



BEAURAINVILLE

Révision du Plan Local d'Urbanisme

Orientations d'aménagement et de programmation

		Révision du PLU prescrite le : 26 septembre 2012	Projet du PLU arrêté le : 12 mai 2015	PLU approuvé le : 8 mars 2016
---	---	---	---	-------------------------------------

URBANISME • PAYSAGE • ENVIRONNEMENT

CS 60 200 Flers-en-Escrebieux
59503 DOUAI Cedex
Tél. 03 62 07 80 00 - Fax. 03 62 07 80 01

TABLE DES MATIERES

I. Avant-propos	p 2
II. Orientations d'aménagement et de programmation des parcelles situées entre la RD349 et la voie ferrée	p 3
II.1 Contexte et enjeux	
II.2 Orientations particulières	
II.3 Schéma d'aménagement	
III. Orientations d'aménagement et de programmation des parcelles situées entre la RD113, la RD130 et la rue des Etangs	p 6
III.1 Contexte et enjeux	
III.2 Orientations particulières	
III.3 Schéma d'aménagement	
IV. Orientations d'aménagement et de programmation des parcelles situées entre la RD349 et la RD130	p 10
IV.1 Contexte et enjeux	
IV.2 Orientations particulières	
IV.3 Schéma d'aménagement	

I. AVANT-PROPOS

Le Plan Local d'Urbanisme et les Orientations d'Aménagement et de Programmation

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

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

Ce document est établi conformément aux articles L.123-1 et R.123-3-1 du code de l'urbanisme :

Extrait de l'article L.123-1-4 : « Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.

Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.

Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics. »

Article R.123-3-1 : « Les orientations d'aménagement et de programmation mentionnées au 1 de l'article L. 123-1-4 peuvent, le cas échéant par quartier ou par secteur, prévoir les actions et opérations d'aménagement prévues par ces dispositions. »

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.

II. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DES PARCELLES SITUEES ENTRE LA RD349 ET LA VOIE FERREE.

II.1 Contexte et enjeux

Le site d'étude dédié principalement à l'habitat se situe à l'ouest de la commune de Beaurainville. Il représente une surface de 5,5Ha et se situe à proximité de la gare.

Le projet s'insère en profondeur du tissu urbain entre les habitations de la RD349, de la RD130, de la rue des Sorbiers et de la voie ferrée.

Des fonds de jardins, la voie ferrée, des espaces cultivés et un chemin piétonnier bordent la zone d'étude.

Le site est actuellement occupé par des espaces cultivés. La rue des Sorbiers traverse la zone, ainsi qu'un cheminement piétonnier.

La zone d'étude est actuellement accessible depuis la RD349 (au sud) et la rue des Sorbiers. Des arrêts de bus se situent à proximité de la zone.

Les enjeux d'aménagement sont l'intégration paysagère, urbaine et viaire d'un projet d'habitat dans un cadre semi-rural et le tamponnement des nuisances liées à la voie ferrée.

II.2 Orientations particulières

Accès et desserte du site

Un accès sécurisé sera aménagé depuis la RD349 au sud (depuis l'emplacement réservé n°1) et un autre sera aménagé depuis la rue des Sorbiers.

La voirie primaire sera accompagnée d'un cheminement piétonnier et réalisera un bouclage de la zone. Ces accès seront mis en place afin d'entrer et de sortir de la parcelle. Ils pourront supporter la voirie principale. Ils recevront tous un traitement de mise en sécurité pour l'ensemble des usagers.

Les accès au site sont des accès pour véhicules motorisés ou non.

La voie piétonne traversant la zone sera conservée et revalorisée.

Sécurisation des carrefours

Les carrefours créés devront recevoir un traitement de mise en sécurité pour l'ensemble des usagers.

Liaisons douces

Le cheminement piétonnier traversant la zone sera conservé et complété par le maillage de liaisons douces accompagnant la voirie primaire et se joignant au réseau existant. De plus une voie piétonne sera aménagée depuis la voie de desserte vers le nord-est de la zone.

Respect des servitudes

La voie ferrée bordant la zone d'étude induit une servitude d'utilité publique « T1 » qu'il conviendra de prendre en compte dans les aménagements.

Intégration paysagère, préservation des ressources naturelles et gestion des nuisances

L'intégration paysagère du site passera par un traitement paysager sur les limites entre le site et ses limites nord et ouest. Ainsi, une frange paysagère de type haie libre devra être aménagée en transition avec l'espace agricole. De plus, la végétation accompagnant le chemin piétonnier traversant la zone devra être préservée et confortée. Enfin, afin d'intégrer au mieux le projet et de pallier les nuisances

liées à la voie ferrée, un merlon paysager d'une largeur minimum de 10m devra être aménagée entre la zone d'étude et la voie ferrée. Il permettra de tamponner les nuisances sonores et les échanges visuels entre les secteurs.

