



Communauté d'Agglomération
Béthune-Bruay
Artois Lys Romane

Plan Local d'Urbanisme

Béthune

Orientations d'aménagement et de programmation

PLU arrêté le :

13 septembre 2016

PLU approuvé le :

28 juin 2017

PLU modifié le :

11 avril 2023

URBANISME • PAYSAGE • ENVIRONNEMENT

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

SOMMAIRE

I.	LE PLAN LOCAL D'URBANISME ET LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION	2
	ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION.....	4
I.	SECTEUR SITUE DANS LE PROLONGEMENT DE LA RUE DES ANELLES.....	6
1.	<i>Contexte et enjeux</i>	6
2.	<i>Orientations particulières</i>	7
3.	<i>Schéma d'aménagement</i>	8
II.	SECTEUR SITUE ENTRE LA RUE DES CAPUCINES ET L'IMPASSE DES 4 FACES.....	10
1.	<i>Contexte et enjeux</i>	10
2.	<i>Orientations particulières</i>	11
3.	<i>Schéma d'aménagement</i>	12
III.	SECTEUR SITUE ENTRE LA RUE DU MONT SOREL ET LA RUE J. ROSTAND	14
1.	<i>Contexte et enjeux</i>	14
2.	<i>Orientations particulières</i>	15
3.	<i>Schéma d'aménagement</i>	16
IV.	SECTEUR SITUE ENTRE LA RUE DE LILLE ET LA RUE DUBUISSON	18
1.	<i>Contexte et enjeux</i>	18
2.	<i>Orientations particulières</i>	20
3.	<i>Schéma d'aménagement</i>	21
V.	SECTEUR SITUE ENTRE LA RUE DE LA MARNE ET LA RUE DE LA DEULE	23
1.	<i>Contexte et enjeux</i>	23
2.	<i>Orientations particulières</i>	24
3.	<i>Schéma d'aménagement</i>	26
VI.	REHABILITATION DU SECTEUR DE LA GARE	29
1.	<i>Contexte et enjeux</i>	29
2.	<i>Orientations particulières</i>	31
3.	<i>Schéma d'aménagement</i>	33
VII.	FRICHE MONDI ET ECOQUARTIER DE L'HORLOGERIE	35
1.	<i>Contexte et enjeux</i>	35
2.	<i>Orientations particulières</i>	37
3.	<i>Schéma d'aménagement</i>	39
VIII.	SECTEUR SITUE ENTRE LA RUE DUBOIS, L'AVENUE P. MENDES FRANCE ET LA VOIE FERREE	41
1.	<i>Contexte et enjeux</i>	41
2.	<i>Orientations particulières</i>	43
3.	<i>Schéma d'aménagement</i>	44
IX.	SECTEUR SITUE ENTRE LA RD937 ET LA VOIE FERREE	46
1.	<i>Contexte et enjeux</i>	46
2.	<i>Orientations particulières</i>	48
3.	<i>Schéma d'aménagement</i>	50
X.	SECTEUR ECONOMIQUE SITUE PRES DE LA RUE PALISSY	52
1.	<i>Contexte et enjeux</i>	52
2.	<i>Orientations particulières</i>	52
3.	<i>Schéma d'aménagement</i>	53
XI.	SECTEUR SITUE ENTRE LA RUE SOLIDARITE ET LA RUE DU PONT DE PIERRES	55
1.	<i>Contexte et enjeux</i>	55
2.	<i>Orientations particulières</i>	56
3.	<i>Schéma d'aménagement</i>	56
XII.	PARC DU QUAI DE BRUAY.....	58
1.	<i>Contexte et enjeux</i>	58
2.	<i>Orientations particulières</i>	59
3.	<i>Schéma d'aménagement</i>	62
XIII.	RECOMMANDATIONS POUR L'AMENAGEMENT DES ZONES D'ETUDES	65

AVANT PROPOS

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

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

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

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

Article L.151-6 :

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

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

Article L.151-7 :

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

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

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

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

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

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

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

Article R.151-6 :

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

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

Article R.151-7 :

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

Article R.151-8 :

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

Elles portent au moins sur :

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

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

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

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Préambule sur la programmation :

Pour les opérations d'aménagement présentant une surface égale ou supérieure à plus de 5000m² de surface de plancher, le programme de logements devra contenir une part minimale de 30 % de logements sociaux.

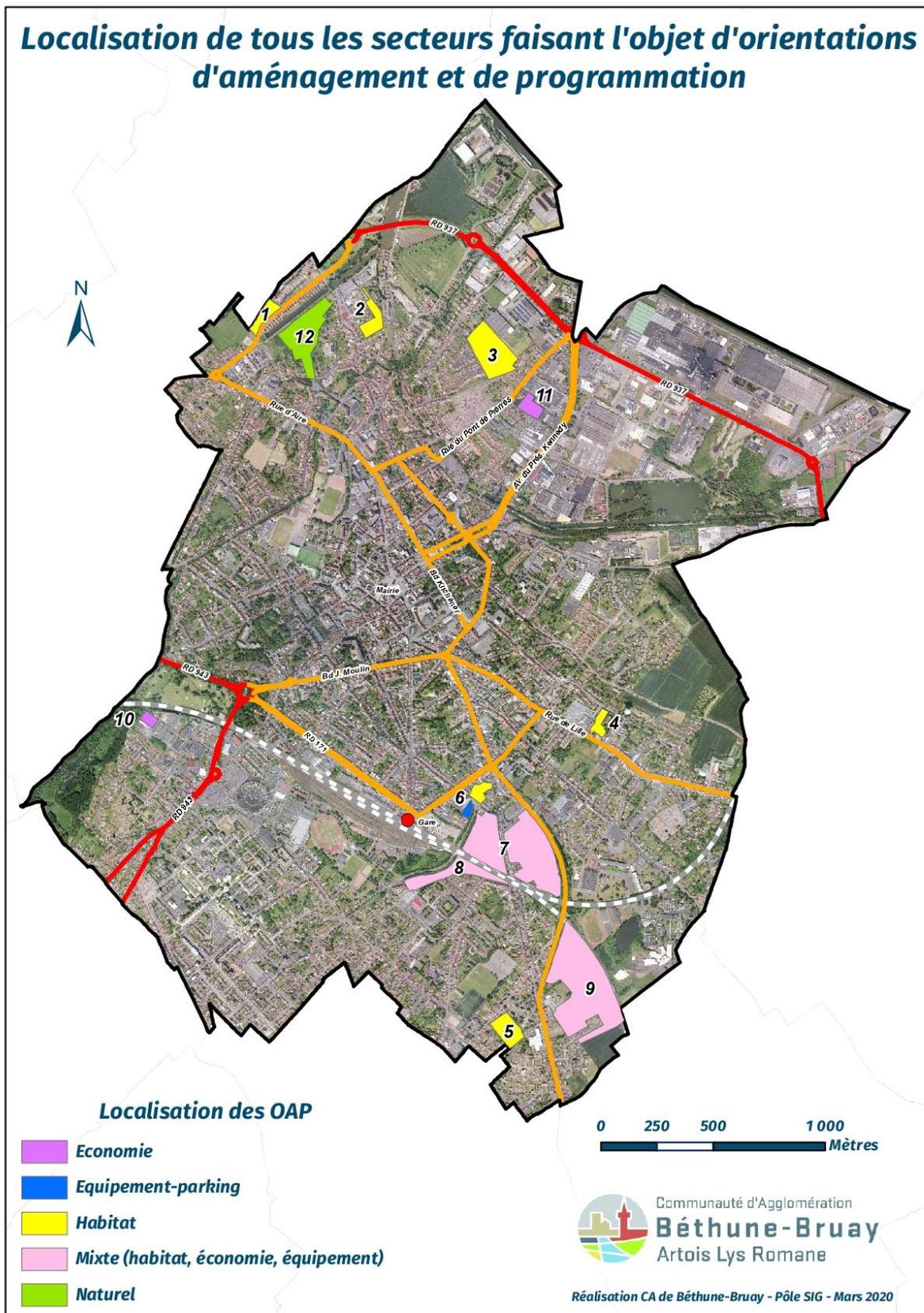
Ces objectifs devront être respectés pour les opérations susvisées.

