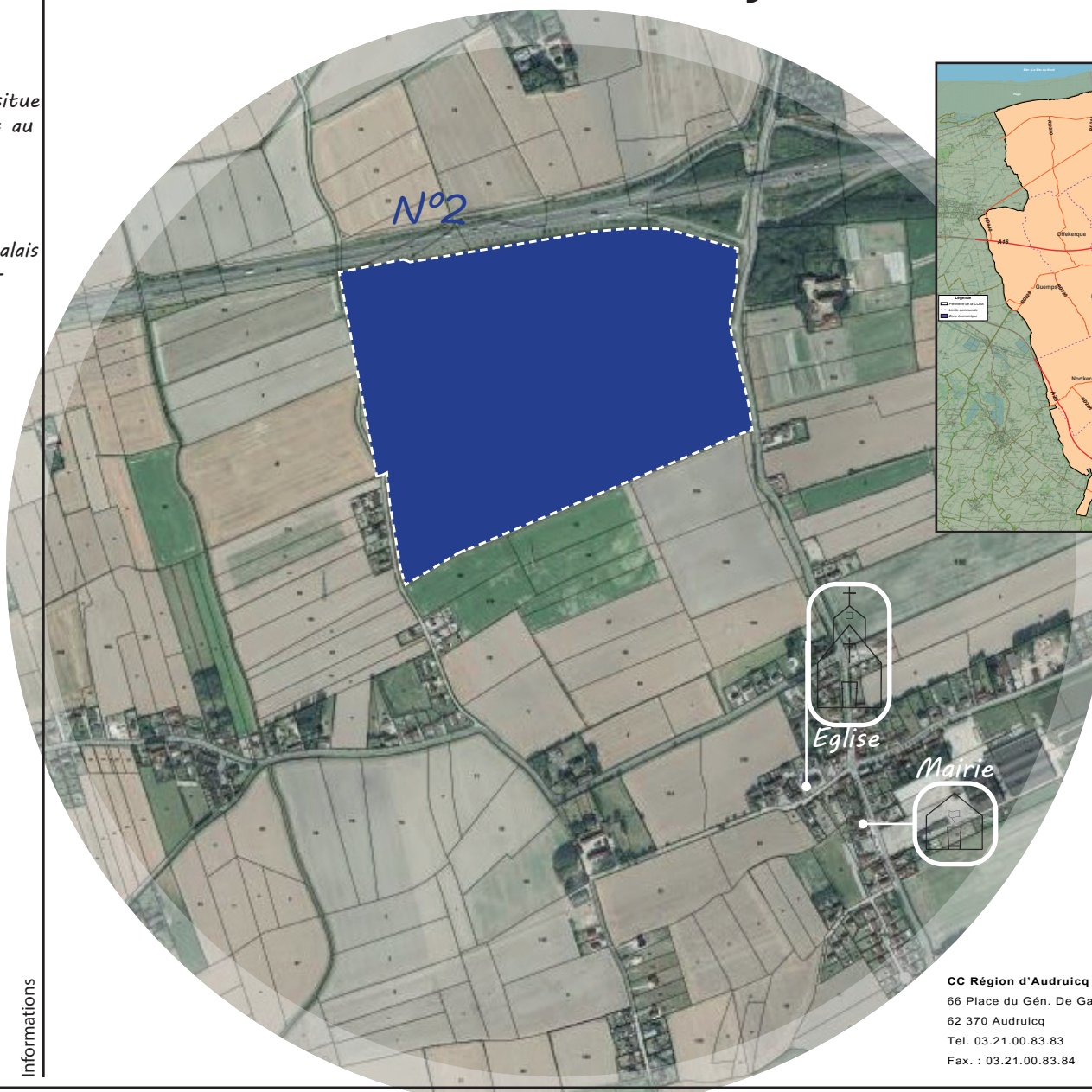
593 habitants au recensement 2014

Situation géographique de la zone :

La zone d'étude d'environ 30.14 Ha se situe dans la partie centrale de la commune et au nord du tissu urbain principal communal. Elle se situe au barycentre du territoire intercommunal.

Elle se situe en frange de l'A16 reliant Calais à Dunkerque et de la RD219 reliant Oye-Plage à St-Omer. La zone est donc très accessible et bien desservie.

Sa vocation permettra de conforter le dynamisme économique du territoire communal et intercommunal.



La zone d'activités économiques au sein de l'intercommunalité



Eglise

Mairie



SAS UrbYcom

Aménagement & Urbanisme

CS 60 200 Flers-en-Escrebieux

59 503 Douai Cedex

Tel. : 03.62.07.8000

Fax : 03.62.07.8001

Mail : contact@urbycom.fr

Informations

CC Région d'Audruicq

66 Place du Gén. De Gaulle

62 370 Audruicq

Tel. 03.21.00.83.83

Fax. : 03.21.00.83.84



Communauté de Communes
de la Région d'Audruicq

Nouvelle-Eglise

Diagnostic

Commune

2

N° de fiche

Zonage : Zone 1AUeb du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (Zone destinée à être ouverte à l'urbanisation pour des activités économiques).

