

PLAN LOCAL D'URBANISME COMMUNAL DE LESTREM

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION



Le Maire,
Jacques HURLUS



ARRÊTÉ LE :	30 AVRIL 2022
APPROUVÉ LE :	28 SEPTEMBRE 2023

REÇU LE 11 OCT. 2023



SOMMAIRE

SOMMAIRE	2	• Plan	26
		• Orientations particulières	27
AVANT-PROPOS	3		
ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION	4	Thématique Économie	
		OAP 1 - Extension de l'entreprise Roquette	29
		• Contexte	30
CARTE DE LOCALISATION DES SECTEURS DE DÉVELOPPEMENT	5	• Diagnostic	31
		• Plan	32
ÉCHÉANCIER D'AMÉNAGEMENT DES SECTEURS DE DÉVELOPPEMENT	6	• Orientations particulières	33
Thématique Habitat		OAP 2 - Aéroport	34
OAP 1 - Entre rue Gandhi et rue de l'Épinette	8	• Contexte	35
• Contexte	9	• Diagnostic	36
• Diagnostic	10	• Plan	37
• Plan	11	• Orientations particulières	38
• Orientations particulières	12		
OAP 2 - Rue du Général de Gaulle	13	OAP 3 - Le long de la RD945	39
• Contexte	14	• Contexte	40
• Diagnostic	15	• Diagnostic	41
• Plan	16	• Plan	42
• Orientations particulières	17	• Orientations particulières	43
OAP 3 - Route de Béthune	18		
• Contexte	19	RECOMMANDATIONS POUR L'AMÉNAGEMENT DES ZONES D'ÉTUDES	45
• Diagnostic	20		
• Plan	21		
• Orientations particulières	22		
OAP 4 - Rue des Mioches	23		
• Contexte	24		
• Diagnostic	25		

AVANT-PROPOS

Dans le cadre de la concrétisation des orientations générales d'aménagement figurant au P.A.D.D., 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.

Article L151-6

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, les déplacements et, en zone de montagne, sur les unités touristiques nouvelles. 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 comportent les orientations relatives à l'équipement commercial et artisanal mentionnées à l'article L. 141-16 et déterminent les conditions d'implantation des équipements commerciaux qui, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire et le développement durable, conformément à l'article L. 141-17.

Conformément aux dispositions du II de l'article 169 de la loi n° 2018-1021 du 23 novembre 2018, ces dispositions s'appliquent aux plans locaux d'urbanisme élaborés par des établissements publics de coopération intercommunale qui font l'objet, postérieurement à la publication de la présente loi, d'une délibération prescrivant leur révision en application de l'article L. 153-32 du code de l'urbanisme.

Article L151-7

I. - Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

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

plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36.

II. - En zone de montagne, ces orientations définissent la localisation, la nature et la capacité globale d'accueil et d'équipement des unités touristiques nouvelles locales.

Article L151-7-1

Outre les dispositions prévues à l'article L. 151-7, dans les zones d'aménagement concerté, les orientations d'aménagement et de programmation peuvent :

- 1° Définir la localisation et les caractéristiques des espaces publics à conserver, à modifier ou à créer ;
- 2° Définir la localisation prévue pour les principaux ouvrages publics, les installations d'intérêt général et les espaces verts.

Article L151-7-2

Lorsque l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre ou la commune est compétent en matière de plan local d'urbanisme et pour approuver le dossier de création de la zone d'aménagement concerté, la délibération d'approbation du plan local d'urbanisme contenant des orientations d'aménagement et de programmation peut valoir acte de création de la zone d'aménagement concerté, selon des conditions définies par décret en Conseil d'État.

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, construction et tous travaux doivent donc les respecter selon un rapport de compatibilité, c'est-à-dire qu'ils doivent les respecter dans l'esprit et non à la lettre.

LES THÉMATIQUES



URBANISME ET ARCHITECTURE

- Phaser le futur projet urbain
- Etablir la densité minimale
- Identifier la mixité dans la programmation
- Imposer des reculs d'implantation
- Imposer des hauteurs de constructions
- Favoriser l'insertion architecturale et urbain (matériaux, teintes,...)
- Imposer des tailles et des typologies de logements (mini ou maxi)
- Favoriser l'aménagement bioclimatique valorisant le développement durable et les énergies renouvelables
- Identifier les risques et nuisances
- ...



DÉPLACEMENTS

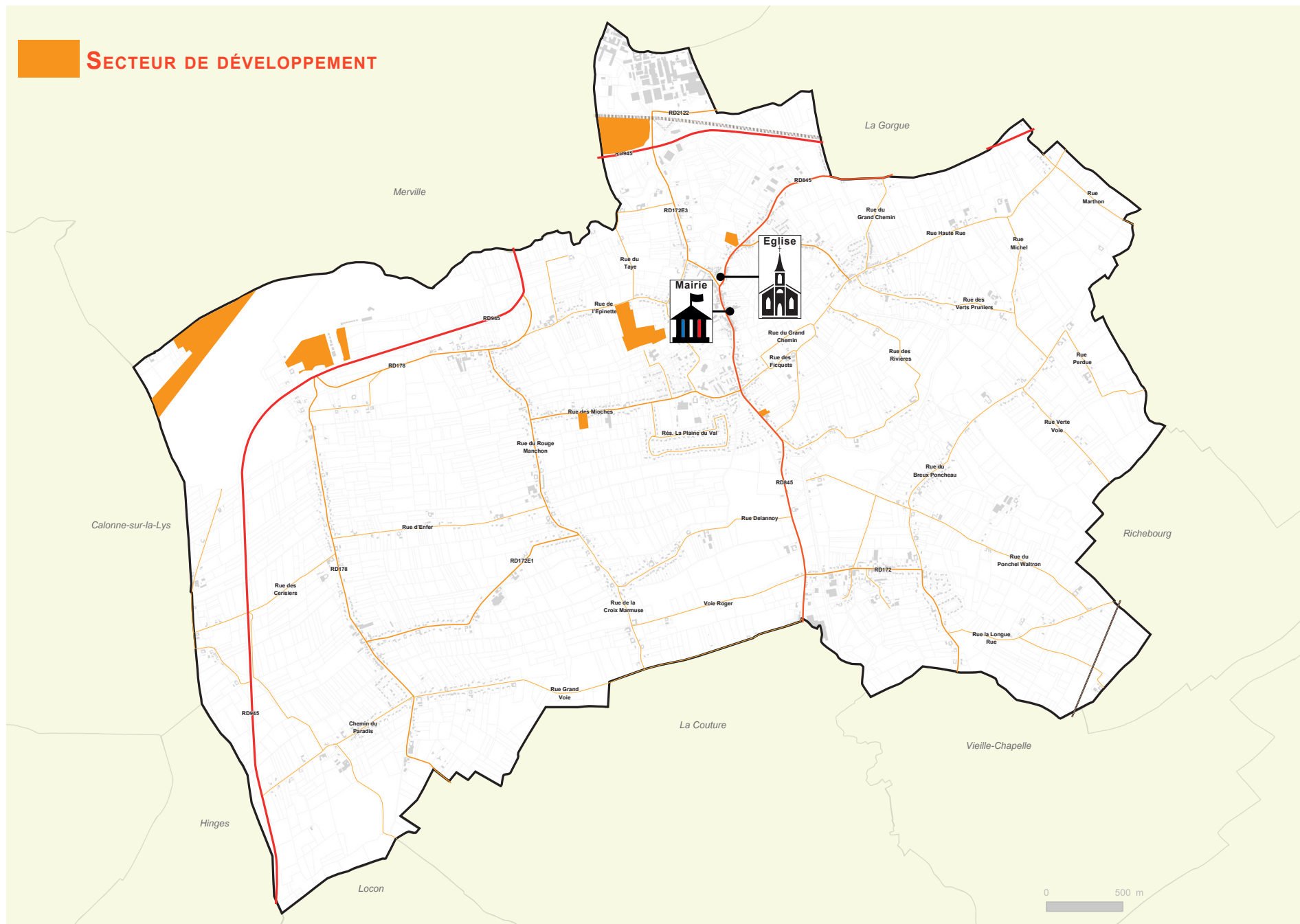
- Aménager et sécuriser les carrefours et les accès
- Hiérarchiser les voies : primaire / secondaire / tertiaire
- Développer et sécuriser le réseau de déplacement doux (piétons, cycles,...)
- Prévoir et conserver des perméabilités permettant d'envisager de futurs développements
- Adapter les réseaux viaires
- Limiter l'enclavement
- ...



PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT

- Intégrer paysagèrement le projet en tenant compte des enjeux environnementaux
- Protéger la végétation existante
- Compenser des espèces abattues par la plantation nouvelles
- Traiter les franges de projet et les limites entre les différents espaces (publics / privés / ...) = Valorisation esthétique et intégration paysagère
- Gérer les eaux pluviales (bassins, noues,...) : conservation et développement du réseau hydraulique
- Créer ou préserver les perspectives visuelles qualitatives
- Maintenir les continuités écologiques
- ...

CARTE DE LOCALISATION DES SECTEURS DE DÉVELOPPEMENT



ÉCHÉANCIER D'AMÉNAGEMENT DES SECTEURS DE DÉVELOPPEMENT

- **2023-2024** : RUE DES MIOCHES
- **A PARTIR DE 2024** : RUE DU GÉNÉRAL DE GAULLE
- **2024-2025** : ROUTE DE BÉTHUNE
- **2024-2025** : ENTRE RUE GANDHI ET RUE DE L'ÉPINETTE - 1ÈRE PHASE
- **A PARTIR DE 2025** : ENTRE RUE GANDHI ET RUE DE L'ÉPINETTE - 2ÈME PHASE

LA DATE CORRESPOND À CELLE DE L'OCTROI DE L'AUTORISATION D'URBANISME.

O.A.P.