Echéancier

Pour l'habitat, la commune souhaite prioriser les aménagements en zone urbaine (U), avant l'aménagement des zones AU.

La modification de l'OAP n°12 portant sur l'extension des activités de la clinique Anne d'Artois est sans incidence sur l'échéancier prévisionnel cité ci-dessus (au regard de l'article L.151-6-1 du code de l'urbanisme).

LOCALISATION DES TOUS LES SECTEURS FAISANT L'OBJET D'ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION



I. SECTEUR SITUE DANS LE PROLONGEMENT DE LA RUE DES ANELLES

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié au logement se situe au nord-ouest du tissu urbain principal de Béthune. Il prend place au sein du quartier Catorive de la commune et plus précisément à proximité du parc du Quai de Bruay. Il vient investir un délaissé situé dans le prolongement d'une récente opération d'habitat pavillonnaire autour de la rue des Anelles. La zone est actuellement en friche végétalisée et représente environ 0,7Ha.

La zone d'étude est bordée au nord par des espaces cultivés, au sud par un traitement végétal poussé donnant sur le Boulevard E. Basly, à l'ouest par un centre psychothérapique et à l'est par le récent lotissement de maisons pavillonnaires (rue des Anelles).

L'accès à la zone se fait actuellement sans difficulté depuis le bout de la rue des Anelles.

A proximité, au sud de la zone, le boulevard E. Basly supporte le passage du chemin de randonnée « Rando-Busnes VTT ». Il conviendra de faciliter la liaison entre le projet et ce sentier de randonnée.

Les constructions présentes alentours sont toutes de l'habitat pavillonnaire.



La zone d'étude vue depuis le bout de la rue des Anelles – Accès routiers potentiel – La zone est une friche végétalisée



La zone d'étude vue depuis le boulevard Basly (sud-ouest) – Accès potentiel

Le projet s'intègre dans un secteur bien desservi mêlant diverses vocations (espace de loisirs, espace résidentiel,...).

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

2. Orientations particulières

Accès au site

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

Le premier sera aménagé dans le prolongement de la rue des Anelles (au nord-est) et le second prendra appui sur le boulevard Basly.

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

Les carrefours créés devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers, notamment sur le boulevard basly.

Voirie

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

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

Elle devra être sécurisée pour l'ensemble des usagers.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons et permettra de rallier le sentier de randonnée «Rando Busnes – VTT » passant le long du boulevard Basly.

Gestion des risques et nuisances

La zone est intégralement concernée par l'aléa faible du PPRI de la Lawe.

Il conviendra de prendre en compte ce risque lors de l'aménagement de la zone.

Programmation

La zone d'étude devra respecter une densité minimale de 25 logements par hectare soit environ 18 constructions. La zone est dédiée à l'habitat individuel et collectif.

Intégration et valorisation paysagère

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce projet et par les alentours, il conviendra d'aménager une frange paysagère sur les limites de la zone de projet. Ceci permettra de gérer les nuisances, notamment visuelles, entre les différents secteurs et de développer le traitement paysager existant en façade du boulevard.

De plus, afin d'agrémenter la zone, des perspectives visuelles qualitatives devront être aménagées. Ceci permettra la mise en valeur des espaces naturels et/ou cultivés voisins.

Équipement en réseaux du site

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

3. Schéma d'aménagement

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

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

-  Zone d'étude - 0,7 Ha
 -  Principe de création d'un accès routier et piétonnier
 -  Principe de création d'un bouclage viaire par une voie primaire accompagnée d'un cheminement piétonnier et d'un traitement paysager
 -  Principe de sécurisation du carrefour
 -  Principe de conservation de perspectives visuelles ouvertes vers les éléments naturels
 -  Principe de création d'une haie paysagère de tamponnement des nuisances
 -  Randonnée Busnes VTT
 -  Chemin piétonnier
- Densité minimale à respecter sur la zone :
25 logements par hectare (18 constructions)
- La zone est dédiée à l'habitat individuel et/ou collectif



La zone d'étude est concernée par le risque d'inondation de la Lawe : aléa faible du PPRI. Il conviendra de prendre en compte ce risque dans les aménagements

BÉTHUNE





ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SECTEUR SITUÉ DANS LE PROLONGEMENT DE LA RUE DES ANELLES.

II. SECTEUR SITUE ENTRE LA RUE DES CAPUCINES ET L'IMPASSE DES 4 FACES

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié au logement se situe au nord-ouest du tissu urbain principal de Béthune. Il prend place au sein du quartier Catorive de la commune et plus précisément à proximité du parc mythologique. Il vient investir en profondeur une zone actuellement en friche végétalisée et représente environ 0,9Ha.

La zone d'étude est bordée de toutes parts par des habitations et leurs jardins. Ces habitations sont implantées le long de plusieurs axes viaires tels que : rue des Capucines et RD182E (à l'ouest et au nord), rue de Conflans-Ste-Honorine (à l'est).

L'accessibilité de la zone est aisée. On peut y accéder en voiture depuis la rue des Capucines au nord (à proximité des services techniques) et à l'ouest, ainsi que par le bout de l'impasse des 4 Faces de façon piétonne.

A proximité de la zone passe la rue de Conflans-Ste-Honorine au nord. Cette dernière accueille le passage de deux sentiers pédestres : le Sentier de Catorive et la GRP – Boucle du Bassin Minier. De plus, la RD182E passant à l'ouest de la zone accueille également le tracé du GRP – Boucle du Bassin Minier. Il conviendra de faciliter la liaison entre le projet et ces sentiers de randonnée.

Les quelques constructions présentes autour émanent du tissu ancien dense, de l'habitat ouvrier, de l'habitat pavillonnaire.



La zone d'étude vue depuis l'impasse des 4 Faces. Le site est une friche végétalisée



Les accès : rue des Capucines (nord) ; rue des Capucines (nord-ouest) ; Impasse des 4 Faces - le site est facilement accessible

Le projet s'intègre dans un secteur bien desservi mêlant diverses vocations (espace de loisirs, espace résidentiel,...).

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

2. Orientations particulières

Accès au site

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

L'accès piétonnier sera aménagé au sud-est en lien avec l'impasse des 4 Faces.

Les deux accès routiers prendront appui sur la rue des Capucines au nord-ouest (emplacement réservé) et au nord-est (voir plan).

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

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

Voirie

La desserte de la zone se fera via l'aménagement d'une voirie pouvant prendre appui sur les accès précités.

La mise en place d'un bouclage viaire sera obligatoire.

La voirie de desserte devra être accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux.

Elle devra être sécurisée pour l'ensemble des usagers.

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

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons et permettra de rallier les sentiers de randonnées (Sentier de Catorive et GRP Boucle du Bassin Minier) passant à proximité de la zone d'étude via l'accès aménagé au sud-est.

Intégration et valorisation paysagère

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

Programmation

La zone d'étude devra respecter une densité minimale de 35 logements par hectare soit environ 32 constructions.

Equipement en réseaux du site

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

3. *Schéma d'aménagement*

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

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

-  Zone d'étude - 0,9 Ha
-  Principe de création d'un accès routier et piétonnier
-  Principe de création d'une voie primaire bouclant la zone accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement piétonnier
-  Principe de sécurisation du carrefour
-  GRP Boucle du Bassin Minier
-  Sentier de Catorive
-  Principe de création de connexions piétonnes
-  Principe de création d'une haie paysagère de tamponnement des nuisances
-  Emplacement réservé du PLU



Densité minimale à respecter : 35 logements par hectare



BÉTHUNE
20m



ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SECTEUR SITUÉ ENTRE LA RUE DES CAPUCINES ET L'IMPASSE DES 4 FACES.

III. SECTEUR SITUE ENTRE LA RUE DU MONT SOREL ET LA RUE J. ROSTAND

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement au logement se situe dans le quart nord-ouest du tissu urbain principal de Béthune. Il prend place au sein du quartier Catorive de la commune et plus précisément à proximité de l'espace industriel Fleming (zones d'activités économiques et industrielles) et d'habitation. Il représente une surface d'environ 3,2Ha.