Surface en plan : 30.14 Ha

Occupation du sol : Champs cultivés, cours d'eau, une habitation, une voie et une aire de covoiturage

Contexte :

- **URBANISME ET ARCHITECTURE :**
Proximité directe de résidences
--> Gérer les interfaces entre le site et les habitations
--> Développer une forme de bâti adaptée au contexte et gérer les volumes et les implantations

- **DÉPLACEMENTS :**
Voies primaires (A16), secondaires (RD219) et tertiaires et aire de covoiturage à proximité directe
--> Liaisonner la zone et sécuriser sa desserte

- **ENVIRONNEMENT ET PAYSAGE :**
Champ visuel ouvert sur la zone de projet depuis les voiries voisines
--> Paysager les franges pour valoriser la traversée et l'entrée de ville et la zone
Réseau hydrographique sur et en limite de zone
--> S'assurer du maintien du fonctionnement hydraulique



Les constructions résidentielles proches



Urbain

Champ visuel ouvert sur la zone



Présence de watergangs sur la zone



L'A16 bordant la zone



Voie interne à la zone



La RD219



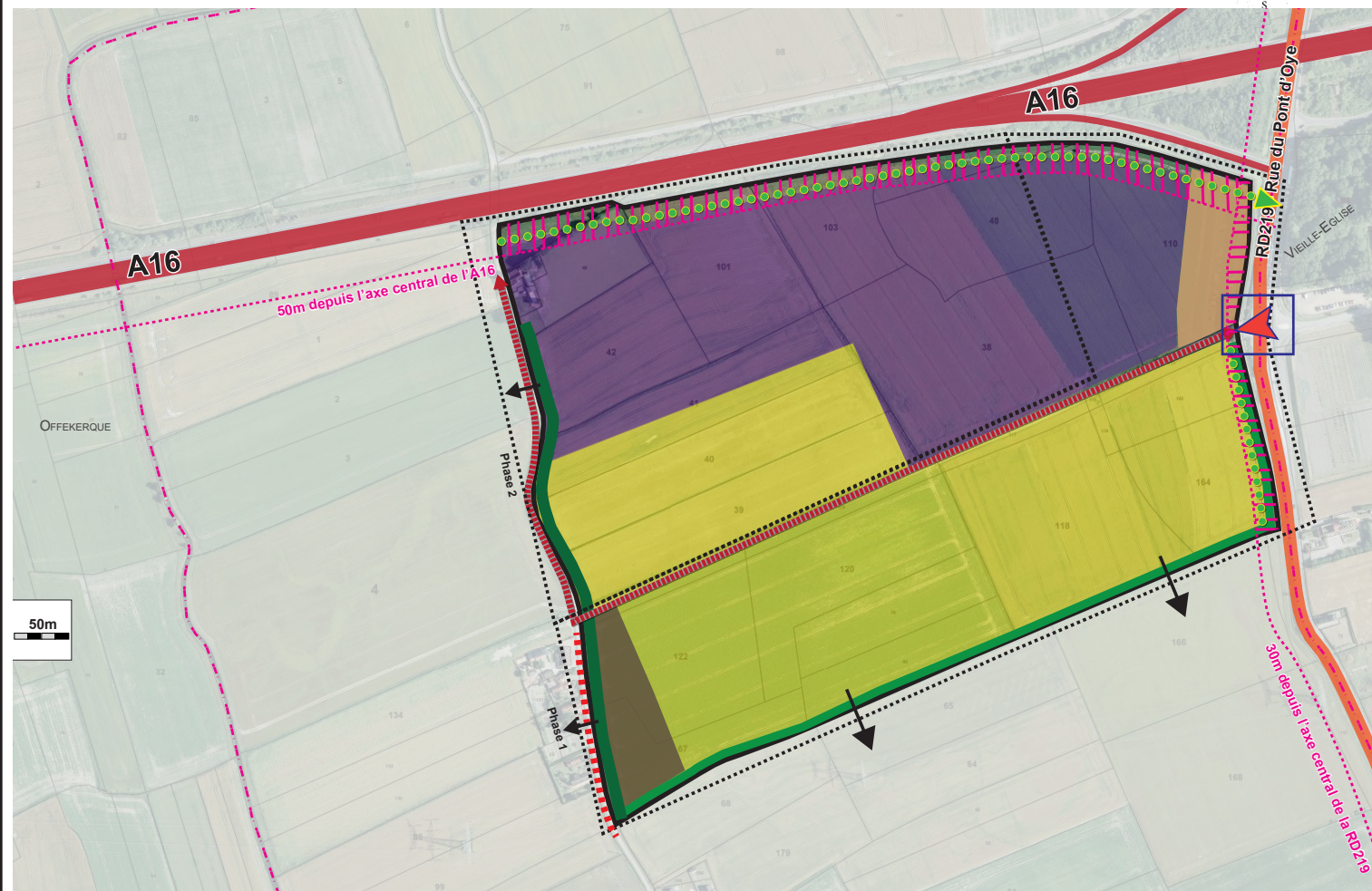
Déplacement



Informations

Environnement et paysage

-  Zone d'étude - 30,14 Ha
-  Limite communale
-  Limite d'inconstructibilité de 50m depuis l'axe central de l'A16 et de 30m depuis l'axe central de la RD219
-  Secteur inconstructible de 50m depuis l'axe central de l'A16 et de 30m depuis l'axe central de la RD219
-  Limite de phasage : aménagement de la zone de projet en deux temps (Phase 1 et 2)
-  Emplacement privilégié pour l'implantation de petites unités ne nuisant pas aux habitations existantes : 6m maximum au faîtage*
-  Emplacement privilégié pour l'implantation de petites unités : 10m maximum au faîtage*
-  Emplacement privilégié pour l'implantation de grandes unités : 20m maximum au faîtage*
-  Emplacement privilégié pour la préservation et l'extension de l'aire de covoiturage
-  Aménager une bande paysagère de 10m minimum afin de limiter les effets néfastes envers les résidents actuels
-  Aménager et conserver une bande paysagère et une voie d'entretien de 6m minimum le long des franges
-  Aménager une frange paysagère au sein de la bande d'inconstructibilité, conserver au maximum les végétaux en place sur les limites et favoriser une continuité écologique
-  Aménager un accès routier et piétonnier sécurisé à la zone et sécuriser le carrefour (tourne-à-gauche aménagé par le CG62 sur la RD219)
-  Aménager des axes (primaires et secondaires) de desserte de la zone sécurisés et accompagnés de noues et de traitements paysagers et permettant le déplacement aisé des véhicules à moteurs et des piétons
-  Aménager des aires de retournement facilitant et fluidifiant les déplacements routiers et aménager des espaces de stationnement mutualisés autour
-  Voie uniquement dédiée à la desserte des habitations existantes
-  Conservation de perméabilités viaires permettant d'envisager un développement à long terme