THÉMATIQUE HABITAT

OAP 1 - ENTRE RUE GANDHI ET RUE DE L'ÉPINETTE

ENTRE RUE GANDHI ET RUE DE L'ÉPINETTE

CONTEXTE

LOCALISATION DU SITE

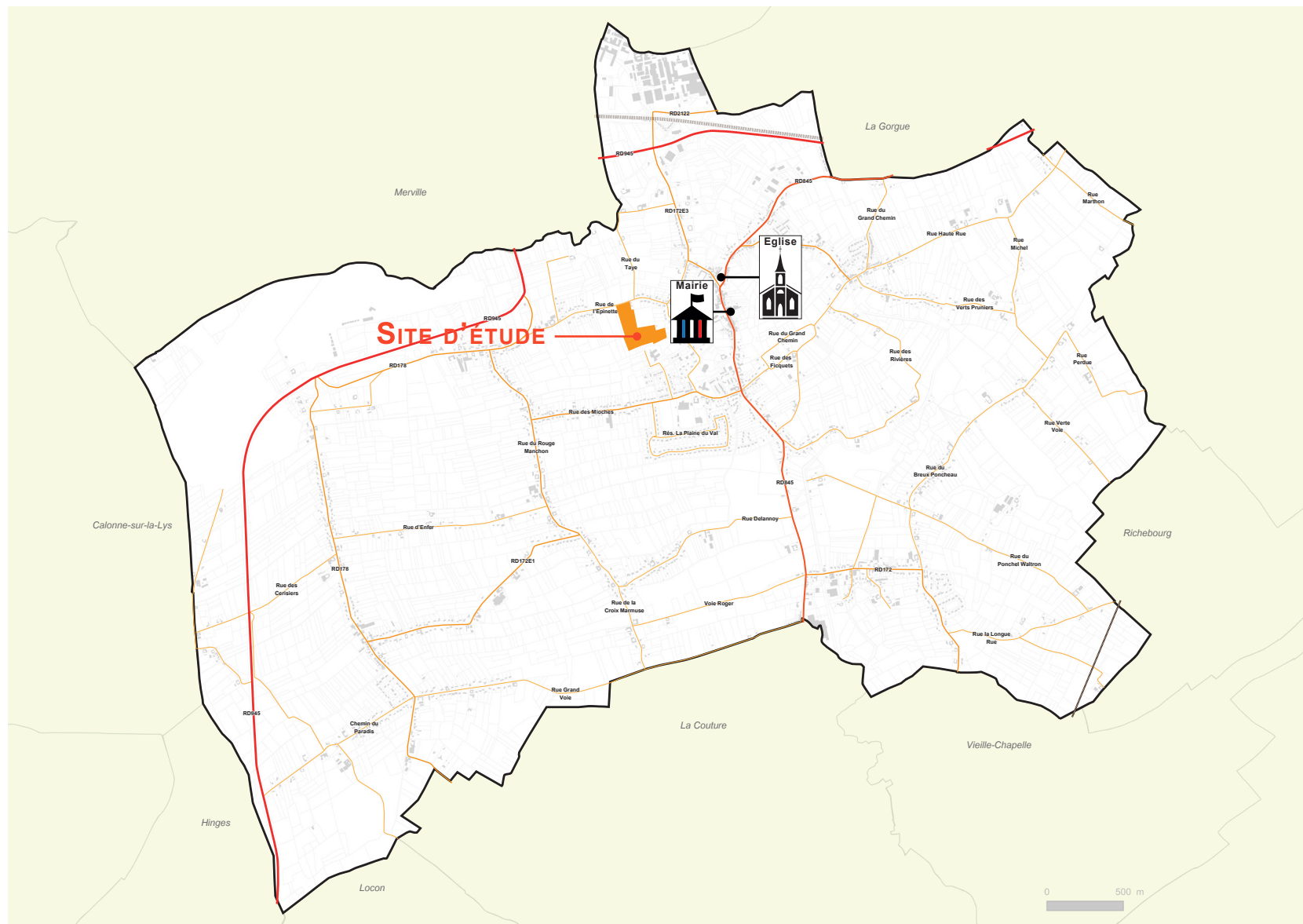
Entre les rue Gandhi et de l'Épinette
- à environ 850 mètres de la mairie et
800 mètres de l'église.

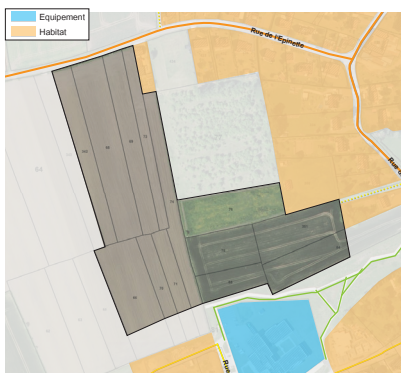
SUPERFICIE DU SITE

Environ 4,6 ha.

SPÉCIFICITÉS DU SITE

Site en extension urbaine.





URBANISME ET ARCHITECTURE

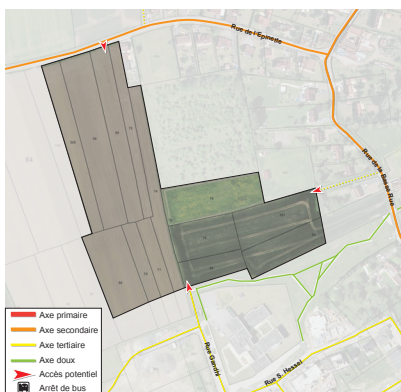


Exemples d'habitats présents aux alentours de la zone : époque récente, la brique domine et les styles sont variés mais relativement homogènes, de hauteur égale à R ou R+C

L'espace d'équipement au sud

Le contexte urbain et architectural présente deux vocations majeures - résidentielle et d'équipement. Les constructions et les matériaux sont majoritairement récents et la brique domine.

Le respect du contexte urbain et architectural par l'emploi de matériaux qualitatifs et d'implantation adaptée et le respect des volumes (R+C) est indispensable pour conserver l'identité locale.



DÉPLACEMENTS



La rue de l'Épinette est une voie secondaire ne disposant pas de trottoirs ni d'éclairage public



La rue Gandhi est une voie tertiaire. Elle ne dispose pas de trottoir, mais bénéficie d'un éclairage public



La Rue de la Basse Rue est une voie secondaire ne disposant pas de trottoirs ni d'éclairage public



La voie piétonne longeant le sud de la zone



L'accès potentiel depuis la rue de l'Épinette - franchissement du fossé



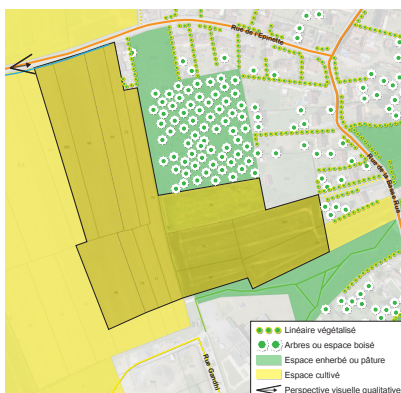
L'accès potentiel depuis la Rue de la Basse Rue - accès agricole actuel



L'accès potentiel depuis la rue Gandhi - accroche viaire à créer

La zone est desservie par du réseau secondaire, tertiaire et doux. La liaison à l'ensemble du réseau proche est indispensable.

La sécurisation des accès et la prise en compte du réseau hydraulique est l'enjeu principal.



PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT



La végétation occupant la zone et ses abords

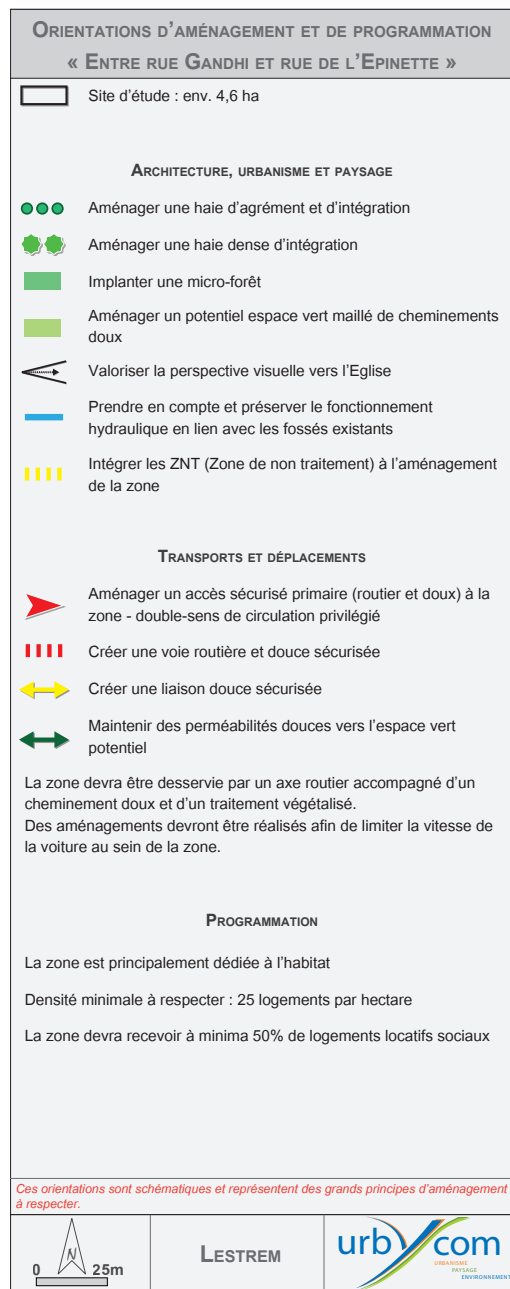


La perspective visuelle vers l'Eglise



Le fossé bordant la zone

La zone s'inscrit dans un contexte urbain et agricole agrémenté d'espaces boisés et de linéaires végétalisés. La végétation existante sur ses franges et à proximité induit la future ambiance paysagère à conserver, à valoriser et à développer. La prise en compte de la perspective visuelle vers l'Eglise et du réseau hydraulique est un enjeu important.



Accès à la zone

Deux accès routiers et piétonniers seront aménagés pour accéder à la zone. Le premier sera aménagé depuis la rue de l'Épinette au nord. Le second sera aménagé au sud dans le prolongement de la rue Gandhi.

Ces accès devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers et devront privilégier une circulation en double-sens.

En plus de ces accès, une liaison douce devra être aménagée entre le cheminement doux existant au sud de la zone et la zone de projet.

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

Voiries

Une voie routière et douce devra être créée dans le prolongement de la rue Gandhi afin de mener à la zone de projet.

La zone devra être desservie par un axe routier accompagné d'un traitement végétalisé et d'un cheminement doux.

Afin de pacifier les déplacements, des aménagements devront être réalisés afin de limiter la vitesse de la voiture au sein de la zone.

Il conviendra d'éviter au maximum la réalisation de cheminements en impasse ou en raquette non débouchant défavorables à la fluidité des déplacements.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons et permettra de rallier les différents secteurs alentours (bâtis ou naturels). De plus, les déplacements doux seront également possibles depuis la liaison qui sera aménagée depuis les chemins doux existants au sud. Deux perméabilités douces pourront être aménagées vers l'espace vert potentiel au nord-est de la zone.