Le projet vient investir en profondeur une zone actuellement occupée par des espaces cultivés et végétalisés. La zone est à l'interface entre un secteur résidentiel et un secteur industriel présentant des constructions de volumes importants.

La zone d'étude est bordée au nord par des espaces cultivés et à l'ouest par des habitations et leurs jardins. Le sud est bordé en grande partie par la rue du Mont Sorel et quelques habitations implantées le long de celle-ci. L'est est bordé par des espaces en friche végétalisée et par des constructions de grands volumes liés à l'activité industrielle.

L'accessibilité de la zone est aisée. On peut y accéder en voiture depuis la rue du Mont Sorel, ainsi que par la voie de desserte du lotissement voisin à l'ouest, la rue G. Brassens. De plus, deux arrêts de bus sont implantés à proximité.

L'habitat présent à proximité se constitue d'un tissu ancien dense et d'un tissu de maison en bande récent ou non. Un cimetière communal se situe au sud du projet par-delà la rue du Mont Sorel.



La zone d'étude vue depuis la rue du Mont Sorel au sud. La zone est une friche végétalisée avec quelques linéaires et poches boisés



La rue Brassens à l'ouest : L'accès potentiel routier

Le projet s'intègre dans un secteur bien desservi mêlant diverses vocations (activités économiques, espace résidentiel,...).

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

2. *Orientations particulières*

Accès au site

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

Les deux accès routiers prendront appui sur la rue du Mont Sorel (au sud) et au bout de la rue Brassens à l'ouest.

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

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

L'accès piétonnier sera aménagé en continuité de l'existant, le long de la rue du Mont Sorel.

Voirie

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

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

Elle devra être sécurisée pour l'ensemble des usagers.

Des connexions devront être préservées et aménagées vers l'est de la zone. Ceci permettra de limiter l'enclavement de la zone.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons. De plus une continuité piétonne le long de la rue du Mont Sorel devra être développée avec les cheminements existants à l'ouest.

Gestion des risques et nuisances

L'intégralité de la zone d'étude est concernée par le retrait et gonflement des argiles d'aléa moyen.

Une faible partie de la zone de projet (au sud-est) est impactée par la bande de bruit engendrée par la rue du Pont de Pierre.

Il conviendra de prendre en compte ces données lors de l'aménagement de la zone.

Architecture

Afin de limiter les nuisances sonores les constructions devront bénéficier de matériaux à bonne capacité d'isolation.

Intégration et valorisation paysagère et naturelle

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce projet et par les alentours, il conviendra d'aménager une frange paysagère sur les limites de la zone de projet en lien avec des habitations. Ainsi, la frange ouest et une partie de la frange sud-est seront traitées de façon paysagère. Ceci permettra de gérer les nuisances, notamment visuelles, entre les différents secteurs. De plus, il sera obligatoire de conserver la cuvette végétalisée présente au milieu de la zone de façon à conserver l'équilibre hydraulique du secteur.

Organisation et programmation

Le sud de la zone sera privilégié pour recevoir une densité de logements supérieure au reste de la zone.

La zone d'étude devra respecter une densité minimale de 45 logements par hectare.

Réalisation

Il est impératif que l'aménagement de la zone soit réalisé sous la forme d'une opération d'ensemble pour favoriser la cohérence urbaine.

Evolution future

Afin d'anticiper un éventuel développement futur, une perméabilité devra être aménagée sur la frange est de la zone. Ceci permettra de limiter l'enclavement de la zone.

Equipement en réseaux du site

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

3. *Schéma d'aménagement*

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

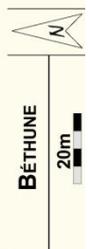
CES ORIENTATIONS SONT SCHEMATIQUES ET REPRESENTENT DES GRANDS PRINCIPES D'AMENAGEMENT A RESPECTER.

-  Zone d'étude : 3,2 Ha
-  Principe de création d'un accès routier et piétonnier
-  Principe de sécurisation du carrefour
-  Principe de création d'une voie de desserte accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement piétonnier et bouclant la zone
-  Principe de création d'une frange paysagère tamponnant les nuisances
-  Principe de création d'une connexion piétonne
-  Zone impactée par le bruit généré par la rue du Pont de Pierre
-  Principe de conservation d'une perméabilité viaire permettant d'envisager un développement futur
-  Arrêt de bus
-  Obligation de préserver la cuvette végétalisée permettant de conserver l'équilibre hydraulique au sein du secteur
-  Principe de création d'un merlon paysager à l'interface avec les constructions de la zone économique
-  Secteur privilégié pour une implantation plus dense des logements

Il est impératif que l'aménagement de la zone soit réalisé sous la forme d'une opération d'ensemble.

Densité minimale à respecter sur la zone : 45 logements par hectare

La zone d'étude est concernée par :
 - les retraits et gonflements des argiles d'aléa moyen
 Il conviendra de prendre en compte cet élément dans les aménagements



BÉTHUNE

20m

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SECTEUR SITUÉ ENTRE LA RUE DU MONT SOREL ET LA RUE J. ROSTAND.



IV. SECTEUR SITUE ENTRE LA RUE DE LILLE ET LA RUE DUBUISSON

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement à l'activité économique se situe à l'est du tissu urbain principal de Béthune. Il prend place au sein du quartier « Rue de Lille » de la commune et plus précisément à proximité de l'axe structurant du quartier rejoignant le centre-ville : la rue de Lille.

Le site représente une surface d'environ 0,5 Ha.

Les secteurs de développement visent à densifier le quartier par l'aménagement d'une friche végétalisée et d'un fond de jardin situés entre des bâtiments d'activités économiques et des habitations.

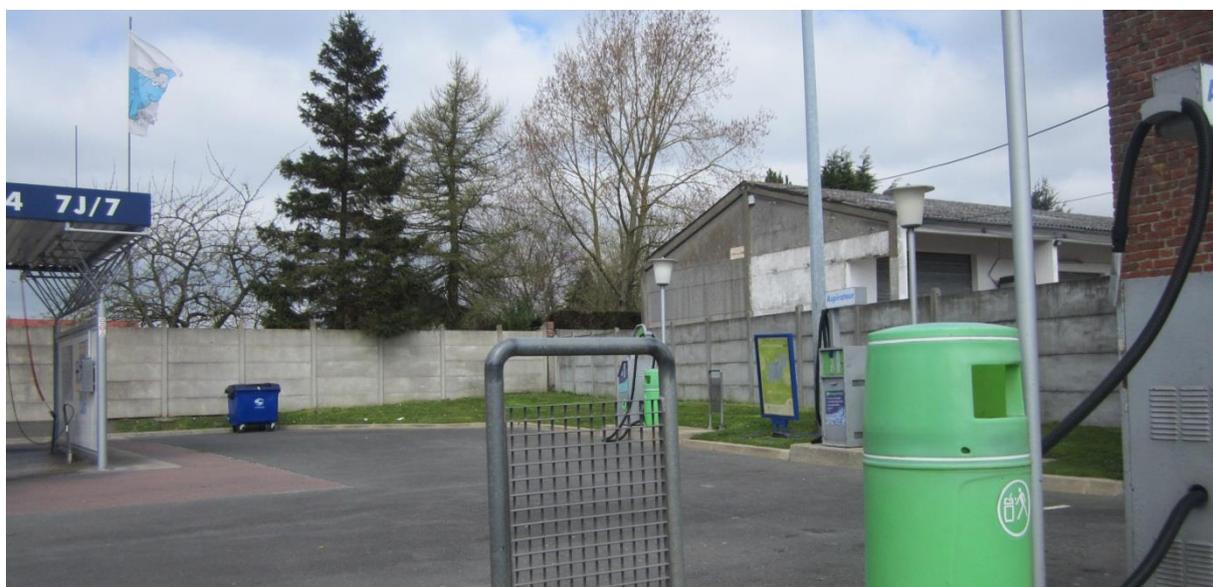
Les alentours de la zone de projet sont majoritairement constitués de constructions à usage économique.

Les franges ouest, est et sud sont bordées par des constructions et le nord est limité par la rue des sablières prolongée.