DEPLACEMENTS : ACCÈS, VOIRIE ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le site est actuellement accessible depuis la rue Degrez se traversant la zone. Cette dernière se raccorde à l'est à la RD919, ainsi qu'à l'impasse Degrez au sud de la parcelle. Les voies Degrez étant actuellement non adaptée à la desserte de la zone, un accès adapté et sécurisé sera aménagé depuis la RD219 à l'est. Ce carrefour a été aménagé par le Conseil Général du Pas-de-Calais. La sécurisation passe par un dispositif de « tourne-à-gauche » (déjà aménagé par le Conseil Départemental 62) permettant l'entrée à la zone lorsque l'on arrive du sud de la RD219.

Le raccordement à la RD219 sera aménagé en double-sens de circulation et sera adapté à l'ensemble des usagers de la zone (piétons, véhicules motorisés, cycles,...). Ainsi, la zone sera connectée à la piste cyclable permettant de rejoindre Audruicq.

Une voirie primaire de desserte de la zone sera aménagée depuis cet accès. Elle servira d'axe structurant du projet et devra permettre des déplacements sécurisés et adaptés pour l'ensemble des usagers. Elle sera accompagnée de noues, de cheminements piétonniers et d'un traitement paysager afin d'apporter une qualité dans les déplacements et dans le cadre de vie des futurs usagers du secteur.

Des voiries secondaires viendront s'appuyer sur cette dernière afin de desservir l'ensemble des parcelles prévues. De plus, afin de faciliter et de sécuriser les manoeuvres et les déplacements, des aires de retournement seront aménagées. Elles devront permettre des demis-tours aisés et sécurisés.

Des espaces de stationnement perméables seront aménagés au sein de la zone et devront être mutualisés. Ces espaces seront en partie aménagés autour des aires de retournement.

Le projet sera donc connecté au réseau existant aux alentours et la zone sera entièrement desservie. L'aire de covoiturage existant au nord-est de la zone en lien avec la RD219 devra être préservée et étendue de façon à répondre à la demande.

COMPOSITION URBAINE ET ARCHITECTURALE : IMPLANTATION, VOLUME, MATÉRIAUX,...

Au nord de la zone sera privilégiée l'implantation d'unités bâties de grandes tailles, tandis que le sud sera privilégié pour les petites unités bâties. Afin de préserver les habitations existantes les constructions situées à proximité des habitations de la rue Degrez devront présenter des hauteurs maximales de 6m* au faîtage. Des hauteurs de 10 m maximum* au faîtage seront à respecter pour les petites unités bâties et des hauteurs de 20 m maximum* au faîtage seront à respecter pour les grandes unités bâties.

**Les éléments suivants sont autorisés au-delà des hauteurs maximales fixées, sous réserve de leur intégration et de ne pas dépasser 6m supplémentaires : équipements techniques, équipements d'accès, antennes, cheminées, paratonnerres, locaux techniques des ascenseurs et ceux liés à la production d'énergie renouvelable, systèmes de ventilation et de climatisation.¹*

Les constructions devront recevoir des matériaux à bonne capacité d'isolation de façon à limiter les échanges acoustiques des axes routiers. Elles devront être adaptées au contexte architectural et urbain existant, afin d'offrir une ambiance et un cadre de vie de qualité.

La zone de projet sera d'un seul tenant avec des voiries de desserte raccordées au réseau viaire existant. Une voirie primaire structurera la zone d'étude.

Les constructions seront desservies par la voirie primaire et éventuellement par des voiries secondaires et s'organiseront le long de celles-ci. Les espaces de stationnement devront être mutualisés afin de limiter leurs effets négatifs. De plus certains de ces espaces seront aménagés autour des aires de retournement.

L'aire de covoiturage sera maintenue et étendue au nord-est de la zone si cela est nécessaire pour répondre aux besoins.

Afin de s'assurer d'une cohérence urbaine et architecturale, il conviendra d'aménager la zone sous la forme d'une opération d'ensemble et également en suivant un phasage des aménagements découpés en deux temps.

(Phase 1 = au sud et à l'est de la zone / Phase 2 = au nord ouest de la zone)

Une zone d'inconstructibilité de 50m depuis l'axe central de l'A16 et de 30m depuis l'axe central de la RD219 sera instaurée. Ainsi, en façade des voiries, des espaces paysagers de recul seront aménagés induisant un recul des constructions.

Afin de s'assurer d'une cohérence urbaine et architecturale, il conviendra d'aménager la zone sous la forme d'une opération d'ensemble.

1.Disposition adaptée suite à la procédure de modification n° 7 de droit commun du PLUi

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE : VÉGÉTATION, INTERFACES, CADRE DE VIE,...