L'axe primaire de déplacement sera accompagné et mis en valeur sur toute sa longueur par un traitement paysager.

Une isolation acoustique poussée devra être appliquée aux constructions afin de pallier les nuisances sonores induites par la voie ferrée.

Programmation

Il conviendra de respecter une densité minimale de 17 lgt/Ha et de prévoir une offre de logements en accession sociale à la propriété et de logements locatifs de 15 à 20%.

Développement futur

Dans le cadre d'un développement futur de la zone d'étude il conviendra de conserver des perméabilités vers le nord-ouest afin de limiter l'enclavement du secteur.

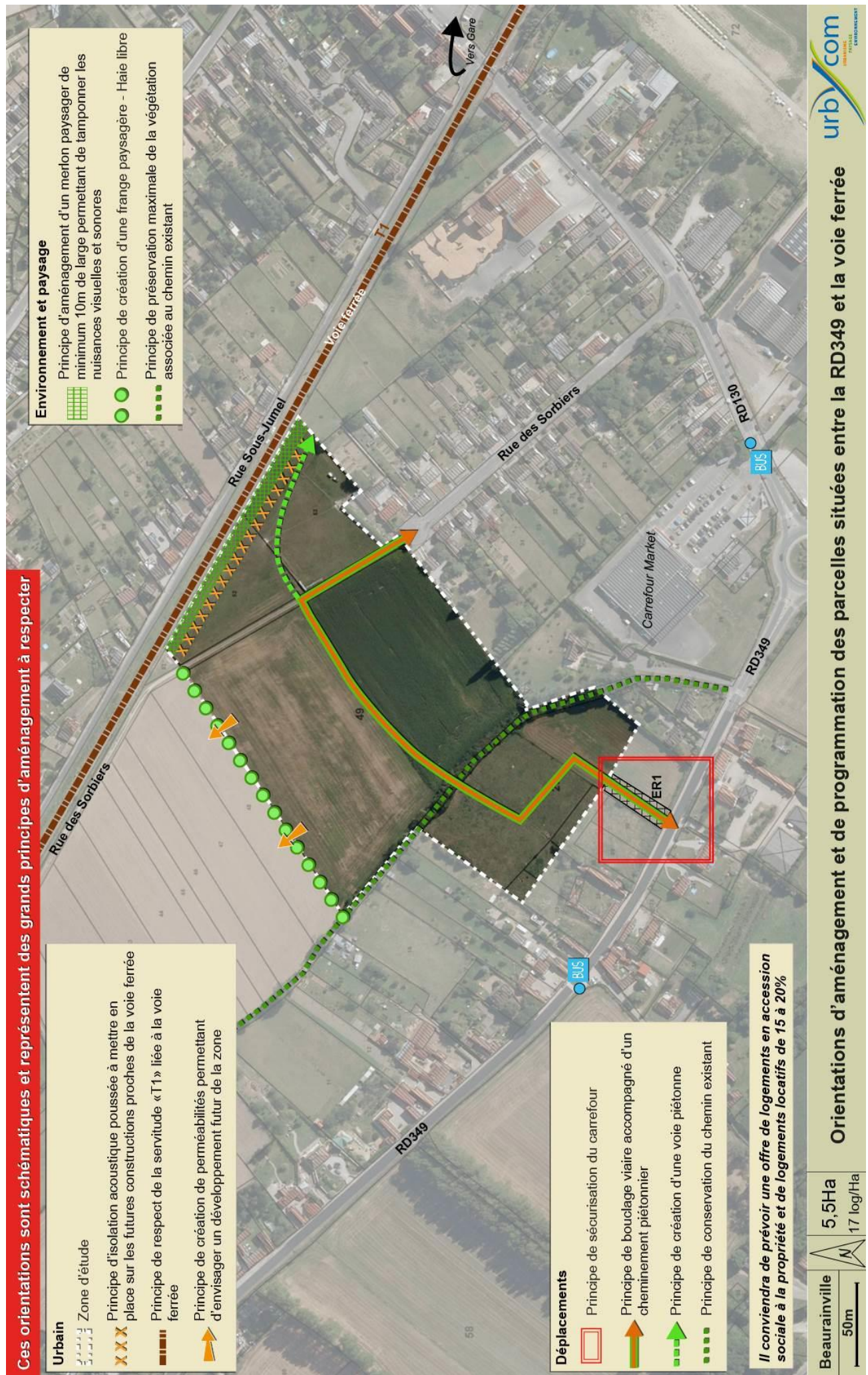
Equipement en réseaux du site

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

Les dispositifs de récupération des eaux pluviales auront pour objectif d'infiltrer l'eau au maximum. L'infiltration à la parcelle sera favorisée.