L'habitat présent à proximité fait partie du tissu ancien dense et de quelques habitations pavillonnaires.

La zone est accessible depuis un étroit accès situé sur la rue de Lille au sud et depuis la rue des Sablières prolongée au nord. Il est à noter que la rue des Sablières prolongée accueille le tracé du sentier de randonnée « GRP – Boucle du Bassin Minier ». Il conviendra de veiller à la bonne liaison entre le site et cet élément.

Aucun arrêt de bus n'est implanté à moins de 300m du site de développement. Le premier se situe à environ 400m.



Vue depuis l'Eléphant Bleu : La zone se situe derrière les murs de droite et du fond



Vue depuis la rue de Lille : La zone est très visible et semble être une friche végétalisée. L'accès est étroit et ne permet la mise en place que d'un sens unique



Vue depuis la rue des Sablières prolongée (au nord) : La zone est très visible et représente un fond de jardin. L'accès depuis cet endroit semble aisé.

Les projets s'intègrent dans un secteur dense dédié à l'habitation et à l'activité économique.

L'intégration des projets dans cet environnement urbain est l'enjeu principal de l'aménagement de ces zones.

2. Orientations particulières

Accès au site

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

Ils prendront appui sur la rue de Lille au sud, ainsi que sur la rue des Sablières prolongée au nord.

L'accès nord sera en double-sens de circulation, tandis que celui au sud, du fait de sa faible largeur, sera en sens unique et ne permettra que l'entrée dans la zone.

Ces accès pourront supporter la voirie de desserte.

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

Voirie

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

Cette voirie sera accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux.

Elle devra être sécurisée pour l'ensemble des usagers.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons et permettra de rallier le sentier de randonnée GRP Boucle du Bassin Minier.

Gestion des risques et nuisances

La zone d'étude est inscrite à la base de données BASIAS.

La rue de Lille engendre une bande de bruit de 100m et impacte l'intégralité de la zone.

Il conviendra de prendre en compte ces éléments dans le traitement des constructions et l'aménagement de la zone.

Architecture

Afin de limiter les nuisances sonores les constructions devront bénéficier de matériaux à bonne capacité d'isolation. La zone étant proche du centre-ville et de ses constructions patrimoniales, un soin particulier devra être porté au choix et aux coloris des matériaux des futures constructions.

Intégration et valorisation paysagère

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

Equipement en réseaux du site

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

3. Schéma d'aménagement

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

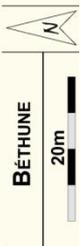
CES ORIENTATIONS SONT SCHEMATIQUES ET REPRESENTENT DES GRANDS PRINCIPES D'AMENAGEMENT A RESPECTER.

-  Zone d'étude : 0,5 Ha
 -  Principe de création d'un accès routier et piétonnier (entrée et sortie)
 -  Principe de création d'un accès routier et piétonnier (entrée uniquement)
 -  Principe de sécurisation du carrefour
 - Principe d'aménagement d'une voie de desserte bouclant la zone et accompagnée d'un cheminement piétonnier
 -  Principe de conservation et de confortement de la haie existante afin de tamponner les nuisances
 -  GRP Boucle du Bassin Minier
 -  Axe de la bande de bruit de 100m
- La zone d'étude est à vocation d'habitat



La zone d'étude est concernée par :
- la bande de bruit de 100m engendrée par la rue de Lille

Il conviendra de prendre en compte cet élément dans les aménagements



BÉTHUNE



ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SECTEUR SITUÉ ENTRE LA RUE DE LILLE ET LA RUE DUBUISSON

V. SECTEUR SITUÉ ENTRE LA RUE DE LA MARNE ET LA RUE DE LA DEULE

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié à l'aménagement d'un espace vert se situe dans le quart sud-est du tissu urbain principal. Il prend place au sein du quartier « 8 Ter – Cheminots ». Le projet vise à aménager en profondeur un secteur libre et poursuit la requalification partielle du secteur.

Le site représente une surface d'environ 1,3 Ha.

La zone de développement vise à investir un espace cultivé au cœur d'une cité minière en partie dégradée et en partie requalifiée.

Les alentours de la zone de projet sont majoritairement constitués de constructions à usage résidentiel. Il s'agit principalement d'habitats ouvriers, de quelques habitats collectifs et d'une construction à usage économique.

Le site est bordé de toutes parts par des jardins d'habitations et sur une faible portion à l'est par la concession Citroën.

La zone d'étude est plutôt enclavée mais dispose d'un accès depuis la rue J. Popielusko au nord-est. De manière générale le quartier est maillé par de nombreuses impasses et voies en sens unique.

Il est à noter que le BHNS passera à environ 300m de la zone et qu'un arrêt de bus est implanté à proximité à moins de 300m.



L'accès potentiel depuis la rue J. Popielusko au nord-est – Double-sens possible



La zone d'étude vue depuis l'accès potentiel de la rue J. Popielusko au nord-est – Zone cultivée

Le projet s'intègre dans un secteur dédié à l'habitat ouvrier et disposant d'espaces ouverts tel le site d'étude. L'enjeu est la reproduction de la trame existante permettant la conservation de l'identité minière du secteur.

L'intégration du projet dans cet environnement et la conservation des principes existants est l'enjeu principal de l'aménagement de cette zone. Une variante du plan de projet est envisagée. Il conviendra de développer le projet le plus adapté à la zone.

2. *Orientations particulières*

Accès au site

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

Deux prendront appui sur la rue Popielusko à l'est (pour la première version du plan d'aménagement) et un troisième prendra appui sur la rue de la Marne à l'ouest (pour la variante).

Ces accès supporteront la voirie de desserte.

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

Les accès aux parcelles se feront depuis la voie de desserte pour les nouvelles constructions et certaines constructions existantes pourront avoir un nouvel accès depuis ces voies nouvelles.

Voirie

Il est possible d'envisager une desserte sécurisée par un bouclage viaire réalisé à partir de la rue Popielusko à l'est (aménagement de 2 voies au sein de la zone).

Toutefois, la variante propose la réalisation d'un bouclage viaire entre la rue de la Marne et la rue Popielusko (aménagement d'une voie traversante au sein de la zone).

Cette voirie structurera la zone d'étude.

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

Elle devra être sécurisée pour l'ensemble des usagers.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable par les piétons (le long des voiries) et permettra de rallier de façon sécurisée les secteurs et chemins piétonniers proches de la zone d'étude.

Gestion des risques et nuisances

La zone est concernée par le risque de retrait et gonflement des argiles d'aléa moyen.

Il conviendra de prendre en compte cet élément lors de l'aménagement de la zone.

Organisation

Les nouvelles constructions s'organiseront autour d'une voirie accompagnée d'un cheminement piétonnier.

Un redécoupage des secteurs existants est prévu. Il visera une bonne répartition des terrains et optimisera l'homogénéité parcellaire soit (voir plan) :

- en acquérant des bouts de terrains privés bordant la zone pour les répartir sur le nouveau projet
- en réattribuant des bouts de terrain de la zone d'étude à des propriétaires privés déjà implantés autour de la zone.

Le respect de la trame parcellaire existante au sein de la cité est primordial dans l'aménagement de la zone.

Architecture et urbanisme

L'essentiel au sein de la zone sera de conserver l'identité architecturale du secteur en reproduisant les constructions existantes de la cité minière. En effet, il conviendra de construire des logements présentant les mêmes caractéristiques architecturales que les constructions alentours : volumes, matériaux, emprise, organisation et trame parcellaire, hauteurs, organisation, implantation, coloris,... Ainsi les mitoyennetés devront être conservées.

La trame parcellaire devra être conservée et l'accès aux parcelles se fera depuis la voie de desserte.

Afin d'accéder à la zone d'étude et de libérer de l'emprise, des constructions (garages, annexes) devront être démolies (voir plan).

Intégration et valorisation paysagère

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce projet, il sera possible d'aménager des franges paysagères, de même type (implantation, hauteur, recul) que celles existantes au sein du quartier, sur les franges de la zone de projet. Ceci permettra d'agrémenter les espaces.

De plus, un espace vert commun devra être aménagé à l'est de la zone d'étude.