Intégration paysagère, urbaine et environnementale

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce dernier, il conviendra d'aménager une frange paysagère sur les limites directement en lien avec les habitations existantes au moyen d'une haie d'agrément et d'intégration, notamment sur les limites nord, est et sud. Les interfaces avec les espaces cultivés à l'ouest devront recevoir l'implantation d'une haie dense d'intégration.

De plus, une micro-forêt devra être aménagée au sud entre les cheminements et la zone.

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

Un espace vert potentiel maillé de cheminements doux pourra être aménagé au nord-est de la zone.

Les voiries aménagées devront être accompagnées de traitements végétalisés afin de garantir un cadre de déambulation agréable.

Enfin, la perspective visuelle existante vers le clocher de l'église depuis la rue de l'Épinette au nord devra être conservée et valorisée.

Il conviendra également de prévoir des zones de non traitement (ZNT) à l'aménagement de la zone, le long de la frange ouest en lien avec les activités agricoles. Elles permettront de gérer les risques et nuisances environnementales liés aux pratiques agricoles. La végétalisation des espaces et des franges permettra de favoriser les continuités écologiques.

Les nouvelles constructions devront s'harmoniser avec le bâti existant (matériaux, couleurs, volume, ...) afin de maintenir une cohérence d'ensemble. Leur implantation devra être particulièrement étudiée afin de respecter les fronts de rue et maintenir des perspectives harmonieuses. Le gabarit des constructions autorisées devra être cohérent avec le bâti environnant, l'objectif étant de préserver l'identité du cadre urbain et paysager préexistant.

La composition des plans de masse devra éviter les cheminements en impasse ou en raquette non débouchant, qui sont contraires à des formes urbaines de qualité.

Gestion hydraulique

Il conviendra de prendre en compte et de préserver le fonctionnement hydraulique de la zone et de ses abords en lien avec les fossés existants.

Programmation

La zone de projet est principalement dédiée à l'habitat. Il conviendra de respecter une densité minimale de 25 logements par hectare au sein de la zone avec à minima 50% de logements locatifs sociaux.

Équipement en réseau du site

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

OAP 2 - RUE DU GÉNÉRAL DE GAULLE

RUE DU GÉNÉRAL DE GAULLE

CONTEXTE

LOCALISATION DU SITE

Le long de la RD845 - Rue du Général de Gaulle - à environ 450 mètres de la mairie et 240 mètres de l'église.

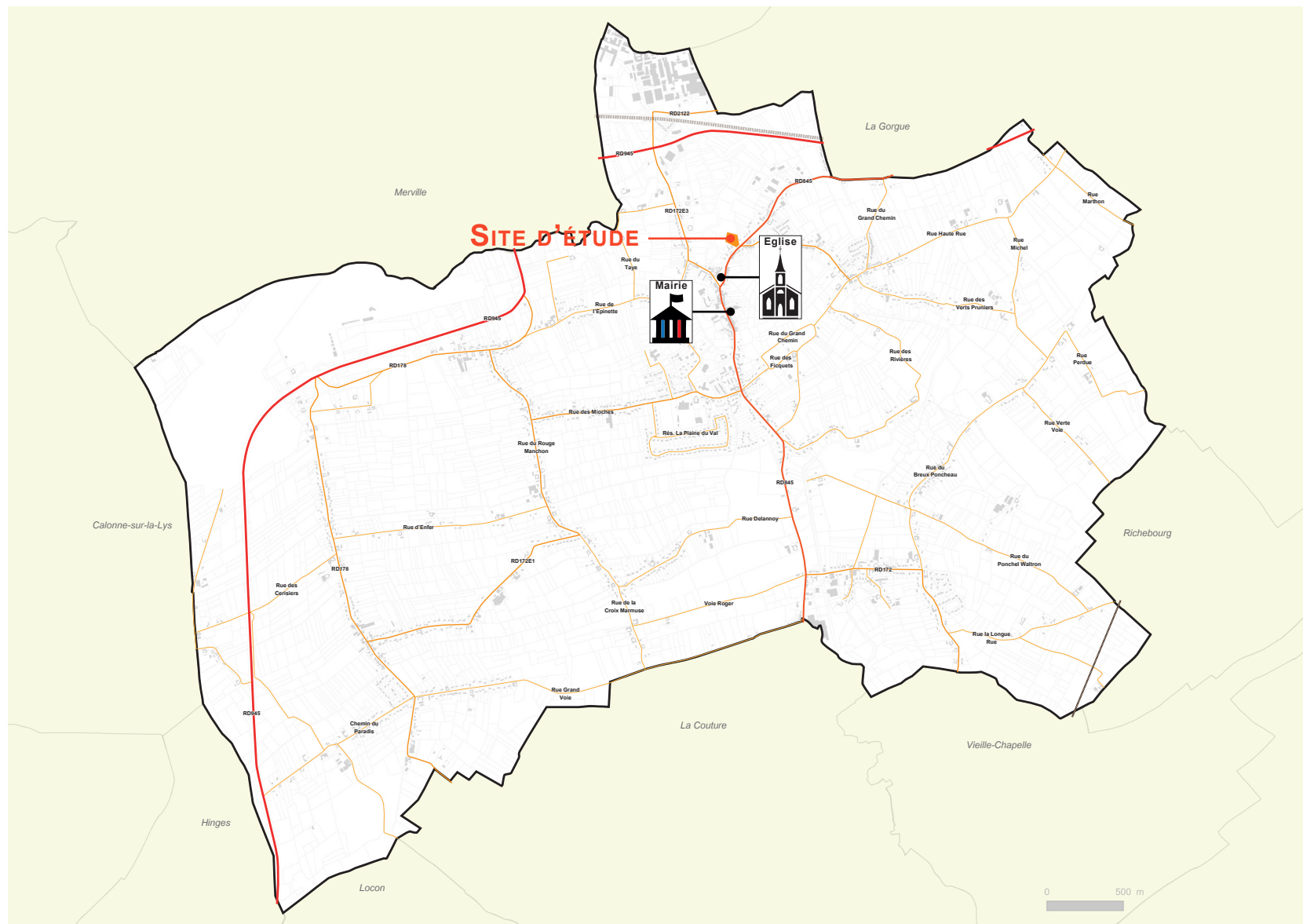
SUPERFICIE DU SITE

Environ 0,6 ha.

SPÉCIFICITÉS DU SITE

Site en extension urbaine et en profondeur.

Présence d'une ligne électrique.





URBANISME ET ARCHITECTURE



La construction présente sur la zone : hangar agricole en brique



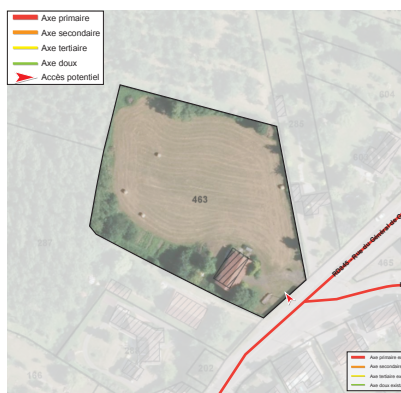
Exemples d'habitats (traditionnels, pavillonnaires) présents aux alentours de la zone : époque, matériaux et styles variés de hauteur égale à R+C voire R+1+C. Présence de jardins et de jardinets.



Le commerce voisin

Le contexte urbain et architectural présente deux vocations majeures - résidentielle et économique. Les constructions et les matériaux sont variés (brique, enduit).

Le respect du contexte urbain et architectural par l'emploi de matériaux qualitatifs et d'implantation adaptée et le respect des volumes (R+C) est indispensable pour conserver l'identité locale.



DÉPLACEMENTS



La RD845 est une voie primaire large. Elle dispose de trottoirs et d'un éclairage public. Le carrefour face à la zone formé par la RD845 et la RD172E4



L'accès potentiel depuis la RD845

La zone est desservie par du réseau primaire. La liaison à l'ensemble du réseau proche est indispensable.

La sécurisation des accès sur les RD845 et la sécurisation du carrefour existant et de celui à venir est l'enjeu principal.



PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT



La végétation herbacée occupant la zone



Les linéaires végétalisés présents autour de la zone



La ligne électrique et son pylône implantés sur la zone

La zone s'inscrit dans un contexte urbain, économique agrémenté d'espaces boisés et de linéaires végétalisés. La végétation existante sur ses franges et à proximité induit la future ambiance paysagère à conserver, à valoriser et à développer. La ligne électrique est à prendre en compte - enfouissement possible ou gestion des implantations des constructions.

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

« RUE DU GÉNÉRAL DE GAULLE »

Site d'étude : env. 0,6 ha

ARCHITECTURE, URBANISME ET PAYSAGE

Conserver et conforter le linéaire végétalisé ou le remplacer par une nouvelle haie

Aménager une haie d'agrément et d'intégration

Prendre en compte le pylône et la ligne électrique passant au sein de la zone

TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS

Aménager un ou des accès sécurisés primaires (routier et doux) à la zone depuis la RD845

La zone devra être desservie par un axe routier accompagné d'un cheminement doux et d'un traitement végétalisé

La zone ne devra pas comprendre d'impasse. Si toutefois, une impasse est aménagée, une aire de retournement devra être mise en place

Le carrefour des RD845 et 172E4 devra être sécurisé si nécessaire

PROGRAMMATION

La zone est dédiée à l'habitat

Densité minimale à respecter : 20 logements par hectare

Implantation d'au moins 50% de logements locatifs sociaux

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



LESTREM



Accès à la zone

Un ou plusieurs accès routiers et piétonniers pourront être aménagés pour accéder à la zone. Ils prendront appui sur la RD845.

Ces accès devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers et devront privilégier une circulation en double-sens.

Le ou les carrefours créés devront, si nécessaire, être sécurisés pour l'ensemble des usagers, notamment à l'intersection de la RD945 et de la RD172E4.

Voiries

La zone devra être desservie par un axe routier accompagné d'un traitement végétalisé et d'un cheminement doux.

La zone ne devra pas comprendre d'impasse. Si toutefois, une impasse est aménagée, une aire de retournement devra être réalisée afin de faciliter les manoeuvres et apporter plus de sécurité.

Il conviendra d'éviter au maximum la réalisation de cheminements en impasse ou en raquette non débouchant défavorables à la fluidité des déplacements.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons et permettra de rallier les différents secteurs alentours.

Intégration paysagère et urbaine

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce dernier, il conviendra d'aménager une frange paysagère sur les limites en lien avec les habitations existantes et les espaces boisés voisins. Pour cela, une haie d'agrément et d'intégration devra être mise en place sur la frange sud, ouest et en partie sur celle au nord. Les franges nord et Est devront conserver et conforter le linéaire végétalisé existant ou le remplacer par une nouvelle haie.