Le site d'étude est actuellement principalement occupé par des espaces cultivés, des cours d'eau et une poche résidentielle. Intégrer le projet dans un environnement soumis à certaines nuisances est un enjeu du projet.

Les échanges visuels et sonores seront en partie cadrés par la végétation implantées dans les espaces d'inconstructibilité et au sein de la zone.

Les façades de la zone (A16 et RD219) seront traitées au moyen d'une bande paysagère. De plus, il conviendra de préserver au maximum les végétaux existants sur les limites de zone.

Le long des franges sud et est (voir plan), il conviendra d'implanter une bande paysagère de 6m minimum permettant de gérer l'interface et permettant l'entretien des cours d'eau. Au sud, la frange en lien avec les habitations de la rue Degrez devra être traitée par la mise en place d'une bande paysagère de 10m minimum. Elle permettra d'amoindrir les nuisances envers les résidents actuels.

Une gestion hydraulique poussée de la zone devra être développée. Ceci permettra de compléter et d'améliorer le réseau hydraulique existant.

Les limites parcellaires pourront être constituées de haies végétalisées ou de clôtures intégrées dans des haies. Les végétaux utilisés au sein de la zone seront tous d'essences locales.

Les voiries créées devront être accompagnées par des noues, par un traitement paysager et un cheminement piétonnier. Les espaces de stationnement devront être perméables.

La zone d'étude sera donc entièrement praticable par les piétons et agréable à traverser.

GESTION DES RISQUES ET NUISANCES

Le site de l'étude est impacté par les nuisances sonores générées par les infrastructures voisines (A16) induisant une servitude ATB (axe terrestre bruyant) et RD219. Cette pollution sonore peut être gênante si des mesures de réduction de ces bruits ne sont pas appliquées.

En dehors de ces axes, aucun autre axe générant des nuisances sonores nuisant au projet ne se trouve à proximité du site d'étude.

Par la présence de ces axes, nous préconisons de mettre en place des recommandations afin d'amoindrir ces nuisances sonores.

Tout d'abord, la gestion des nuisances sonores doit donc être envisagée par la mise en place de marges de reculs raisonnables : 50m minimum depuis l'axe central de l'A16 pour les constructions et de 30m minimum depuis l'axe central de la RD219. Il conviendra également d'utiliser pour et dans les constructions des matériaux bénéficiant de bonnes capacités d'isolation acoustique.

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

Une partie ou la totalité de la zone est caractérisée humide selon le critère pédologique (sondage réalisé en 2017). Des études approfondies sont recommandées pour vérifier le caractère humide de la zone et des études de compensation seront à prévoir si le risque est avéré.

Les Zones structurantes en projet :								
	INDUSTRIE	ARTISANAT	COMMERCE	BUREAUX	ENTREPÔTS	LOGISTIQUE	HÔTEL	EQUIPEMENTS
Zone 360								
Rivière Neuve								
Extension Dunes Sud								
Pont d'Ardres								
Nouvelle Eglise								
Port Fluvial d'Agglomération								
La Briqueterie								
Le principe de spécialisation s'entend comme la vocation dominante.								

Tableau de principe de spécialisation* des zones économiques -
(source : DOO SCOT Pays du Calais - App. le 27-12-2015)

*Le principe de spécialisation s'entend comme la vocation dominante.

N°3

Oye-Plage

Oye-Plage

Commune

Orientation d'aménagement et de Programmation

Population :