La variante proposant un accès depuis la rue de la Marne recevra l'aménagement d'un espace vert en entrée de zone autour de l'accès de la rue de la Marne.

Programmation

Version avec l'accès rue de la Marne :

La zone d'étude devra respecter une densité minimale de 11 logements par hectare, soit 15 constructions :

- 14 constructions au sein de la zone et 1 construction en front à rue de la rue de la Marne

Version sans accès rue de la Marne :

La zone d'étude devra respecter une densité minimale de 12 logements par hectare, soit 16 constructions. Cette densité correspond à la densité existante autour du projet.

- 14 constructions au sein de la zone et 2 constructions en front à rue de la rue de la Marne

Ces densités correspondent à celles existantes autour du projet.

Equipement en réseaux du site

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

3. *Schéma d'aménagement*

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

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

-  Zone d'étude - 1,3 Ha
-  Principe de création d'un accès routier et piétonnier sécurisé
-  Principe de création d'une voie primaire accompagnée d'un cheminement piétonnier
-  Principe d'accès aux parcelles
-  Limites parcellaires
-  Principe de démolition des constructions
-  Principe d'implantation des constructions
-  Principe d'aménagement d'un espace vert
-  Principe de réattribution de terrain de la zone de projet pour donner aux constructions existantes
-  Principe d'acquisition de terrain pour donner aux nouvelles constructions du projet
-  Arrêt de bus
-  Impasse
-  Sens de circulation de la voirie



Densité minimale à respecter sur la zone :
12 logements par hectare (16 constructions)

Conservation de la trame parcellaire existante
- mitoyennetés des constructions individuelles
- 16 constructions
- nouveau découpage de la zone :
*acquisition de terrain à des particuliers
*réattribution de terrain à des particuliers

La zone d'étude est concernée par :
- le retrait et gonflement des argilles d'aléa moyen
Il conviendra de prendre en compte cet élément dans les aménagements

BÉTHUNE






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

-  Zone d'étude - 1,3 ha
-  Principe de création d'un accès routier et piétonnier sécurisé
-  Principe de création d'une voie primaire accompagnée d'un cheminement piétonnier
-  Principe d'accès aux parcelles
-  Limites parcellaires
-  Principe de démolition des constructions
-  Principe d'implantation des constructions
-  Principe d'aménagement d'un espace vert
-  Principe de réattribution de terrain de la zone de projet pour donner aux constructions existantes
-  Principe d'acquisition de terrain pour donner aux nouvelles constructions du projet
-  Arrêt de bus
-  Impasse
-  Sens de circulation de la voirie

Densité minimale à respecter sur la zone :
11 logements par hectare (15 constructions)

Conservation de la trame parcellaire existante
- mitoyenneté des constructions individuelles
- 15 constructions
- nouveau découpage de la zone :
*acquisition de terrain à des particuliers
*réattribution de terrain à des particuliers

La zone d'étude est concernée par :
- le retrait et gonflement des argiles d'aléa moyen
Il conviendra de prendre en compte cet élément dans les aménagements



BÉTHUNE
20m

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SECTEUR SITUÉ ENTRE LA RUE DE LA MARNE ET LA RUE DE LA DEÛLE.



VI. REHABILITATION DU SECTEUR DE LA GARE

1. *Contexte et enjeux*

Les sites d'étude dédiés principalement à l'implantation d'habitations et de stationnement se situent au centre géographique de la commune au sein du quartier de la Gare et de la gare routière. Il s'agit d'un secteur majoritairement résidentiel marqué par des infrastructures de transport (gare et voie ferrée).

Plusieurs zones de développement sont identifiées. Les projets visent à requalifier et à réhabiliter le secteur de la gare qui était en partie investi par des grandes constructions à usage économique. De vastes projets sont prévus aux alentours avec la création de nouveaux parkings, d'un pôle d'échange multimodal, le déménagement de grandes entités, la rénovation de passerelle piétonne...

L'investissement des friches et la densification des îlots sont les postulats de départ de la requalification du quartier.

La zone A représente 0,57 Ha et est constituée actuellement des fonds de jardins végétalisés. Elle forme un îlot enclavé dans un tissu urbain ancien dense. La zone est accessible depuis la rue de l'Horlogerie (à l'est) et depuis un parking implanté le long de la rue A. Outrebon (au sud). D'anciennes constructions qui devront être démolies sont présentes au sein de la zone E. D'autres démolitions sont prévues à proximité de la zone E (au sud).

La zone B représente une superficie d'environ 0,22 Ha. Elle est mitoyenne à un projet de logements collectif (tour) et de logements individuels récemment réalisés. La zone libre est actuellement utilisée comme parking non traité et est accessible depuis l'avenue P. Mendès France au nord-est. Une frange végétalisée la sépare à l'est de l'avenue P. Mendès France. Le nord est bordé par la rue A. Outrebon, l'ouest par des habitations et le sud par la gare routière.

Il est à noter que le BHNS passera à grande proximité le long de l'avenue P. Mendès France. Des arrêts de bus sont également présents à proximité et l'aménagement du pôle d'échange multimodal et la rénovation de la passerelle piétonne vont améliorer l'offre de déplacement du secteur.

Le sentier de randonnée « GRP – Boucle du Bassin Minier » passe à proximité des zones de développement le long de l'avenue de Lens. Il conviendra de faciliter les liaisons entre les projets et les offres de déplacement.



L'accès potentiel de la zone A depuis la rue de l'Horlogerie au nord-est – la zone est peu visible et est en friche



L'accès potentiel de la zone A depuis le parking de la rue A. Outrebon – la zone est en friche et possède d'anciens bâtiments à pouvant être démolis



L'accès potentiel de la zone B depuis la rue Outrebon – la zone est un parking – on distingue les habitats récents à droite

Le projet s'intègre dans un secteur mixte en renouveau mêlant résidence et infrastructures de déplacement au sein d'un quartier proche du centre-ville de Béthune.

L'intégration des projets d'habitats et de stationnement dans cet environnement est l'enjeu principal de l'aménagement de cette zone.

2. *Orientations particulières*

Accès au site

Zone A :

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

Ils prendront appui sur la rue de l'Horlogerie au nord et sur la rue Outrebon au sud.

Zone B :

L'accès à la zone B se fera depuis l'accès existant depuis la rue Outrebon. Il conviendra de restructurer et de sécuriser cet accès de façon à accueillir les véhicules à moteurs et les piétons.

Les accès des deux zones (A et B) seront aménagés en double-sens de circulation et permettront d'entrer et de sortir de la zone. Ces accès pourront supporter les voiries de desserte.

Les carrefours créés (rue de l'Horlogerie, rue Outrebon) devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers.

Un accès entre la zone B et le futur pôle d'échange multimodal devra être réalisé. Sa localisation et sa nature ne sont pas définis.

Voirie

Une voirie de desserte devra être aménagée pour chacune des zones depuis les accès précités. Au sein de la zone A, celle-ci réalisera un bouclage viaire de la zone. Concernant la zone B, le bouclage pourra être réalisé par une voirie ou par un cheminement piéton.

Les voies seront en double-sens de circulation et seront accompagnées d'un traitement paysager et d'un cheminement doux.

Elles devront être sécurisées pour l'ensemble des usagers.

Déplacement doux

Les deux zones de projet seront entièrement praticables le long des voiries par les piétons et permettront de rallier le sentier de randonnée GRP Boucle du Bassin Minier passant à proximité.

Il conviendra de réaliser une continuité piétonne entre la rue de l'Horlogerie et le pôle multimodal en passant par les deux zones d'étude de façon à faciliter les déplacements entre les quartiers et les équipements.

Gestion des risques et nuisances

La voie ferrée et la RD937, voisines du projet, engendrent des bandes de bruit de 300m et 100m qui impactent l'intégralité de la zone.

Il conviendra de prendre en compte ces éléments lors de l'aménagement de la zone.

Architecture

Afin de limiter les nuisances sonores les constructions devront bénéficier de matériaux à bonne capacité d'isolation.

Ressource naturelle

Les abords de la voie ferrée sont identifiés au sein du Schéma Régional de Cohérence Ecologique comme corridors miniers. De plus, la trame Verte et Bleue du Scot de l'Artois identifie les abords de la voie ferrée comme corridor fluvial.