II.3 Schéma d'aménagement

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



III. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DES PARCELLES SITUEES ENTRE LA RD113, LA RD130 ET LA RUE DES ETANGS.

III.1 Contexte et enjeux

Le site d'étude dédié principalement à l'habitat se situe à l'est de la commune de Beaurainville. Il représente une surface de 2,5Ha et se situe au lieu-dit « Le Petit Beaurain ».

Le projet s'insère en profondeur du tissu urbain entre les habitations de la RD113, de la RD130, de la rue des Etangs et de la Porte du Marais.

Des fonds de jardins, des espaces cultivés, un cours d'eau (le Fliers) et un chemin piétonnier bordent la zone d'étude.

Le site est actuellement occupé par des espaces cultivés et quelques fonds de jardins.

Un chemin piétonnier traverse la zone d'Est en Ouest.

La zone d'étude est actuellement accessible depuis

- la RD113 (au nord)
- La Porte du Marais (au sud)
- L'impasse du Fliers (au sud-ouest)
- Le cheminement piétonnier traversant la zone

Les RD130 et 113 supportent des itinéraires de cyclotourisme et un chemin piétonnier « Le Belrem » chemine à grande proximité de la zone d'étude.

Les enjeux d'aménagement sont l'intégration paysagère, urbaine et viaire d'un projet d'habitat dans un cadre semi-rural et le raccordement du projet au réseau de déplacements doux développé à proximité.

III.2 Orientations particulières

Accès

Deux phases d'aménagement sont prévues.

Lors de la phase 1, deux accès routiers seront aménagés :

- le premier depuis l'impasse du Fliers
- le second depuis la Porte du Marais.

Des accès piétonniers pourront également être aménagés depuis les accès routiers, mais aussi entre les chemins piétonniers existants et le projet.

Lors de la phase 2, deux autres accès seront aménagés depuis la RD113 au nord. Ils prendront place sur les emplacements réservés 2 et 3 du PLU.

Tous les accès recevront un traitement de mise en sécurité pour l'ensemble des usagers. Ils seront pour véhicules motorisés ou non.

Voirie

Un principe de bouclage viaire de la zone sera à prévoir.

Lors de la phase 1, le bouclage viaire s'effectuera entre les accès de l'impasse du Fliers et de la Porte du Marais.

Lors de la phase 2, la voirie sera prolongée vers les accès de la RD113. Le bouclage se fera alors par le nord, le sud et l'ouest.

La voirie primaire devra être accompagnée d'un cheminement piétonnier.

Afin de supporter les nouveaux flux circulatoires en toute sécurité, l'impasse du Fliers devra être restructurée.

L'ensemble des voiries créées devront être totalement sûres pour l'ensemble des usagers.

Sécurisation des carrefours

Les trois carrefours créés (deux depuis la RD113 et un depuis la RD130) devront recevoir un traitement de mise en sécurité pour l'ensemble des usagers.

Liaisons douces

Le cheminement piétonnier existant traversant la zone sera conservé. Le cheminement piétonnier bordant la limite sud et une partie du Fliers devra également être conservé et valorisé de façon paysagère.

D'autres liaisons pourront être aménagées. Le projet visera, par le développement de son maillage doux (notamment le long de la voie primaire), rallier l'ensemble du réseau viaire (piétonnier ou non) existant aux alentours.

Respect du périmètre de protection

Un siège agricole situé au nord de la RD113 induit un périmètre de protection autour de certains de ses bâtiments. Il conviendra de respecter cette servitude qui s'étend sur la partie nord de la zone d'étude.

Intégration paysagère et préservation des ressources naturelles

Le contexte paysager de la zone d'étude est très important. La présence de cours d'eau implique la mise en place de traitements paysagers de qualité et adaptés.

Ainsi, les cheminements piétonniers existants (au cœur de la zone et en limite sud) devront être valorisés et devront recevoir un traitement paysager qualitatif.

Le cours d'eau bordant le sud (le Fliers) devra être mis en valeur par un traitement paysager sur l'intégralité de son linéaire en lien avec la zone de projet. Ainsi, une bande paysagère tampon de minimum 10m de large devra être aménagée entre la zone et les espaces naturels sensibles. Elle permettra la valorisation et la protection de la ressource naturelle. De plus, en entrée de zone, le long de l'impasse du Fliers, un espace paysager qualitatif devra être réalisé afin de créer un signal et de valoriser ce secteur de caractère.