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

Les voiries aménagées devront être accompagnées de traitements végétalisés afin de garantir un cadre de déambulation agréable.

La végétalisation des franges permettra de favoriser les continuités écologiques.

Les nouvelles constructions devront s'harmoniser avec le bâti existant (matériaux, couleurs, volume, ...) afin de maintenir une cohérence d'ensemble. Leur implantation devra être particulièrement étudiée afin de respecter les fronts de rue et maintenir des perspectives harmonieuses. Le gabarit des constructions autorisées devra être cohérent avec le bâti environnant, l'objectif étant de préserver

l'identité du cadre urbain et paysager préexistant.

La composition des plans de masse devra éviter les cheminements en impasse ou en raquette non débouchant, qui sont contraires à des formes urbaines de qualité.

Gestion des constructions existantes

La démolition des bâtiments existants est soumise à l'avis de l'architecte des bâtiments de France.

Programmation

La zone de projet est dédiée à l'habitat. Il conviendra de respecter une densité minimale de 20 logements par hectare au sein de la zone avec à minima 50% de logements locatifs sociaux.

Contraintes techniques

Il conviendra de prendre en compte le pylône et la ligne électrique passant en bordure de zone.

Équipement en réseau du site

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

OAP 3 - ROUTE DE BÉTHUNE

ROUTE DE BÉTHUNE

CONTEXTE

LOCALISATION DU SITE

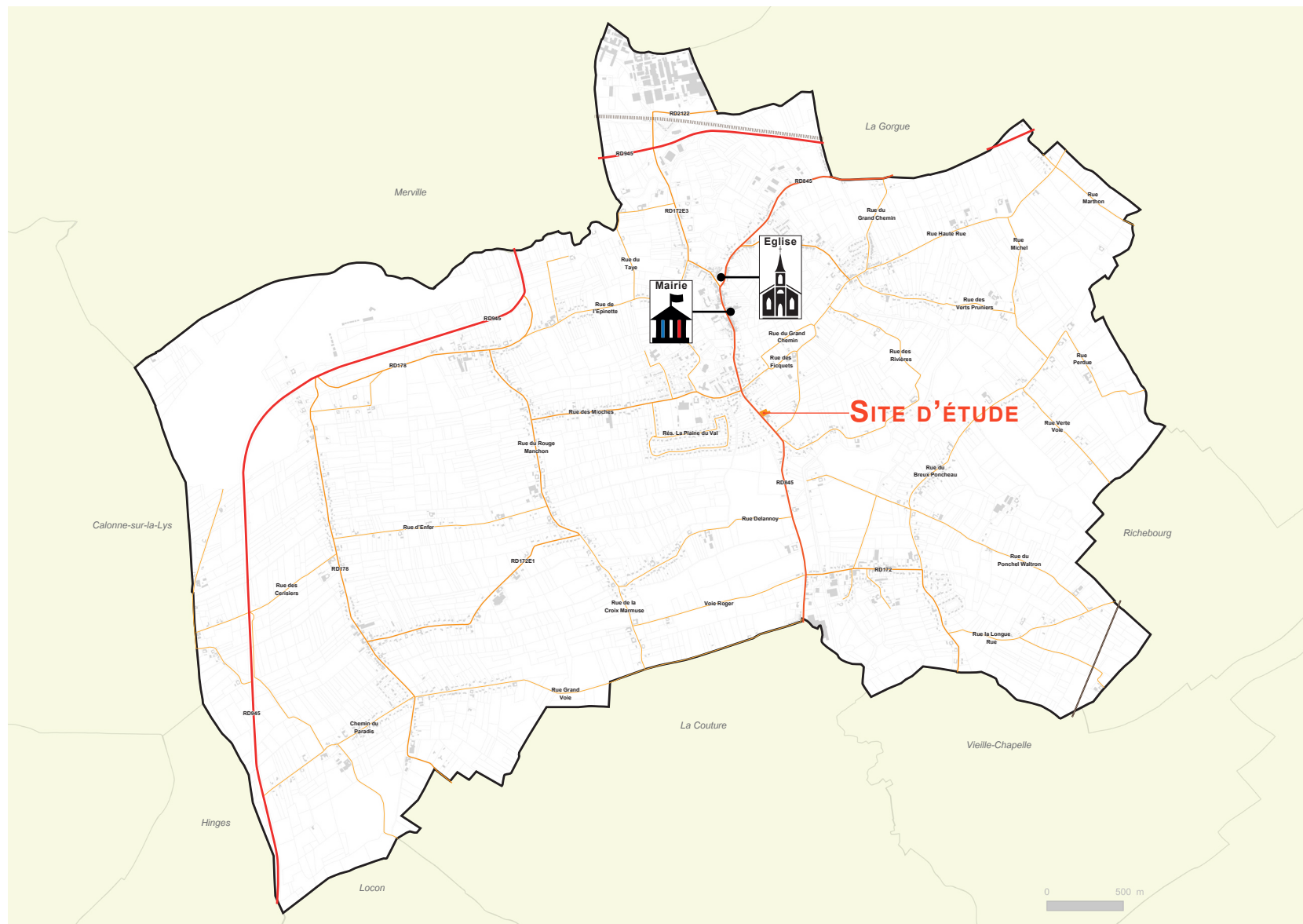
Le long de la RD845 - Route de Béthune - à environ 230 mètres de la mairie et 750 mètres de l'église.

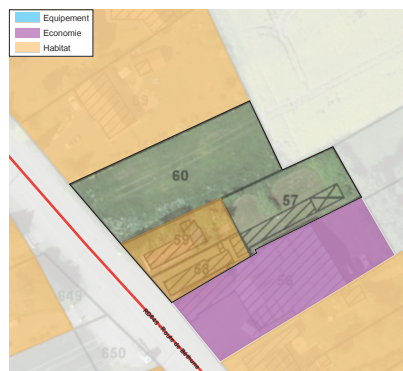
SUPERFICIE DU SITE

Environ 0,2 ha.

SPÉCIFICITÉS DU SITE

Investissement d'une dent creuse.





URBANISME ET ARCHITECTURE



La construction présente sur la zone est délabrée et pourvue de matériaux peu nobles et peu durables



Exemples d'habitats présents aux alentours de la zone : époque majoritairement récente (pavillon), la brique domine et les styles sont variés, de hauteur égale à R+1 ou R+C



Le commerce peu qualitatif voisin de la zone. Réalisé en enduit, tôle, tuiles en R

Le contexte urbain et architectural présente deux vocations majeures - résidentielle et économique. Les constructions sont variées et la brique domine pour les matériaux. Le respect du contexte urbain et architectural par l'emploi de matériaux qualitatifs et d'implantation adaptée et le respect des volumes (R+C, R+1) est indispensable pour conserver l'identité locale.



DÉPLACEMENTS



La RD845 est une voie primaire large. Elle dispose de trottoirs et d'un éclairage public



L'accès potentiel depuis la RD845

La zone est desservie par du réseau primaire. La liaison à l'ensemble du réseau proche est indispensable. La sécurisation des accès sur la RD845 est l'enjeu principal.



PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT



La végétation (et le bâti) occupant la zone et les linéaires végétalisés présents à proximité

La zone s'inscrit dans un contexte urbain, économique et agricole agrémenté d'espaces boisés et de linéaires végétalisés. La végétation existante sur ses franges et à proximité induit la future ambiance paysagère à conserver, à valoriser et à développer.

ROUTE DE BÉTHUNE

PLAN

Le schéma retranscrit les grands principes des orientations particulières d'aménagement et d'urbanisme définies à la page suivante

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

« ROUTE DE BÉTHUNE »

 Site d'étude : env. 0,2 ha

ARCHITECTURE, URBANISME ET PAYSAGE

 Conserver et conforter le linéaire végétalisé

 Aménager une haie d'agrément et d'intégration

 Aménager une haie dense d'intégration

 Bâti en cours de démolition

TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS

 Aménager un ou des accès sécurisés primaires (routier et doux) à la zone depuis la RD845

La zone devra être desservie par un axe routier accompagné d'un cheminement doux et d'un traitement végétalisé

PROGRAMMATION

La zone est entièrement dédiée à l'habitat locatif social

Densité minimale à respecter : 30 logements par hectare

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



LESTREM



-  Axe primaire existant
-  Axe secondaire existant
-  Axe tertiaire existant
-  Axe doux existant

Accès à la zone

Un ou plusieurs accès routiers et piétonniers pourront être aménagés pour accéder à la zone. Ils prendront appui sur la RD845.

Ces accès devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers et devront privilégier une circulation en double-sens.

Le ou les carrefours créés devront, si nécessaire, être sécurisés pour l'ensemble des usagers.

d'assainissement.

Voiries

La zone devra être desservie par un axe routier accompagné d'un traitement végétalisé et d'un cheminement doux.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons et permettra de rallier les différents secteurs alentours.

Intégration paysagère

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce dernier, il conviendra d'aménager une frange paysagère sur les limites en lien avec les espaces bâtis et agricoles voisins. Pour cela, une haie d'agrément et d'intégration devra être mise en place sur la frange sud en lien avec les constructions existantes. La frange nord devra conserver voire conforter le traitement végétalisé existant et la frange ouest en lien avec les espaces cultivés devra recevoir une haie dense d'intégration.

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

Les voiries aménagées devront être accompagnées de traitements végétalisés afin de garantir un cadre de déambulation agréable.

La végétalisation des franges permettra de favoriser les continuités écologiques.

Gestion des constructions existantes

La construction existante au sein de la zone sera démolie.

Programmation

La zone de projet est dédiée à l'habitat locatif social. Il conviendra de respecter une densité minimale de 30 logements par hectare au sein de la zone.

Équipement en réseau du site

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

OAP 4 - RUE DES MIOCHES

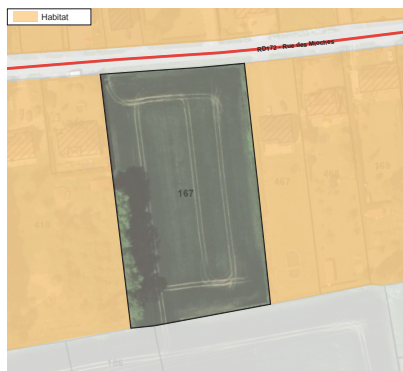
RUE DES MIOCHES		
CONTEXTE		
LOCALISATION DU SITE Le long de la RD172 - Rue des Mioches - à environ 1,6 km de la mairie et 1,9 km de l'église.		
SUPERFICIE DU SITE Environ 0,6 ha.		
SPÉCIFICITÉS DU SITE Investissement d'une parcelle cultivée dans le tissu bâti.		