Il conviendra de prendre en compte cette qualité biologique aux abords du projet afin de la préserver.

Intégration et valorisation 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 de la zone de projet. Ceci permettra de gérer les nuisances, notamment visuelles, entre les différents secteurs.

Les zones A et B recevront des confortements ou des créations de bandes paysagères végétalisées sur leurs limites en lien avec les réseaux viaires ou avec les habitations existantes. Celles-ci induiront des reculs et tamponneront les nuisances.

Programmation et organisation

La zone d'étude A devra respecter une densité minimale de 60 logements par hectare, soit 35 constructions.

Afin de recréer le rythme urbain en place à proximité, il conviendra d'aménager un front bâti le long de la rue Outrebon et de la rue de l'Horlogerie.

La zone B est dédiée à l'implantation de stationnement.

Equipement en réseaux du site

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

3. *Schéma d'aménagement*

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

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

-  Zone d'étude - A : 0.57 Ha / B : 0.22 Ha
-  Principe de création d'accès routier et piétonnier sécurisé
-  Accès existant
-  Principe de création d'une voie de desserte accompagnée d'un cheminement piétonnier et d'un traitement paysager (zones A et B)
-  Principe de liaisonnement du haut de la rue de l'horlogerie avec le pôle d'échange multimodal
-  Principe de sécurisation du carrefour et de la traversée
-  GRP Boucle du Bassin Minier
-  Tracé du BHNS
-  Voie ferrée
-  Axe de la bande de bruit de 300m
-  Arrêt de bus
-  Principe de création d'un espace paysager tamponnant les nuisances
-  Principe de confortement et renforcement du traitement végétalisé existant
-  Principe de création d'une frange paysagère tamponnant les nuisances
-  Principe de création d'un front bâti

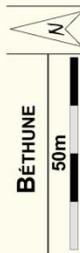
La zone A est dédiée aux logements
La zone B est dédiée au stationnement

Densité minimale à respecter sur la zone :
Zone A : 60 logements par hectare (35 constructions)

Les zones se situent dans la zone de densification de 500m autour du tracé du BHNS

Les zones d'étude sont concernées par :
- la bande de bruit de 300m engendrée par la voie ferrée et celle de 100m engendrée par la RD937

Il conviendra de prendre en compte ces éléments dans les aménagements



BÉTHUNE
50m

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - RÉHABILITATION DU SECTEUR DE LA GARE.



VII. FRICHE MONDI ET ECOQUARTIER DE L'HORLOGERIE

1. *Contexte et enjeux*

Les sites d'étude dédiés principalement à l'implantation d'habitations et d'activités économiques se situent au centre géographique de la commune au sein du quartier de la Gare et de la gare routière. Il s'agit d'un secteur majoritairement résidentiel marqué par des infrastructures de transport (gare et voie ferrée).

Plusieurs zones de développement sont identifiées. Les projets visent à requalifier et à réhabiliter le secteur de la gare qui était en partie investi par des grandes constructions à usage économique. De vastes projets sont prévus aux alentours avec la création de nouveaux parkings, d'un pôle d'échange multimodal, le déménagement de grandes entités, la rénovation de passerelle piétonne...

L'investissement des friches et la densification des îlots sont les postulats de départ de la requalification du quartier.

La zone A représente 5,8 et se situe entre la RD937 et la rue de l'Horlogerie. . La zone A est dédiée à l'aménagement de l'écoquartier de l'Horlogerie. Le secteur d'étude est actuellement en cours de réalisation.

Un bâtiment à usage économique se situe sur cette zone. Ce dernier sera conservé. Les abords de cette zone sont occupés par la RD937, la voie ferrée, quelques habitations (tissu ancien dense) et des bâtiments d'activités économiques. Quelques linéaires boisés sont encore en place.

Cette zone est facilement accessible depuis la rue de l'Horlogerie (à l'ouest), le petit chemin de Verquigneul (au sud) et depuis la RD937 à l'est.

La zone B est dédiée à la requalification de la friche Mondy et représente une surface de 3,2 Ha et se situe entre la rue de l'Horlogerie et l'avenue Pierre Mendès France. Il s'agit d'un espace de friche industrielle comprenant encore de nombreux bâtiments à démolir. Des maisons (tissu ancien dense) se situent sur les pourtours du projet, mais certaines devront être démolies en raison de leur vétusté. Les limites de la zone sont l'avenue Mendès France (à l'ouest), la rue A. Outrebon (au nord), la rue de l'Horlogerie (à l'est) et la voie ferrée (au sud). Ceci révèle la facilité d'accès à la zone, notamment depuis la rue A. Outrebon et la rue de l'Horlogerie.

Il est à noter que le BHNS passera au sein des deux zones de développement. Des arrêts de bus sont également présents à proximité et l'aménagement du pôle d'échange multimodal et la rénovation de la passerelle piétonne vont améliorer l'offre de déplacement du secteur.

Le sentier de randonnée « GRP – Boucle du Bassin Minier » passe à proximité des zones de développement le long de l'avenue de Lens. Il conviendra de faciliter les liaisons entre les projets et les offres de déplacement.



Vue sur la zone A depuis la rue de l'Horlogerie à l'ouest – La zone est en cours d'aménagement – le bâtiment d'activité économique reste en place



Portion rénovée de la rue de l'Horlogerie desservant les zones A et B. Les alignements d'arbres sont à conserver



Les bâtiments existants, à conserver et à démolir de la zone B

Le projet s'intègre dans un secteur mixte en renouveau mêlant résidence et infrastructures de déplacement au sein d'un quartier proche du centre-ville de Béthune et de la gare. Le liaisonnement et la cohérence entre les opérations d'aménagement sont des enjeux principaux du devenir de ce secteur.

L'intégration des projets d'habitats dans cet environnement est l'enjeu principal de l'aménagement de cette zone.

2. Orientations particulières

Accès au site

Zone A :

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

Ils prendront appui sur la RD937 à l'est, ainsi que sur la rue de l'Horlogerie à l'ouest et depuis le petit chemin de Verquigneul au sud.

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

Zone B :

Des accès routiers et piétonniers à la zone devront être aménagés depuis la rue de l'Horlogerie à l'est (il peut être préférable d'envisager un accès au droit de l'accès à la zone A).

Un accès de même nature que le précédent pourra être aménagé en lien avec le tracé du BHNS sur l'avenue P. Mendès France.

Enfin, un accès piétonnier devra être aménagé depuis l'avenue Mendès France au nord-ouest de la zone.

Ces accès à la zone seront aménagés de façon sécurisée.

Pour les deux zones : Les carrefours créés pour la desserte des deux zones devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers.

Voirie

Zone A :

Une voirie primaire réalisera un bouclage viaire de la zone depuis les trois accès routiers précités. Celle-ci structurera la zone d'étude. Elle sera en double-sens de circulation et sera accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux.

Zone B :

Une voirie primaire desservira la zone depuis les accès routiers précités. Celle-ci structurera la zone d'étude. Elle sera en double-sens de circulation et sera accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux.

Pour les deux zones : Les voiries créées devront être sécurisées pour l'ensemble des usagers.

Il conviendra de fluidifier les déplacements par l'aménagement de voiries adaptées permettant des déplacements entre tous les quartiers de façon adaptée pour tous.

Déplacement doux

Les zones de projet seront entièrement praticables le long des voiries par les piétons et permettront de rallier le sentier pédestre passant autour de la zone d'étude.

De plus, il conviendra de traiter la frange ouest de la zone B au moyen d'un mail paysager permettant une circulation aisée et agréable des piétons venant des quartiers alentours. Ce mail paysager pourra s'implanter en frange du projet et bénéficier d'un cheminement en site propre et isolé des désagréments de l'avenue P. Mendès France.

Gestion des risques et nuisances

Les zones sont concernées par les risques et nuisances suivantes :

- La voie ferrée et la RD937, voisines du projet, engendrent des bandes de bruit de 300m et 100m qui impactent l'intégralité de la zone.
- Deux sites inscrits à la base de données Basias se situent au sein de la zone B.