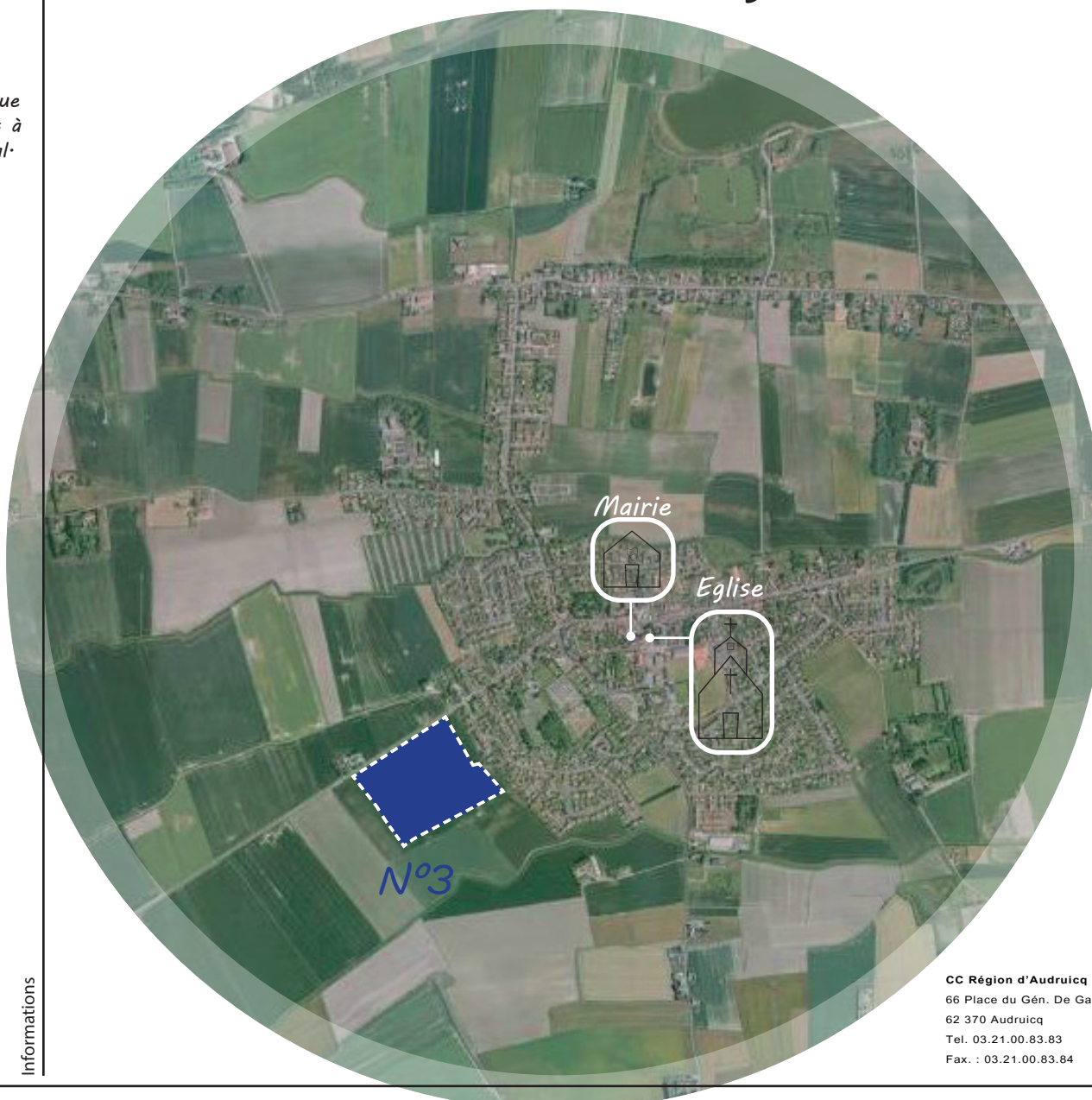
5371 habitants au recensement 2014

Situation géographique de la zone :

La zone d'étude d'environ 11,6 Ha se situe dans la partie centrale de la commune et à l'ouest du tissu urbain principal communal.

Elle se situe en frange de RD940 reliant Gravelines au Tréport. La zone est donc accessible et bien desservie.

Sa vocation permettra de conforter le dynamisme économique du territoire.



Photos / Image / Plans



SAS UrbYcom

Aménagement & Urbanisme

CS 60 200 Flers-en-Escrebieux

59 503 Douai Cedex

Tel. : 03.62.07.8000

Fax : 03.62.07.8001

Mail : contact@urbycom.fr

Informations

CC Région d'Audruicq

66 Place du Gén. De Gaulle

62 370 Audruicq

Tel. 03.21.00.83.83

Fax. : 03.21.00.83.84



**Communauté de Communes
de la Région d'Audruicq**

Oye-Plage

Diagnostic

3

N° de fiche

Zonage : Zone 1AUecb du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (Zone d'aménagement commercial (ZACOM du SCOT). Elle a pour vocation l'économie, regroupant les activités artisanales, industrielles et commerciales).

Surface en plan : 11,6 Ha

Occupation du sol : Champs cultivés et quelques constructions

Contexte :

- **URBANISME ET ARCHITECTURE :** Constructions résidentielles traditionnelles et anciennes au sein de la zone et à proximité

--> Aménager une interface paysagère entre le site et les habitations.

--> Développer une forme de bâti adaptée au contexte et gérer les volumes et les implantations

- **DÉPLACEMENTS :** Voies primaires (RD940), secondaires et douces à proximité

--> Liaisonner la zone et sécuriser sa desserte

- **ENVIRONNEMENT ET PAYSAGE :** Champ visuel ouvert sur la zone de projet.

--> Paysager les franges pour valoriser l'entrée de ville et la zone
Réseau hydrographique en limite de zone.

--> S'assurer du maintien du fonctionnement hydraulique



Route départementale à forte fréquentation - RD940



La voie traversant la zone



La liaison douce existante

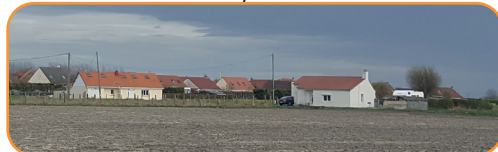


Déplacement

Résidences existantes à l'interface avec la zone



Les constructions présentes sur le site



Informations



Urbain

Champ visuel ouvert vers la zone en entrée de ville



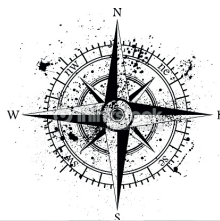
Environnement et paysage



-  Zone d'étude - 11,6 Ha
-  Limite d'inconstructibilité de 25m depuis l'axe central de la RD940
-  Secteur inconstructible de 25m depuis l'axe central de la RD940
-  Aménager un accès routier et piétonnier sécurisé à la zone
-  Aménager une liaison piétonne vers la rue Schumann et le long de la RD940 intégrée à la bande paysagère
-  Aménager et conserver une bande paysagère et une voie d'entretien de 6m minimum
-  Aménager une bande paysagère de 5m minimum
-  Aménager une frange paysagère au sein de la bande d'inconstructibilité
-  Conserver le fonctionnement hydraulique existant

Dans le secteur 1AUecb, aucun bâtiment à destination commerciale nouvellement créé ou à restructurer ne pourra dépasser 6 000m² de surface plancher maximum

La hauteur des constructions ne pourra excéder 10m au faîtage



DÉPLACEMENTS : ACCÈS, VOIRIE ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le site est actuellement accessible depuis la RD940 au nord, ainsi que par la voie la traversant et se raccordant à la RD940.