LOCALISATION DU SITE

SUPERFICIE DU SITE

SPÉCIFICITÉS DU SITE

URBANISME ET ARCHITECTURE

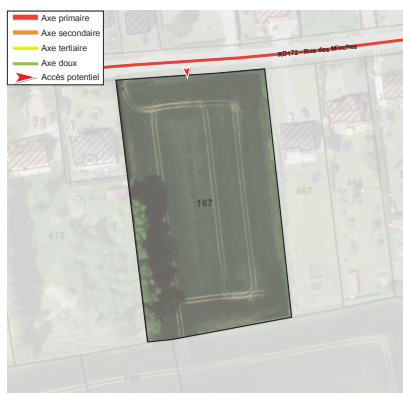


Exemples d'habitats présents aux alentours de la zone : époque récente, brique dominante, enduit, et styles variés de hauteur égale à R, R+C ou R+1+C

Le contexte urbain et architectural présente essentiellement une vocation résidentielle. Les constructions sont variées et la brique domine.

Le respect du contexte urbain et architectural par l'emploi de matériaux qualitatifs et d'implantation adaptée et le respect des volumes (R+C) est indispensable pour conserver l'identité locale.

DÉPLACEMENTS



La RD172 est une voie primaire partagée avec les cycles (récemment aménagée). Elle dispose de trottoirs et d'un éclairage public.



L'accès potentiel depuis la RD172

La zone est desservie par du réseau primaire. La liaison à l'ensemble du réseau proche est indispensable.

La sécurisation de l'accès sur la RD172 est l'enjeu principal.

PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT



La végétation occupant la zone - espace cultivé



Les linéaires végétalisés présents sur la zone et autour

La zone s'inscrit dans un contexte urbain et agricole agrémenté d'espaces boisés et de linéaires végétalisés. La végétation existante sur ses franges et à proximité induit la future ambiance paysagère à conserver, à valoriser et à développer. La végétalisation des franges est un enjeu important.

RUE DES MIOCHES

PLAN

Le schéma retranscrit les grands principes des orientations particulières d'aménagement et d'urbanisme définies à la page suivante

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

« RUE DES MIOCHES »

Site d'étude : env. 0,6 ha

ARCHITECTURE, URBANISME ET PAYSAGE

- ● ● Conserver et conforter le linéaire végétalisé
- ● ● Aménager une haie d'agrément et d'intégration
- ● ● Aménager une haie dense d'intégration

TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS

- Aménager un ou des accès sécurisés primaires (routier et doux) à la zone

La zone devra être desservie par un axe routier accompagné d'un cheminement doux et d'un traitement végétalisé

PROGRAMMATION

La zone est dédiée à l'habitat

Densité minimale à respecter : 30 logements par hectare

La zone devra recevoir à minima 30% de logements locatifs sociaux

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



LESTREM



- Axe primaire existant
- Axe secondaire existant
- Axe tertiaire existant
- Axe doux existant

Accès à la zone

Un ou plusieurs accès routiers et piétonniers pourront être aménagés pour accéder à la zone. Ils prendront appui sur la RD172 au nord.

Ces accès devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers et devront privilégier une circulation en double-sens.

Le ou les carrefours créés devront, si nécessaire, être sécurisés pour l'ensemble des usagers.

Voiries

La zone devra être desservie par un axe routier accompagné d'un traitement végétalisé et d'un cheminement doux.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons et permettra de rallier les différents secteurs alentours.

Intégration paysagère

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce dernier, il conviendra d'aménager une frange paysagère sur les limites en lien avec les espaces bâtis et agricoles voisins. Pour cela, une haie d'agrément et d'intégration devra être mise en place sur la frange Est en lien avec les constructions existantes. La frange ouest devra conserver voire conforter le traitement végétalisé existant et la frange sud en lien avec les espaces cultivés devra recevoir une haie dense d'intégration.

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

Les voiries aménagées devront être accompagnées de traitements végétalisés afin de garantir un cadre de déambulation agréable.

La végétalisation des franges permettra de favoriser les continuités écologiques.

Programmation

La zone de projet est dédiée à l'habitat. Il conviendra de respecter une densité minimale de 30 logements par hectare au sein de la zone, ainsi qu'un minimum de 30% de logements locatifs sociaux.

Équipement en réseau du site

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

O.A.P.

THÉMATIQUE ÉCONOMIE

OAP 1 - EXTENSION DE L'ENTREPRISE ROQUETTE

CONTEXTE**LOCALISATION DU SITE**

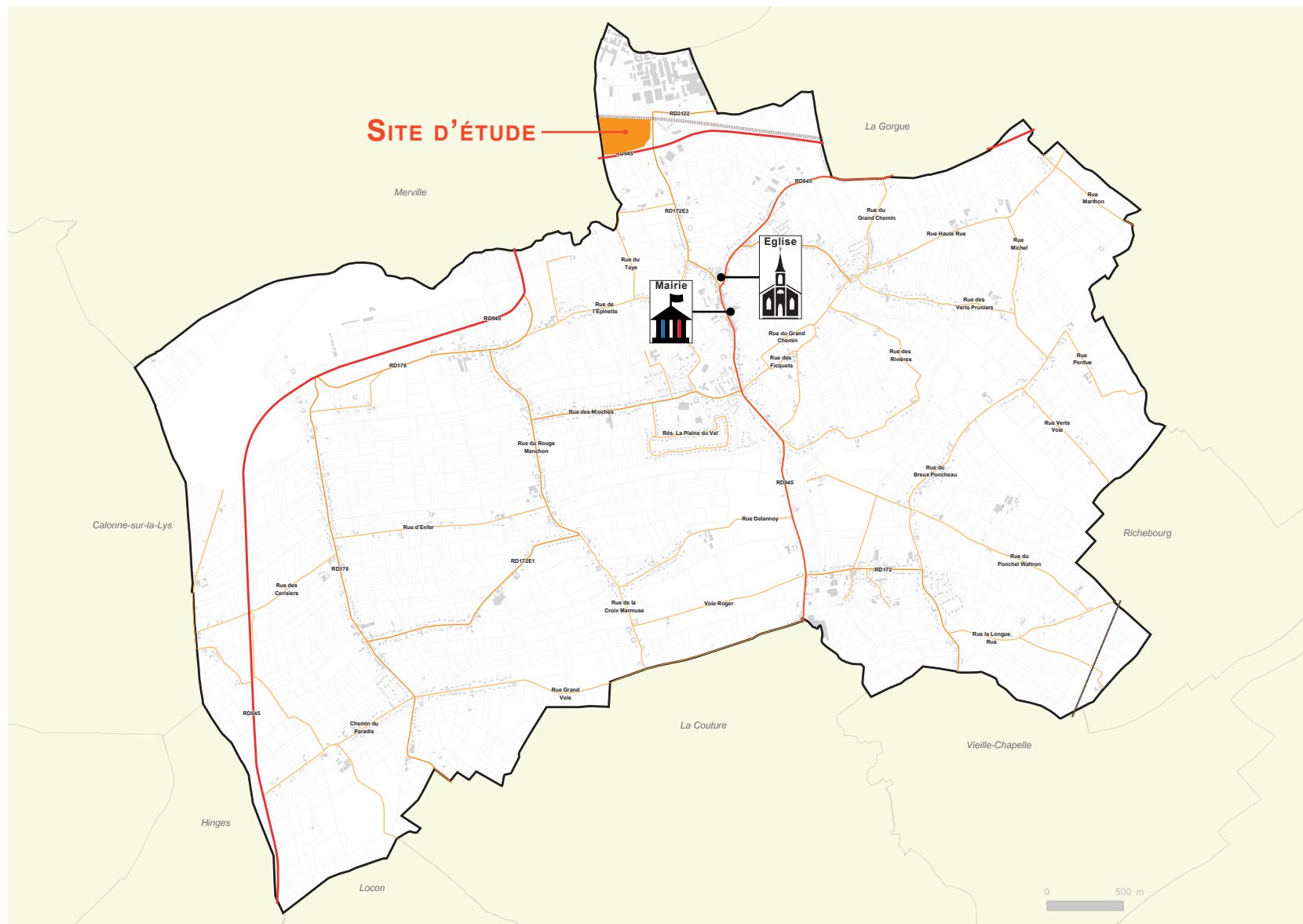
Entre la RD172E, la RD945 et l'ancienne voie ferrée, à proximité de l'usine Roquette - à environ 1,3 km de la mairie et 1,1 km de l'église.

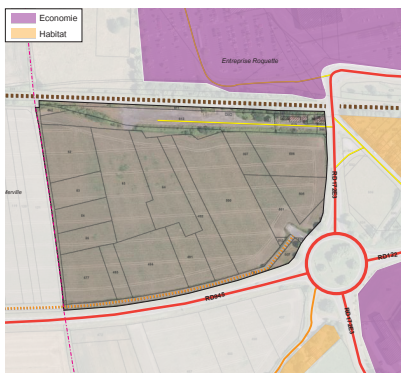
SUPERFICIE DU SITE

Environ 7 ha.

SPÉCIFICITÉS DU SITE

Investissement de parcelles cultivées à proximité de l'usine Roquette, afin d'étendre cette dernière.





URBANISME ET ARCHITECTURE



Exemples d'habitats présents aux alentours de la zone : époque ancienne, brique dominante, enduit, et styles variés de hauteur égale à R, R+C ou R+1+C



Exemples de constructions de l'entreprise Roquette au nord : matériaux variés, hauteurs faibles à hauteur très élevées, teintes claires

Le contexte urbain et architectural présente essentiellement une vocation économique avec quelques poches résidentielles. Les constructions résidentielles sont variées et la brique domine. Le béton et la tôle dominant pour les bâtis économiques. Le respect du contexte urbain et architectural par l'emploi de matériaux qualitatifs et d'implantation adaptée est indispensable pour conserver l'identité locale.