L'axe primaire de déplacement sera accompagné et mis en valeur sur toute sa longueur par un traitement paysager.

Programmation

Il conviendra de prévoir une offre de logements en accession sociale à la propriété et de logements locatifs de 15 à 20%.

Phasage des aménagements

Un phasage des aménagements est à mettre en place au sein de la zone de projet afin de maîtriser la cohérence des opérations. Ainsi, deux phases sont définies (la seconde ne pouvant être réalisée que lorsque la première est terminée). La phase 1 aménagera 1,4Ha de la zone et la seconde aménagera les 1,1Ha restants. Ce phasage coupe la zone d'étude en 2 dans un axe Ouest/Est. La phase 1 aménagera la partie Sud et la seconde la partie Nord.

Gestion hydraulique et gestion des risques

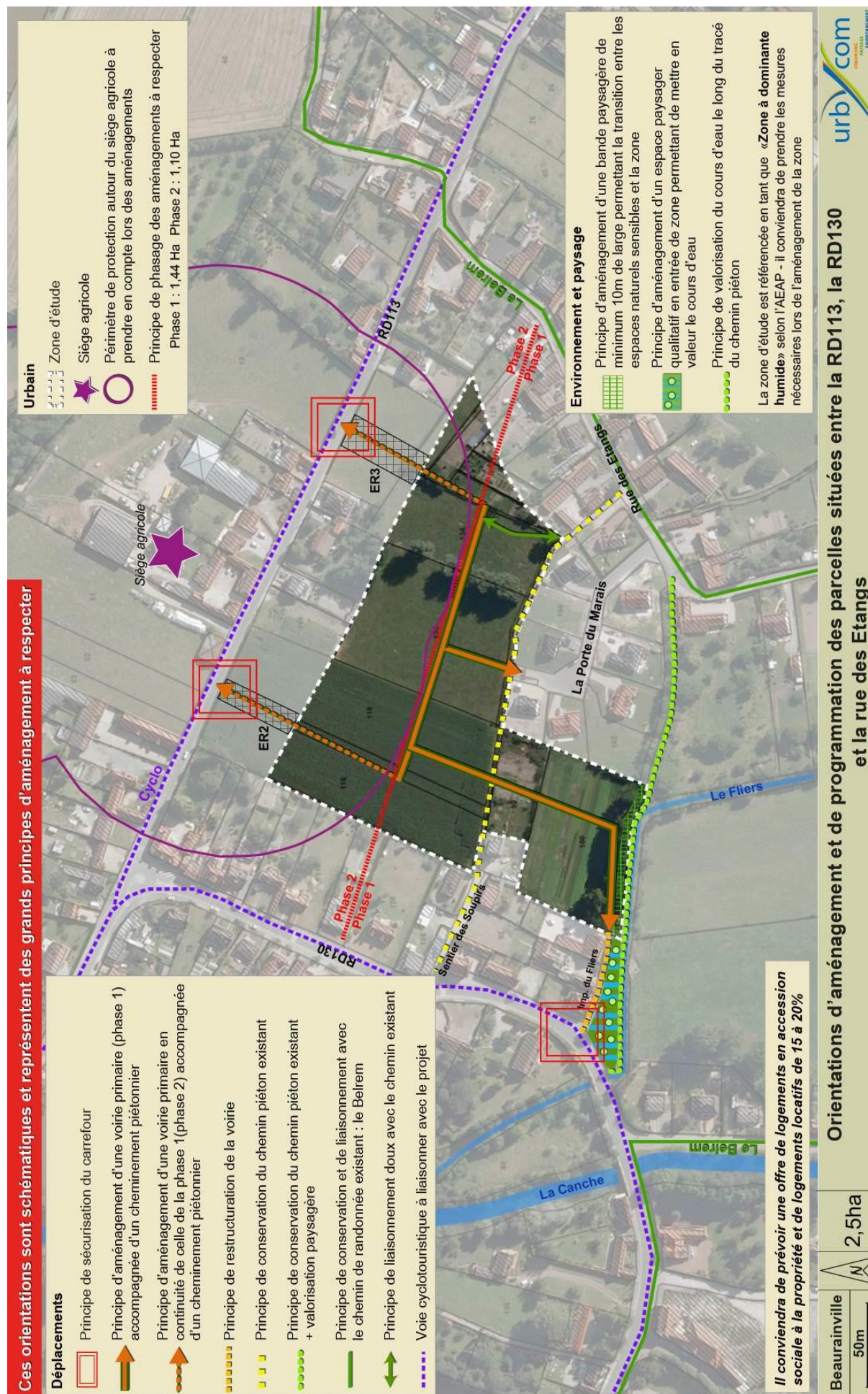
La zone d'étude est référencée en tant que « Zone à dominante humide » selon l'Agence de l'Eau Artois-Picardie. Il conviendra de prendre les mesures nécessaires lors de l'aménagement de la zone.