Un carrefour sécurisé devra être aménagé depuis la RD940 afin de desservir la zone. Il devra être en double-sens de circulation et être adapté à l'ensemble des usagers de la zone (piétons, véhicules à moteurs de tous types, cycles,...).

Une voirie primaire de desserte de la zone sera aménagée depuis cet accès. Elle servira d'axe structurant du projet et devra permettre des déplacements sécurisés et adaptés pour l'ensemble des usagers. Elle sera accompagnée de noues, de cheminements piétonniers et d'un traitement paysager afin d'apporter une qualité dans les déplacements et dans le cadre de vie des futurs usagers du secteur.

Des voiries secondaires pourront venir s'appuyer sur cette dernière afin de desservir l'ensemble des parcelles prévues.

Une liaison piétonne devra être aménagée à l'est vers la rue Schumann. Une seconde devra être aménagée en façade de la zone, le long de la RD940. Elle prendra place au sein de la bande paysagère de recul.

Le projet sera donc entièrement connecté au réseau existant aux alentours et la zone sera entièrement desservie.

Les espaces de stationnement devront être mutualisés et perméables.
Une bande d'inconstructibilité de 25m depuis l'axe central de la RD940 sera instaurée.

COMPOSITION URBAINE ET ARCHITECTURALE : IMPLANTATION, VOLUME, MATÉRIAUX,...

Le site d'étude a vocation à accueillir des constructions à usage économique.

Les constructions implantées sur la zone ne devront pas excéder 10m au faîtage.

La zone de projet sera d'un seul tenant avec des voiries de desserte raccordées au réseau viaire

existant. Une voirie primaire structurera la zone d'étude.

Les constructions devront recevoir des matériaux à bonne capacité d'isolation de façon à limiter les échanges acoustiques des axes routiers. Elles devront être adaptées au contexte architectural et urbain existant, afin d'offrir une ambiance et un cadre de vie de qualité.

Au sein de la zone, aucun bâtiment à destination commerciale nouvellement créé ou à restructurer ne pourra dépasser 6 000m² de surface plancher maximum.

Une zone d'inconstructibilité de 25m depuis l'axe central de la RD940 sera instaurée. Ainsi, en façade de la voirie, un espace paysager de recul sera aménagé induisant un recul des constructions.

Afin de s'assurer d'une cohérence urbaine et architecturale, il conviendra d'aménager la zone sous la forme d'une opération d'ensemble.

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE : VÉGÉTATION, INTERFACES, CADRE DE VIE,...

Le site d'étude est actuellement occupé par des espaces cultivés et par une habitation.

Intégrer le projet dans un environnement soumis à certaines nuisances est un enjeu du projet. Les échanges visuels et sonores seront en partie cadrés par la végétation implantées dans l'espace d'inconstructibilité et au sein de la zone.

La façade de la zone sera traitée au moyen d'une bande paysagère végétalisée accueillant un cheminement piétonnier.

Les voiries créées devront être accompagnées par des noues, par un traitement paysager et un cheminement piétonnier.

La zone d'étude sera donc entièrement praticable par les piétons et agréable à traverser.

Les franges ouest et sud devront être traitées au moyen d'une frange paysagère de 5m minimum afin de gérer l'interface avec les espaces agricoles.

La frange Est accueillera une bande paysagère permettant l'entretien du cours d'eau de 6m

minimum. Elle réalisera une transition douce avec les habitations voisines.

Les essences d'arbres utilisées sur les franges et dans les espaces végétalisés seront locales.

Une gestion hydraulique adaptée devra être développée. Elle devra à minima permettre la conservation du fonctionnement hydraulique existant.

GESTION DES RISQUES ET NUISANCES

Le site de l'étude est impacté par les nuisances sonores générées par l'infrastructure voisine (RD940). Cette pollution sonore peut être gênante si des mesures de réduction de ces bruits ne sont pas appliquées.

En dehors de cet axe, aucun autre axe générant des nuisances sonores nuisant au projet ne se trouve à proximité du site d'étude. Malgré la seule présence de cet axe, nous préconisons de mettre en place des recommandations afin d'amoindrir ces nuisances sonores.

Tout d'abord, la gestion des nuisances sonores doit donc être envisagée par la mise en place de marges de reculs raisonnables : 25m minimum depuis l'axe central de la RD940 pour les constructions. Il conviendra également d'utiliser pour et dans les constructions des matériaux bénéficiant de bonnes capacités d'isolation acoustique.

Sur le site, il conviendra d'assurer la continuité hydraulique de réseau en place. L'imperméabilisation du site sera limitée autant que possible et les eaux pluviales seront traitées à la parcelle. Des noues et autres ouvrages hydrauliques pourront compléter le dispositif de gestion des eaux. Une bonne gestion hydraulique permettra de prévenir les risques liés aux nappes subaffleurantes.

Une partie ou la totalité de la zone est caractérisée humide selon le critère pédologique (sondage réalisé en 2017). Des études approfondies sont recommandées pour vérifier le caractère humide de la zone et des études de compensation seront à prévoir si le risque est avéré.