DÉPLACEMENTS



La RD945 est une voie primaire large ne disposant pas de trottoir, ni d'éclairage public



La RD172E3 est une voie primaire large ne disposant pas de trottoir, ni d'éclairage public



La voie technique bordant le sud de la zone



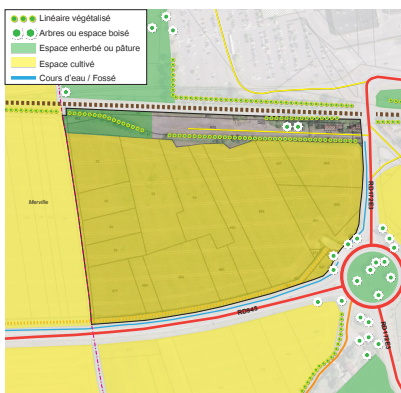
La voie tertiaire au nord est peu large et ne dispose ni de trottoir, ni d'éclairage public. L'accès potentiel depuis celle-ci condamné



L'accès potentiel depuis le carrefour giratoire au sud-est - une accroche viaire existe

La zone est desservie par du réseau primaire et tertiaire. La liaison à l'ensemble du réseau proche est indispensable.

La sécurisation de l'accès sur le carrefour giratoire des RD172E3 et RD945 est l'enjeu principal.



PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT



La végétation et les espaces cultivés occupant la zone et ses abords



Le fossé bordant la zone

La zone s'inscrit dans un contexte essentiellement agricole agrémenté d'espaces végétalisés. La végétation existante sur ses franges et à proximité induit la future ambiance paysagère à conserver, à valoriser et à développer. La végétalisation des franges est un enjeu important.

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

« EXTENSION DE L'ENTREPRISE ROQUETTE »

-  Site d'étude : env. 7 ha
-  Limite communale
- ARCHITECTURE, URBANISME ET PAYSAGE**
-  Aménager une haie dense d'intégration
- Mettre en place une bande paysagère depuis la limite d'emprise alternant :
 - bande boisée dense
 - espace mêlant arbustes bas et espaces enherbés permettant de laisser passer des vues ponctuelles vers la zone
-  Préserver et/ou aménager des perspectives visuelles qualitatives
-  Prendre en compte et préserver le fonctionnement hydraulique existant
-  Instaurer un recul des bâtis de minimum 25m depuis la limite d'emprise de la voie technique ou de la limite de projet
- TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS**
-  Principe d'aménagement potentiel d'un accès sécurisé primaire (routier et doux) à la zone
-  Conserver la voie technique existante
-  Voie ferrée désaffectée
- La zone devra être desservie par un axe routier accompagné d'un cheminement doux et d'un traitement végétalisé.
- PROGRAMMATION**
- La zone est dédiée à l'activité économique

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



LESTREM



-  Axe primaire existant
-  Axe secondaire existant
-  Axe tertiaire existant
-  Axe doux existant
-  Axe technique existant

Accès à la zone

Un accès routier et piétonnier sera créé pour accéder à la zone. Il sera aménagé depuis l'accroche existante du carrefour giratoire des RD945 et RD172E3 au sud-est de la zone.

Cet accès devra être sécurisé pour l'ensemble des usagers et devra privilégier une circulation en double-sens. Il devra également permettre l'accès à la voie technique existante le long de la RD945.

Voiries

La zone devra être desservie par un axe routier accompagné d'un traitement végétalisé et d'un cheminement doux.

La voie technique existante au sud de la zone, le long de la RD945 devra être conservée.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons.

Équipements de la zone

Il sera recommandé d'installer des bornes de recharge pour véhicules électriques, ainsi que des garages à vélo au sein de la zone.

Intégration paysagère

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce dernier, il conviendra d'aménager une haie dense d'intégration en relation avec les espaces agricoles à l'ouest.

Les franges Est et sud, en lien avec les RD945 et RD172E3, devront recevoir une bande paysagère composée de bandes boisées denses et d'espaces mêlant arbustes bas et espaces enherbés permettant de laisser passer des vues ponctuelles qualitatives vers la zone. Elle sera aménagée au nord de la voie technique pour la frange sud et le long de la RD172E3 pour la frange Est. Ce traitement permettra de jouer entre intégration et valorisation paysagère et effet de vitrine. De ce fait, des perspectives visuelles qualitatives vers la zone seront possibles depuis les routes départementales la bordant.

Ces traitements permettront de gérer les nuisances, notamment visuelles, entre les différents secteurs.

Les voiries aménagées devront être accompagnées de traitements végétalisés afin de garantir un cadre de déambulation agréable.

Les espaces de stationnement devront être végétalisés.

La végétalisation des franges permettra de favoriser les continuités écologiques.

Architecture et urbanisme

Les hauteurs et matériaux sont réglementés dans le règlement du PLU.

Afin de limiter l'effet d'écrasement pour les usagers des routes départementales, des reculs d'implantation seront instaurés pour les constructions. Ainsi, les bâtis ne pourront être implantés à moins de 25m depuis la limite d'emprise de la voie technique au sud ou de la limite de projet à l'est.

Gestion hydraulique

Il conviendra de prendre en compte et de préserver le fonctionnement hydraulique de la zone et de ses abords en lien avec les fossés existants le long des RD945 et 172E3.

Programmation

La zone de projet est dédiée à l'activité économique.

Équipement en réseau du site

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

OAP 2 - AÉRODROME

AÉRODROME

CONTEXTE

LOCALISATION DU SITE

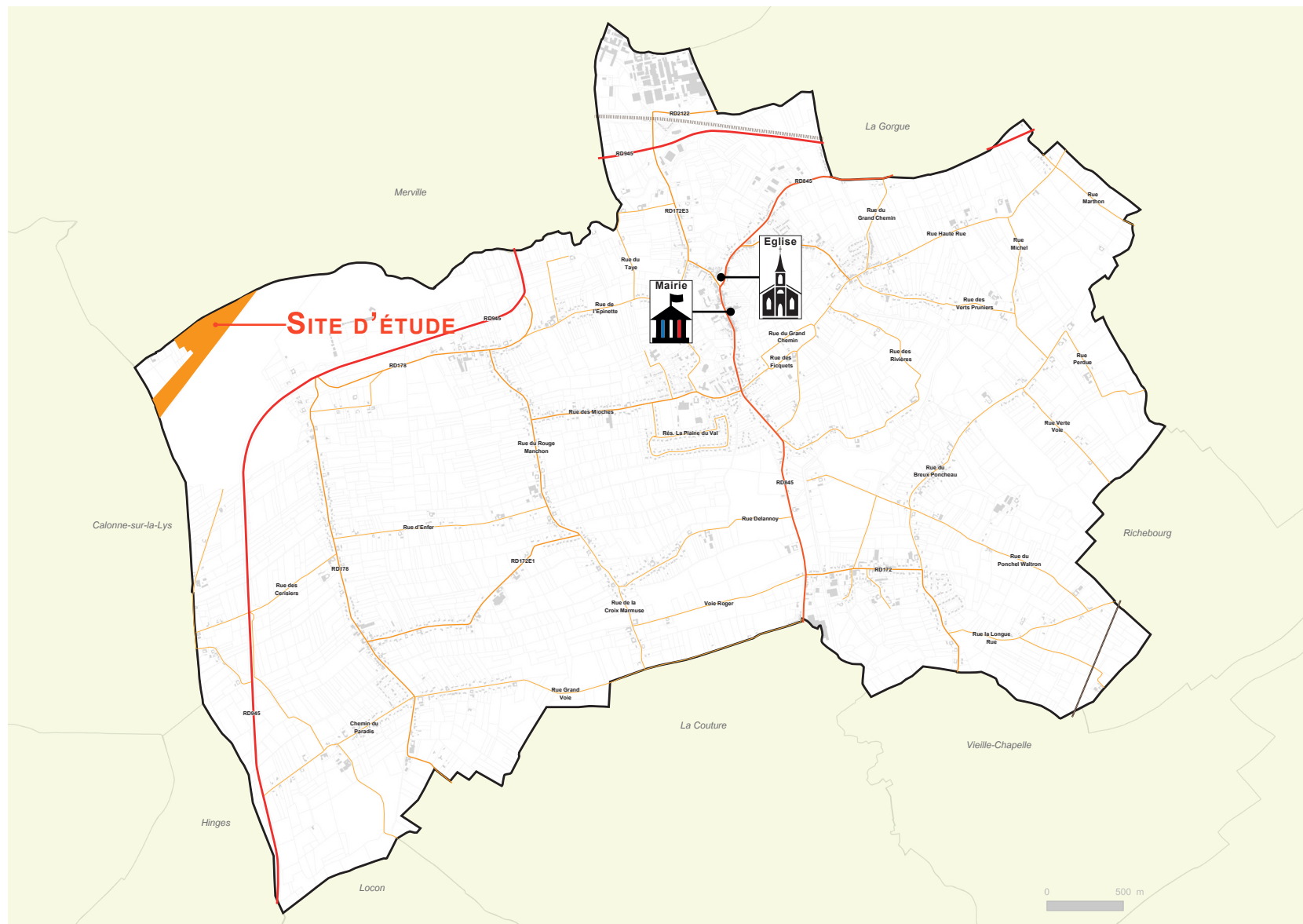
Au sein de l'aérodrome, dans le prolongement de la zone industrielle des Petits Pacaux à Merville - à environ 4,7 km de la mairie et 4,5 km de l'église.

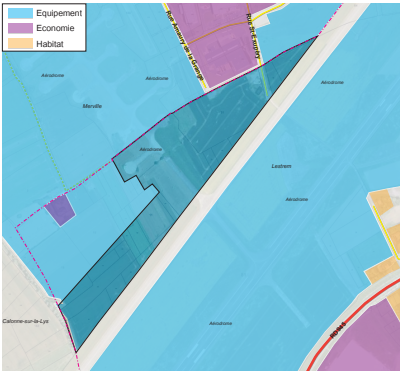
SUPERFICIE DU SITE

Environ 12,6 ha.

SPÉCIFICITÉS DU SITE

Investissement de parcelles cultivées et dédiées à l'aérodrome.





URBANISME ET ARCHITECTURE



Exemples de constructions économiques implantées dans la zone industrielle voisine : époque récente, la tôle et le béton dominant, les hauteurs sont moyennes (env. - de 10m) et les teintes sont claires ou foncées allant du gris au bleu

Le contexte urbain et architectural présente essentiellement une vocation économique. Les constructions sont variées et la tôle et le béton dominant. Le reste des alentours est libre de construction et est dédié à l'aérodrome.

Le respect du contexte urbain et architectural par l'emploi de matériaux qualitatifs et d'implantation adaptée et le respect de volumes cohérents est indispensable pour conserver l'identité locale.