Equipement en réseaux du site

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

III.3 Schéma d'aménagement

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



IV. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DES PARCELLES SITUEES ENTRE LA RD349 ET LA RD130.

IV.1 Contexte et enjeux

Le site d'étude dédié principalement à l'activité économique se situe au sud de la commune de Beaurainville.

Il représente une surface de 2Ha et se situe dans un secteur économique existant.

Le projet investit des espaces actuellement non urbanisés au sud de la RD349 en réponse aux activités économiques existantes au nord de la RD349.

La zone d'étude est bordée à l'ouest et à l'est par des espaces cultivés, au nord par la RD349 accompagnée d'un fossé et au sud par un chemin piétonnier. La frange ouest et une partie de la frange sud est classée en zone naturelle tampon.

Le site est actuellement occupé par des espaces cultivés. Il est actuellement accessible depuis le chemin piétonnier au sud et depuis la RD349 au nord.

Les enjeux d'aménagement sont l'intégration paysagère, urbaine et viaire d'un projet économique dans un cadre semi-rural et le raccordement du projet au réseau de déplacements doux développé à proximité.

IV.2 Orientations particulières

Accès

Un accès à la zone de projet sera aménagé depuis la RD349 dans le prolongement d'une voie de desserte de la zone économique située au nord de la RD.

Un accès piétonnier sera également aménagé entre le chemin piétonnier existant au sud et la voirie primaire.

Les accès créés recevront un traitement de mise en sécurité pour l'ensemble des usagers. Ils seront pour véhicules motorisés ou non.

Voirie

La voirie primaire de desserte de la zone prendra appui sur l'accès créé depuis la RD349. Cette voirie sera accompagnée d'un cheminement piétonnier. Elle structurera la zone d'étude.

Les voiries créées devront être totalement sûres pour l'ensemble des usagers.

Sécurisation des carrefours

Le carrefour créé depuis la RD349 devra recevoir un traitement de mise en sécurité pour l'ensemble des usagers. Il conviendra de se rapprocher du gestionnaire (CG62) afin de définir les possibilités d'accès et de sorties adaptées et sécurisées.

Liaisons douces

Le cheminement piétonnier existant bordant le sud de la zone sera conservé et une liaison entre celui-ci et la voie de desserte de la zone devra être aménagée afin de rendre fluide les déplacements entre les secteurs communaux.

Intégration paysagère et préservation des ressources naturelles

Le contexte paysager de la zone d'étude est très important. La topographie marquée et la localisation dans la commune implique la mise en place de traitements paysagers de qualité et adaptés.

Le cheminement piétonnier existant (au sud) devra être valorisé.

Le fossé bordant le nord de la zone devra être conservé dans son fonctionnement.

Une frange paysagère de type « haie libre » devra être implantée sur les limites ouest, est et sud de la zone afin d'intégrer le projet et de gérer les échanges visuels entre les secteurs.

De plus, en frange de RD349, une bande paysagère tampon d'une largeur minimum de 10m devra être aménagée. Elle permettra une traversée de ce secteur communal plus agréable pour les usagers et obligera à un recul d'implantation des constructions ce qui limitera l'effet d'écrasement lié à la topographie.

Les espaces naturels tampons autour de la zone devront être conservés.

L'axe primaire de déplacement sera accompagné et mis en valeur sur toute sa longueur par un traitement paysager.

Traitement architectural

Les constructions présentant des façades visibles depuis la RD349 devront recevoir un traitement architectural qualitatif afin de proposer des perspectives visuelles agréables depuis les axes de circulation. Cela permettra la mise en valeur de ce secteur communal.

Développement futur

Dans le cadre d'un développement futur de la zone d'étude il conviendra de conserver des perméabilités vers l'est afin de limiter l'enclavement du secteur.

Gestion hydraulique et gestion des risques

La zone d'étude est bordée au nord par un fossé longeant la RD349. Il conviendra de conserver ce fossé et de conserver ses fonctions afin de ne pas perturber le schéma hydraulique en place.

Equipped en réseaux du site

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

IV.3 Schéma d'aménagement

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