N°4

Audruicq

Audruicq

Commune

Orientation d'aménagement et de Programmation

Population :

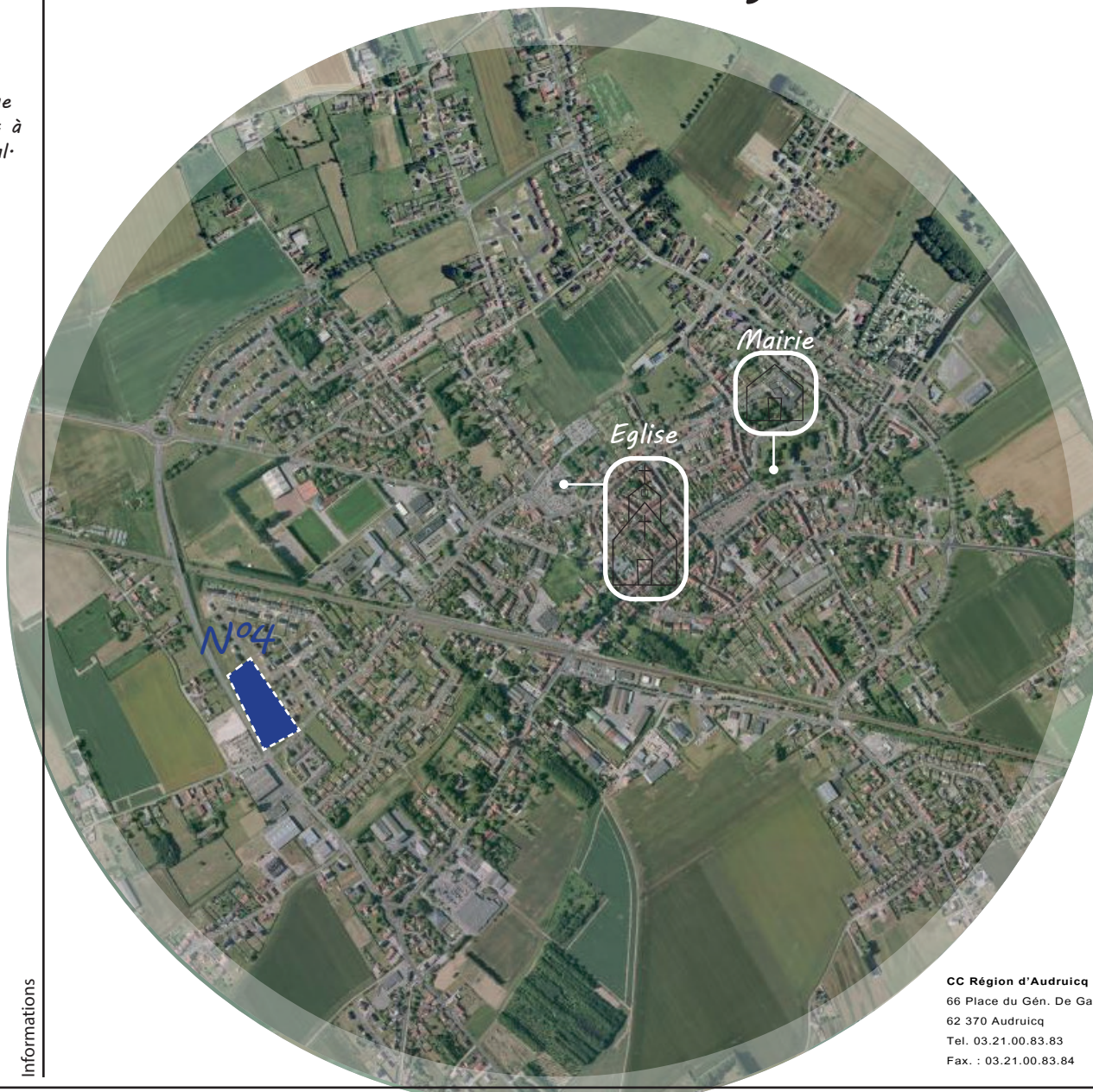
5380 habitants au recensement 2015

Situation géographique de la zone :

La zone d'étude d'environ 1,3 Ha se situe dans la partie centrale de la commune et à l'ouest du tissu urbain principal communal.

Elle se situe à l'angle de la rue de la Chapelle et de la RD 309

Cette zone permettra de conforter le dynamisme économique du territoire



Photos / Image / Plans



SAS UrbYcom

Aménagement & Urbanisme

CS 60 200 Flers-en-Escrebieux

59 503 Douai Cedex

Tel. : 03.62.07.8000

Fax : 03.62.07.8001

Mail : contact@urbycom.fr

Informations

CC Région d'Audruicq

66 Place du Gén. De Gaulle

62 370 Audruicq

Tel. 03.21.00.83.83

Fax. : 03.21.00.83.84



Communauté de Communes
de la Région d'Audruicq

Zonage : Zone TAUE du Plan Local d'Urbanisme intercommunal. Elle a pour vocation l'économie, pouvant regrouper les activités artisanales, industrielles et commerciales.

Surface en plan : 1,26 Ha

Occupation du sol : Champs cultivés

Contexte :

• URBANISME ET ARCHITECTURE :

Constructions résidentielles de type pavillonnaire à proximité

--> Aménager une interface paysagère entre le site et les habitations.