DÉPLACEMENTS



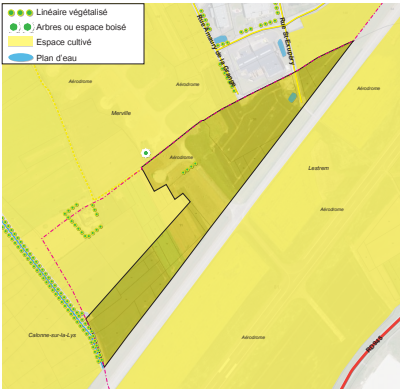
La voie tertiaire la plus à l'ouest (rue Amaury de la Grange) possède un trottoir non entretenu et un éclairage public. Ce dernier ne s'étend pas jusque la zone

La voie tertiaire la plus à l'est (rue St-Exupéry) possède un trottoir non entretenu et un éclairage public. Ces derniers ne s'étendent pas jusque la zone. L'accès potentiel à la zone pourra se faire depuis cette voie

L'accès potentiel depuis la voie tertiaire - Amaury de la Grange

La zone est desservie par du réseau tertiaire. La rue St-Exupéry la traverse et permettra sa desserte, tandis qu'une accroche viaire permettra à la rue Amaury de la Grange de desservir la zone. La liaison à l'ensemble du réseau proche est indispensable.

La sécurisation des accès sur les rues St-Exupéry et Amaury de la Grange est l'enjeu principal.



PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT



Les espaces cultivés occupant la zone et ses abords

Le bassin de gestion hydraulique occupant la zone

La zone s'inscrit dans un contexte économique et agricole peu agrémenté par le végétal. Un bassin de gestion hydraulique est présent au sein de la zone. L'intégration paysagère, environnementale et hydraulique via notamment la végétalisation de la zone et le maintien du bassin est un enjeu important.

AÉRODROME

PLAN

Le schéma retranscrit les grands principes des orientations particulières d'aménagement et d'urbanisme définies à la page suivante

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

« AÉRODROME »

 Site d'étude : env. 12,6 ha

 Limite communale

ARCHITECTURE, URBANISME ET PAYSAGE

 Prendre en compte et préserver le fonctionnement hydraulique existant

Prendre en compte les servitudes aéronautiques :

 Voie d'accès

 28 Lignes de niveaux et altitudes devant être respectées par les obstacles

TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS

 Principe d'aménagement potentiel d'un accès sécurisé primaire (routier et doux) à la zone

La zone devra être desservie par un axe routier accompagné d'un cheminement doux et d'un traitement végétalisé.

PROGRAMMATION

La zone est dédiée à l'activité économique

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



LESTREM



AÉRODROME

ORIENTATIONS PARTICULIÈRES

Accès à la zone

Trois accès routiers et piétonniers pourront potentiellement être créés pour accéder à la zone. Le premier sera aménagé depuis l'accroche viaire existantes au bout de la rue Amaury de la Grange, le deuxième sera aménagé le long de la rue St-Exupéry qui occupe en partie la zone et le troisième sera aménagé au nord-ouest depuis la voie agricole existante.

Ces accès devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers et pourront être en double-sens.

Voiries

La zone devra être desservie par un ou des axes routiers accompagnés d'un traitement végétalisé et d'un cheminement doux.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons.

Équipements de la zone

Il sera recommandé d'installer des bornes de recharge pour véhicules électriques, ainsi que des garages à vélo au sein de la zone.

Intégration paysagère

La ou les voiries aménagées devront être accompagnées de traitements végétalisés afin de garantir un cadre de déambulation agréable.

Les espaces de stationnement devront être végétalisés au même titre que les espaces délaissés.

Architecture et urbanisme

Les hauteurs et matériaux sont réglementés dans le règlement du PLU.

Servitudes

Il conviendra de prendre en compte les servitudes d'utilité publique concernant la zone en se rapprochant des services spécialisés.

Deux servitudes sont identifiées :

- Voie d'accès : secteur concernant le centre de la zone.
- Lignes de niveaux et altitudes devant être respectées par les obstacles : secteur concernant l'ensemble de la zone.

Gestion hydraulique

Il conviendra de prendre en compte et de préserver le fonctionnement hydraulique de la zone et de ses abords en lien avec le fossé et le plan d'eau existants.

Programmation

La zone de projet est dédiée à l'activité économique.

Équipement en réseau du site

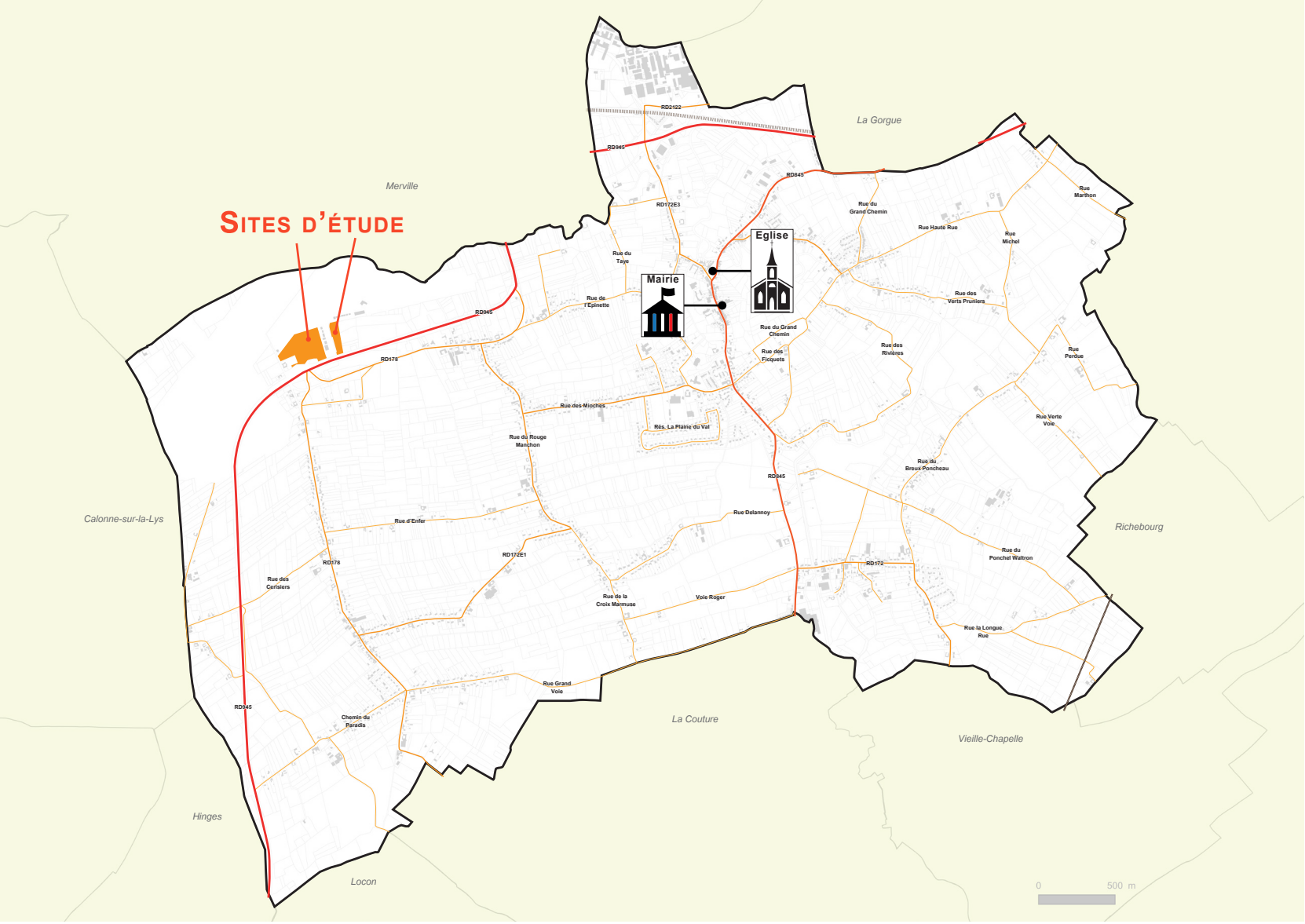
Le site sera raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement.

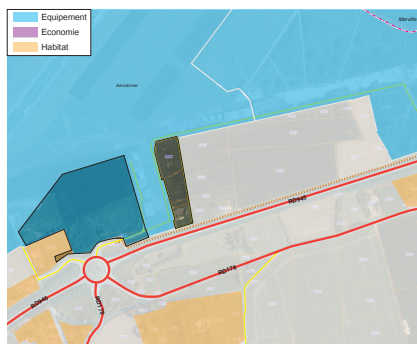
OAP 3 - LE LONG DE LA RD945

LE LONG DE LA RD945	
CONTEXTE	
LOCALISATION DU SITE	Le long de la RD945 près de l'aérodrome - Rue des Mioches - à environ 2,8 km de la mairie et 2,6 km de l'église.
SUPERFICIE DU SITE	Secteur est : environ 1 ha. Secteur ouest : environ 4,6 ha.
SPECIFICITÉS DU SITE	Investissement de parcelles cultivées en limite de l'aérodrome.

Le long de la RD945 près de l'aérodrome - Rue des Mioches - à environ 2,8 km de la mairie et 2,6 km de l'église.

Secteur est : environ 1 ha.
Secteur ouest : environ 4,6 ha.

Investissement de parcelles cultivées
en limite de l'aérodrome.



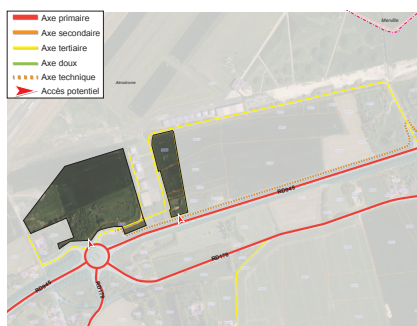
URBANISME ET ARCHITECTURE



Exemples de constructions présentes aux alentours des zones, au sein de l'aérodrome : type hangar en tôle (voire briques) de coloris différents (gris, vert, ...) et de hauteur faible à moyenne très bien intégrés dans le paysage. Le restaurant est fait de tôle et de briques. Les secteurs résidentiels sont relativement isolés du projet par la présence d'un talus le long de la RD945

Le contexte urbain et architectural présente une vocation économique et d'équipement (aérodrome). Les constructions sont relativement homogène et bien intégrées : type hangar.

Le respect du contexte urbain et architectural par l'emploi de matériaux qualitatifs et d'implantation adaptée et intégrée et le respect de volumes cohérents est indispensable pour conserver l'identité locale.