Il conviendra de prendre en compte ces éléments lors de l'aménagement de la zone.

Architecture et constructions

Deux constructions témoignant de l'histoire passée et dotées de qualité architecturales intéressantes pourront être conservées et réhabilitées si nécessaire. Il s'agit de construction présentant un intérêt patrimonial par leur qualité et leur histoire et urbain par leur implantation. Les autres constructions existantes au sein de la zone B pourront être démolies.

Afin de limiter les nuisances sonores les nouvelles constructions devront bénéficier de matériaux à bonne capacité d'isolation.

Ressource naturelle

La zone d'étude B présente une qualité arboricole indéniable. De nombreux sujets végétaux y sont implantés soit de manière disparate soit regroupée. Il conviendra de réaliser un inventaire de ces arbres et de les conserver au maximum, notamment sur la frange nord en lien avec le mur à conserver.

Les abords de la voie ferrée sont identifiés au sein du Schéma Régional de Cohérence Ecologique comme corridors miniers. De plus, la trame Verte et Bleue du Scot de l'Artois identifie les abords de la voie ferrée comme corridor fluvial.

Il conviendra de prendre en compte cette qualité biologique aux abords du projet afin de la préserver.

Intégration et valorisation paysagère et patrimoniale

L'alignement d'arbres existant le long de la rue de l'Horlogerie sera à préserver.

Zone A :

Afin de mettre en valeur la zone et afin de tamponner une partie des nuisances, notamment visuelles, la frange de la zone A en relation avec la RD937 sera traitée au moyen d'une bande paysagère. Cette dernière viendra conforter le traitement végétal existant tout en l'agrémentant.

Zone B :

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par celui-ci et par les alentours, il conviendra d'aménager et/ou de conforter une frange paysagère sur les limites de la zone de projet. Ceci permettra de gérer les nuisances, notamment visuelles, entre les différents secteurs.

De plus, le mur de briques existant au nord, le long de la rue Outrebon, devra être préservé et réhabilité si nécessaire. Il délimite le secteur et permet de conserver une partie de l'identité passée du secteur.

Enfin, un traitement paysager poussé du mail piétonnier longeant l'ouest de la zone sera à réaliser.

Programmation et organisation

Les zones d'étude (A et B) devront respecter une densité minimale de 60 logements par hectare.

Zone A :

Un bâtiment à usage commercial existant devra être conservé.

L'organisation de la zone se fera quasi exclusivement par couche juxtaposée avec dans l'ordre depuis la RD937 et vers l'ouest (voir plan) :

- Une bande paysagère
- Une « rangée » de cellules commerciales bénéficiant de la vitrine de la RD937.
- La voirie.
- Le secteur dédié aux logements et au sud une poche dédiée à l'activité économique.

Au nord de la zone, une zone sera dédiée à l'aménagement d'espaces de stationnement.

Zone B :

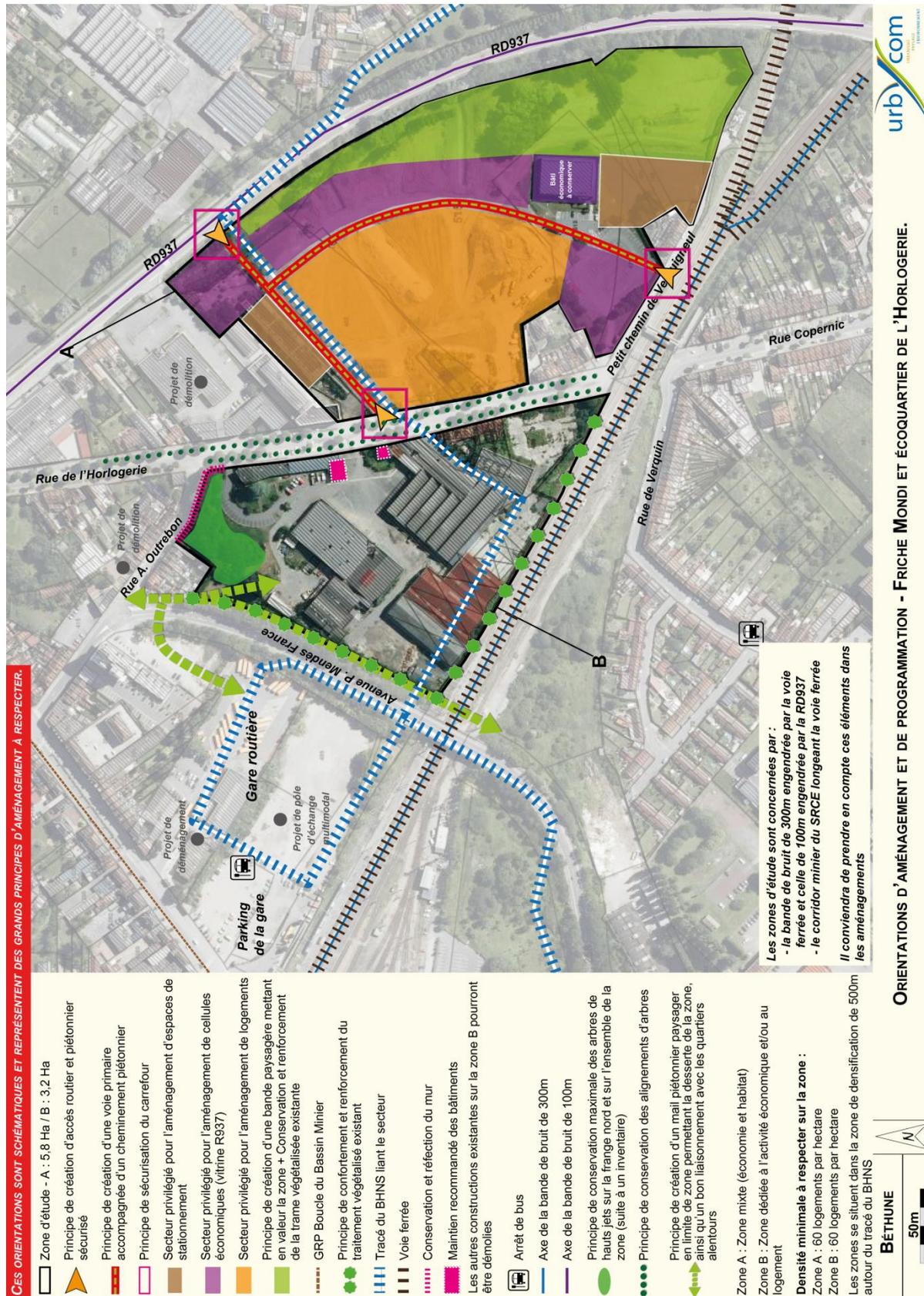
La zone pourra accueillir des activités économiques et/ou des habitations.

Équipement en réseaux du site

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

3. Schéma d'aménagement

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



VIII. SECTEUR SITUE ENTRE LA RUE DUBOIS, L'AVENUE P. MENDES FRANCE ET LA VOIE FERREE

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié à l'implantation de logements ou d'équipements se situe dans le quart sud-est du tissu urbain principal. Il prend place au sein du quartier « 8 Ter – Cheminots » à la limite avec le quartier de la gare. Le projet vise à convertir une friche existante à proximité de la gare.

Le site représente une surface d'environ 1,93 Ha.

La zone de développement vise à investir un espace occupé par d'anciens bâtiments et par des espaces en friche longeant l'avenue P. Mendès France et la voie ferrée.

Les alentours de la zone de projet sont majoritairement constitués de constructions à usage résidentiel. Il s'agit principalement du tissu ancien dense, d'habitats ouvriers, de quelques habitats collectifs et de constructions à usage économique.

Le site est bordé au nord par l'avenue P. Mendès France et la voie ferrée, à l'ouest par des immeubles collectifs et au sud par des habitations et leurs jardins. Plusieurs projets liés aux déplacements sont prévus aux alentours de la zone.

La zone d'étude semble plutôt enclavée mais dispose de plusieurs accès depuis la rue H. Barbusse au sud-ouest, ainsi que depuis la rue H. Dubois au sud, depuis la rue Copernic (début de la rue de Verquin) à l'est et depuis la rue Verquin au sud-est.