--> Développer une forme de bâti adaptée au contexte et gérer les volumes et les implantations

• DÉPLACEMENTS :

Voies primaires (RD309) et secondaires à proximité

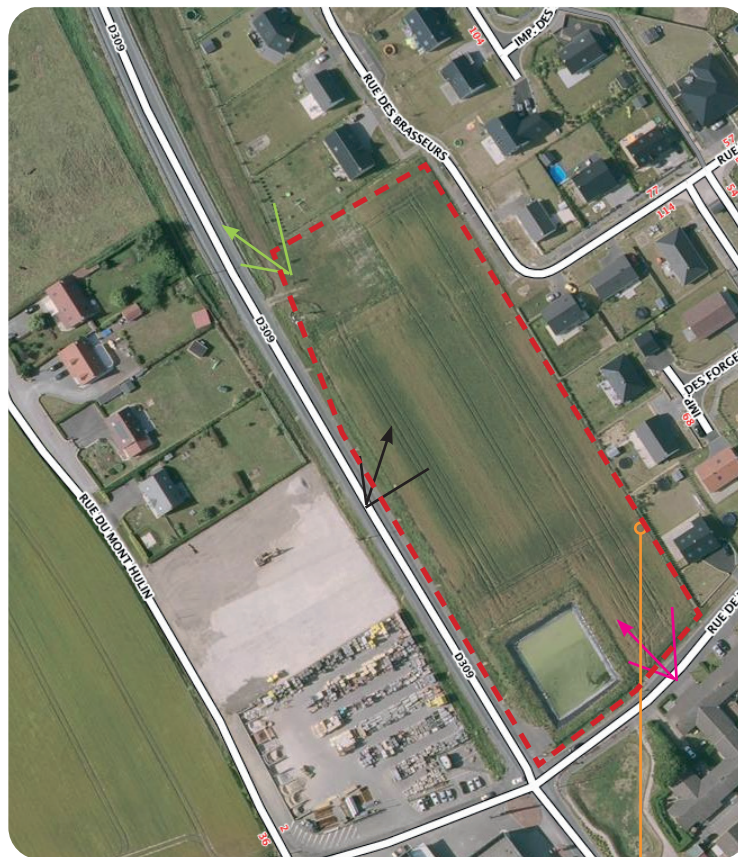
--> Liaisonner la zone et sécuriser sa desserte

• ENVIRONNEMENT ET PAYSAGE :

Champ visuel ouvert sur la zone de projet.

--> Paysager les franges pour valoriser l'entrée de ville et la zone

--> S'assurer du maintien du bassin de rétention d'eaux



Depuis la RD 309 :



Depuis la rue de la Chapelle



Rue de la Chapelle



Résidences existantes à l'interface avec la zone



Champ visuel depuis le nord ouest du site



Informations



Urbain

Environnement et paysage





Zone d'étude - 1,26 Ha



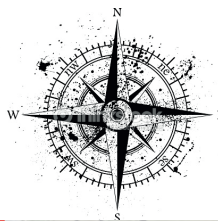
Aménager une bande arbustive dense de 3m minimum



Conserver le bassin de tamponnement des eaux, au sud-est de la zone



Aménager un accès routier et piétonnier sécurisé à la zone



DÉPLACEMENTS : ACCÈS, VOIRIE ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le site est actuellement accessible depuis la RD309 à l'ouest et par la rue de la Chapelle au sud.

Un carrefour sécurisé devra être aménagé depuis la rue de la Chapelle afin de desservir la zone. Il devra être en double-sens de circulation et être adapté à l'ensemble des usagers de la zone (piétons, véhicules à moteurs de tous types, cycles,...).

Une voirie primaire de desserte de la zone sera aménagée depuis cet accès. Elle servira d'axe structurant du projet et devra permettre des déplacements sécurisés et adaptés pour l'ensemble des usagers. Elle sera accompagnée de noues, de cheminements piétonniers et d'un traitement paysager afin d'apporter une qualité dans les déplacements et dans le cadre de vie des futurs usagers du secteur.

Le projet sera donc entièrement connecté au réseau existant aux alentours et la zone sera entièrement desservie.

COMPOSITION URBAINE ET ARCHITECTURALE : IMPLANTATION, VOLUME, MATÉRIAUX,...

Le site d'étude a vocation à accueillir des constructions à usage économique.

La zone de projet sera d'un seul tenant avec des voiries de desserte raccordées au réseau viaire existant. Une voirie primaire structurera la zone d'étude.

Les constructions devront être adaptées au contexte architectural et urbain existant, afin d'offrir une ambiance et un cadre urbain de qualité.

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE : VÉGÉTATION, INTERFACES, CADRE DE VIE,...

Le site d'étude est actuellement occupé par des espaces cultivés et par une zone de gestion hydraulique (au sud-ouest).

Intégrer le projet dans un environnement résidentiel est un enjeu du projet.

Les échanges visuels et sonores seront en partie cadrés par la végétation implantées le long des franges nord et est en lien avec les habitations. Cette végétation prendra la forme d'une bande arbustive dense de 3m de large minimum. Les essences d'arbres utilisées sur les franges et dans les espaces végétalisés seront locales.

Les voiries créées devront être accompagnées par des noues, par un traitement paysager et un cheminement piétonnier.

La zone d'étude sera donc entièrement praticable par les piétons et agréable à traverser.

La zone de gestion hydraulique devra être conservée et valorisée sur ses abords si nécessaire.

GESTION DES RISQUES ET NUISANCES

Le site de l'étude est impacté par les nuisances sonores générées par l'infrastructure voisine (RD309). Cette pollution sonore peut être gênante si des mesures de réduction de ces bruits ne sont pas appliquées.

En dehors de cet axe, aucun autre axe générant des nuisances sonores nuisant au projet ne se trouve à proximité du site d'étude. Malgré la seule présence de cet axe, les constructions devront recevoir des matériaux bénéficiant de bonnes capacités d'isolation acoustique afin d'amoindrir les nuisances sonores.

L'imperméabilisation du site sera limitée autant que possible et les eaux pluviales seront traitées à la parcelle. Des noues et autres ouvrages hydrauliques pourront compléter le dispositif de gestion des eaux.