DÉPLACEMENTS



La RD945 est une voie primaire large ne disposant pas de trottoir, ni d'éclairage public

La voie tertiaire non équipée bordant et traversant les zones et son accès potentiel vers la zone Est

La voie technique bordant le sud des zones

L'accès potentiel à la zone ouest n'est pas aménagé

Les zones sont desservies par du réseau primaire et tertiaire. La liaison à l'ensemble du réseau proche est indispensable.

La restructuration de la voie tertiaire est à envisager. La sécurisation des accès et des voiries est l'enjeu principal.



PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT



La végétation et les espaces cultivés occupant les zones et leurs abords

Les zones s'inscrivent dans un contexte d'équipement et agricole agrémenté d'espaces boisés et de linéaires végétalisés. La végétation existante sur les franges et à proximité induit la future ambiance paysagère à conserver, à valoriser et à développer. La végétalisation des franges est un enjeu important.

LE LONG DE LA RD945

PLAN

Le schéma retranscrit les grands principes des orientations particulières d'aménagement et d'urbanisme définies à la page suivante



LE LONG DE LA RD945

ORIENTATIONS PARTICULIÈRES

Accès et desserte

Pour les deux secteurs :

Un ou plusieurs accès routiers et piétonniers pourront être créés pour accéder aux zones. Il sera possible de restructurer la voie tertiaire les bordant ou traversant afin d'accueillir les futurs flux de circulation. Leur localisation reste à définir en fonction des enjeux et possibilités.

Ces accès devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers et devront privilégier une circulation en double-sens.

Voiries

Pour les deux secteurs :

Les zones devront être desservies par un ou des axes routiers accompagnés de traitements végétalisés et de cheminement doux.

La voie technique existante au sud des zones, le long de la RD945, devra être conservée. Elle pourra également accueillir des déplacements doux.

Déplacement doux

Pour les deux secteurs :

Les zones de projet seront entièrement praticables le long des voiries par les piétons, ainsi que le long de la voie technique bordant leur frange sud.

Équipements des zones

Pour les deux secteurs :

Il sera recommandé d'installer des bornes de recharge pour véhicules électriques, ainsi que des garages à vélo au sein des zones.

Intégration paysagère

Secteur Est :

Il conviendra d'aménager une haie dense d'intégration sur la frange Est de la zone. De plus, la frange sud, en lien avec la RD945 devra recevoir une bande paysagère composée de bandes boisées denses et d'espaces mêlant arbustes bas et espaces enherbés permettant de laisser passer des vues ponctuelles qualitatives vers la zone. Elle sera aménagée au nord de la voie technique.

Ce traitement permettra de jouer entre intégration et valorisation paysagère et effet de vitrine. De ce fait, des perspectives visuelles qualitatives vers la zone seront possibles depuis la RD945 la bordant.

Secteur ouest :

Il conviendra d'aménager une haie dense d'intégration sur la frange sud de la zone. La perspective

visuelle vers la zone depuis la RD945 devra être qualitative.

Pour les deux secteurs :

Ces traitements végétalisés permettront d'intégrer les projets dans leur environnement et de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ces derniers. Ils permettront également de gérer les nuisances, notamment visuelles, entre les différents secteurs.

Le percement de la haie dense d'intégration sera possible pour la création d'accès.

Les voiries aménagées devront être accompagnées de traitements végétalisés afin de garantir un cadre de déambulation agréable.

Les espaces de stationnement devront être végétalisés.

La végétalisation des franges permettra de favoriser les continuités écologiques.

Architecture et urbanisme

Pour les deux secteurs :

Les hauteurs et matériaux sont réglementés dans le règlement du PLU.

Afin de limiter l'effet d'écrasement pour les usagers de la RD945, un recul d'implantation sera instauré pour les constructions. Ainsi, les bâtis ne pourront être implantés à moins de 25m depuis la RD945.

Servitudes

Il conviendra de prendre en compte les servitudes d'utilité publique concernant les zones en se rapprochant des services spécialisés.

Pour les deux secteurs :

Deux servitudes sont identifiées :

- Zone aéroport : secteur concernant l'ensemble des zones.
- Lignes de niveaux et altitudes devant être respectées par les obstacles : secteur concernant l'ensemble des zones.

Secteur ouest :

En plus des deux servitudes précitées, le nord-ouest de la zone est concerné par un Plan d'Exposition au Bruit avec des secteurs de bruit modéré, fort et très fort. Il conviendra d'adapter les matériaux des constructions en fonction.

Projets futurs

Il conviendra de prendre en compte les futurs projets alentours, tels le développement de la base de loisirs Eolys au nord-est (pétanque, jeux, pump-track, toboggans, tyrolienne, ...) et l'implantation

d'une ferme photovoltaïque hors-sol à l'est. La ferme photovoltaïque devra laisser la possibilité de cultiver les espaces agricoles sous les panneaux.

Gestion hydraulique

Il conviendra de prendre en compte et de préserver le fonctionnement hydraulique de la zone et de ses abords en lien avec le plan d'eau existant.

Programmation

Les zones accueilleront des activités liées à l'aéronautique : économique, tourisme, loisirs, habitat.

Équipement en réseau du site

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

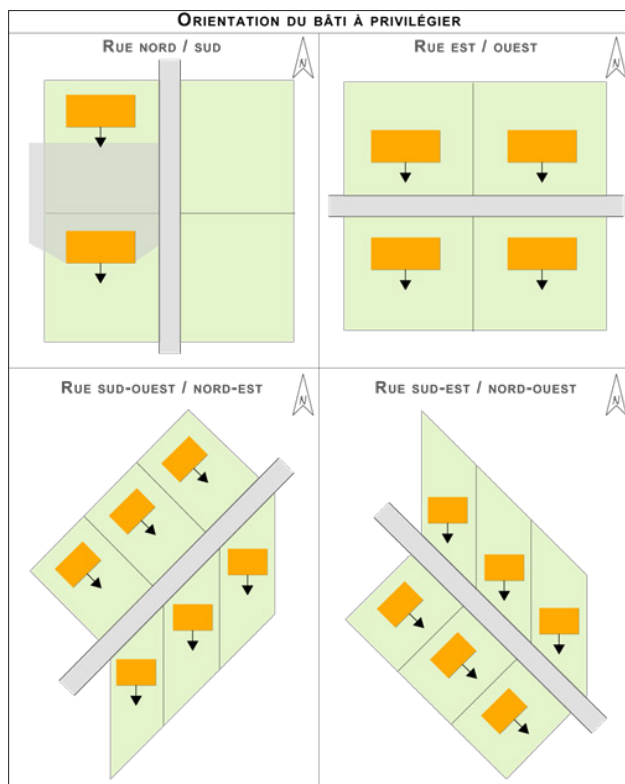
RECOMMANDATIONS POUR L'AMÉNAGEMENT DES ZONES D'ÉTUDES

Aménagement bioclimatique

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

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

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



Énergie

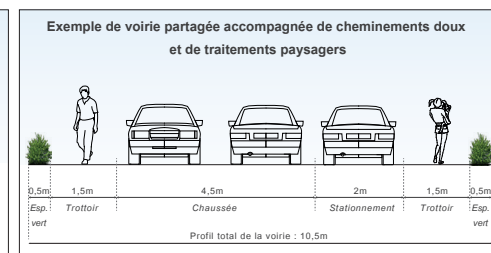
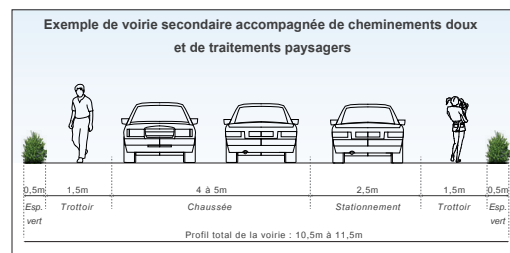
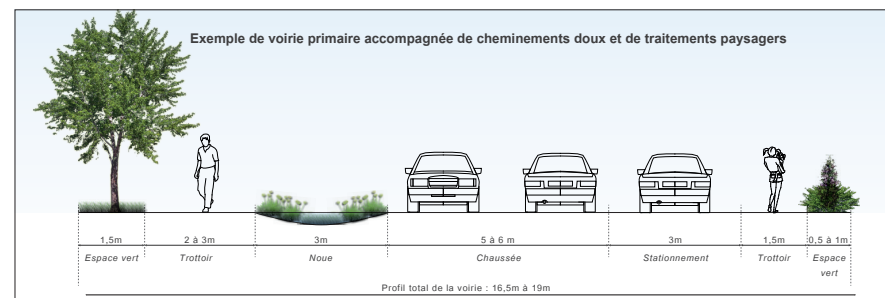
La production et l'utilisation raisonnée de l'énergie sont des enjeux majeurs de la gestion d'un territoire. Afin de tendre vers une bonne maîtrise de l'énergie, il conviendra de :

- Appliquer à minima la RT en vigueur pour les constructions.
- Étudier les possibilités de mise en place de systèmes de production d'énergies renouvelables adaptés au contexte, et si possible de penser une mutualisation du réseau : éolienne, solaire thermique, solaire photovoltaïque, géothermie, filière bois, aérothermie. Ainsi, l'implantation d'ombrières photovoltaïques, de panneaux solaires et/ou d'éoliennes sur les toitures doit être encouragée.
- Étudier la possibilité de se raccorder ou de créer un réseau de chaleur.
- Mettre en place un éclairage public adapté et efficace, notamment en termes de sécurité et de consommation, et surtout non intrusif : utilité, orientation, diffusion, puissance... sont des critères à étudier lors de la conception du projet. L'utilisation de LED est à privilégier.
- Planter des bornes de recharge électrique au sein des nouveaux projets.

Déplacements et accessibilité

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

Quelques exemples de profils de voirie selon les besoins :



Ces coupes sont indicatives. Les profils peuvent fortement varier selon la part que l'on veut donner

RECOMMANDATIONS POUR L'AMÉNAGEMENT DES ZONES D'ÉTUDES

aux modes doux, au végétal ou aux véhicules,... Il est également possible d'envisager une autre organisation comme la mise en place d'une noue paysagère entre la chaussée et le trottoir, ... Beaucoup de possibilités sont offertes selon les enjeux de desserte, de sécurité, d'environnement, de cadre de vie, de passage de véhicules spécifiques et d'accessibilité pour tous (notamment pour les PMR). D'autres types de voirie peuvent être développés, il s'agit des chaussées à voie centrale banalisée autrement appelées «Chaussidou» ou «Chaucidou».

Déchets

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

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

Eau

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

Dispositifs Techniques

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

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

Intégration végétale et environnementale

De manière générale, il convient de végétaliser au maximum les espaces délaissés, les toitures, les parkings, les clôtures, les interfaces,