Il est à noter que le BHNS passera le long de l'avenue P. Mendès France et que plusieurs arrêts de bus sont implantés à grande proximité.



La zone et la construction à démolir (au fond) depuis la voie desservant les habitations collectives et les activités économiques et se rattachant à la rue Barbusse



Les constructions présentes sur la zone qui devront être démolies



Vue de la zone (au fond de l'impasse) depuis l'impasse H. Dubois



Les abords du site depuis la de Verquin au sud. La zone est en friche et la voie ferrée est en partie visible

Le projet s'intègre dans un secteur mixte mêlant résidence, activités économique, infrastructure de transport....

L'intégration du projet de logements ou d'équipements dans cet environnement est l'enjeu principal de l'aménagement de cette zone.

2. *Orientations particulières*

Accès au site

Un accès à la zone sera aménagé de façon sécurisée. Il sera dédié à la desserte routière et piétonnière.

Il prendra appui à l'angle de la rue Copernic et la rue de Verquin.

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

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

Voirie

Une voirie de desserte pourra être aménagée.

Elle devra être sécurisée pour l'ensemble des usagers.

Gestion des risques et nuisances

La zone est concernée par le risque de retrait et gonflement des argiles d'aléa moyen.

La voie ferrée, voisine du projet au nord, engendre une bande de bruit de 300m et impacte l'intégralité de la zone.

Il conviendra de prendre en compte ces éléments lors de l'aménagement de la zone.

Architecture et construction

Afin de limiter les nuisances sonores les constructions devront bénéficier de matériaux à bonne capacité d'isolation.

Les constructions présentes sur la zone d'étude devront être démolies.

Ressource naturelle

Les abords de la voie ferrée sont identifiés au sein du Schéma Régional de Cohérence Ecologique et du SCOT comme corridors miniers.

Il conviendra de prendre en compte cette qualité biologique aux abords du projet afin de la préserver.

Il conviendra de préserver l'espace boisé situé au nord de la zone de projet.

Intégration et valorisation paysagère

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce projet et par les alentours, il conviendra d'aménager une frange paysagère sur les limites de la zone de projet. Sur les franges déjà végétalisées, il conviendra de renforcer ce traitement par le végétal. Ceci permettra de gérer les nuisances, notamment visuelles, entre les différents secteurs.

De plus, afin de limiter les nuisances liées à l'implantation des constructions (ombre, effet d'écrasement), une bande paysagère de recul de 10m de large devra être aménagée le long de la limite sud en relation directe avec des habitations existantes.

Programmation

La zone d'étude sera dédiée aux équipements et/ou aux habitations et devra respecter une densité minimale de 60 logements par hectare.

Équipement en réseaux du site

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

3. *Schéma d'aménagement*

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

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

-  Zone d'étude : 1,93 Ha
-  Principe d'implantation potentielle d'accès routier et piétonnier
-  Principe de sécurisation du carrefour
-  Construction à démolir
-  Principe de création d'une haie libre tamponnant les nuisances
-  Principe de conservation et de confortement de la haie existante afin de tamponner les nuisances
-  Principe d'aménagement d'une bande paysagère de recul de 10m de large
-  Principe de conservation de l'espace boisé
-  Chemin piétonnier
-  Tracé du BHNS
-  Voie ferrée
-  Axe de la bande de bruit de 300m
-  Arrêt de bus
-  Emplacement réservé du PLU

La zone est privilégiée pour l'implantation de logements ou d'équipements

La zone se situe dans la zone de densification de 500m autour du tracé du BHNS

Densité minimale à respecter sur la zone : 60 logements par hectare

- La zone d'étude est concernée par :**
- le tracé proche du BHNS
 - la bande de bruit de 300m engendrée par la voie ferrée
 - le corridor minier de la TVB du SCOT de l'Artois longeant la voie ferrée
 - le corridor minier du SRCE longeant la voie ferrée
 - les retraits et gonflements des argiles d'Alséa moyen

Il conviendra de prendre en compte ces éléments dans les aménagements



IX. SECTEUR SITUE ENTRE LA RD937 ET LA VOIE FERREE

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement à l'implantation d'habitations et d'équipements et/ou d'activités économiques se situe dans le quart sud-est du tissu urbain principal en limite avec la commune de Verquigneul. Il prend place au sein du quartier « 8 Ter – Cheminots » à la limite avec la zone universitaire et économique du quartier Rue de Lille (au-delà de la voie ferrée).

Le site représente une surface d'environ 9,34 Ha.

La zone de développement vise à investir des espaces occupés par des espaces végétalisés (poches boisées) et cultivés situés entre la RD937 et la voie ferrée. Un cours d'eau traversant la zone d'étude sera à prendre en compte lors des aménagements.

Les alentours de la zone de projet sont majoritairement constitués de constructions à usage résidentiel, ainsi que par l'école d'infirmiers. Il s'agit principalement d'habitats ouvriers. Au-delà de la voie ferrée s'étend le campus universitaire ainsi qu'une zone d'activités économiques (Technoparc Futura).

Le site est bordé au nord par la RD937 qui le surplombe. La voie ferrée borde la limite est de la zone. Le sud est occupé par des espaces cultivés de la ville voisine. La frange ouest alterne entre espace libre, constructions résidentiels et lotissement résidentiel.

La zone d'étude est très accessible et dispose de plusieurs accès :

- depuis la rue de la Liberté desservant un lotissement (au sud)
- depuis un espace libre situé sur la RD937 (à l'ouest)
- depuis une voie située entre les habitations de la RD937 (à l'ouest)
- depuis un espace libre situé le long de la RD937 au nord de l'école d'infirmiers.

Il est à noter que le BHNS passera à moins de 300m et que plusieurs arrêts de bus sont implantés à grande proximité le long de la RD937.



La zone d'étude vue depuis la rue de la Liberté – La zone est cultivée



La zone d'étude vue depuis l'espace libre le long de la RD937 à l'ouest – La zone présente des linéaires boisés



La zone d'étude vue depuis l'impasse de desserte s'appuyant sur la RD937 à l'ouest. Accès potentiel à la zone d'étude



La zone d'étude vue depuis la RD937 au nord-ouest. La voie ferrée longe la zone à gauche. La RD surplombe le site.



La zone d'étude vue depuis la RD937 au nord-ouest (carrefour avec la rue Copernic). Accès potentiel envisagé

Le projet s'intègre dans un secteur mixte mêlant résidence, activités économique, espaces cultivés, infrastructure de transport.... Toutefois, il conviendra de veiller à ne pas trop enclaver la zone et espaces agricoles situés au sud.

L'intégration du projet d'équipement et/ou d'activités économiques et de logements dans cet environnement est l'enjeu principal de l'aménagement de cette zone.

2. *Orientations particulières*

Accès au site

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

Ils prendront appui sur la RD937 à l'ouest.

Deux de ces accès (le plus au nord et le plus au sud) seront aménagés en double-sens de circulation et permettront d'entrer et de sortir de la zone. Le troisième permettra uniquement l'entrée à la zone.

Ces accès pourront supporter la voirie de desserte.

Pour des raisons de visibilité et de sécurité, l'accès créé le plus au nord ne permettra pas une insertion sur la RD937 vers la gauche. Seul un tourne-à-droite sera aménagé.

Les carrefours créés sur la RD937 devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers.

Voirie

Une voirie primaire réalisera un bouclage viaire de la zone depuis les trois accès routiers précités. Celle-ci structurera la zone d'étude et liera les différentes vocations prévues.

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

Elle devra être sécurisée pour l'ensemble des usagers.

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

Des connexions devront être préservées et aménagées en lien avec des futurs projets au sud-est de la zone. Ceci permettra de limiter l'enclavement des projets.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons et permettra de rejoindre les autres secteurs communaux alentours.

Gestion des risques et nuisances

La zone est concernée par le risque de retrait et gonflement des argiles d'aléa moyen.

Elle est également concernée par :

La voie ferrée et la RD937, voisines du projet à l'est et à l'ouest, qui engendrent des bandes de bruit de 300m et 100m qui impactent l'intégralité de la zone.

Il conviendra de prendre en compte ces éléments lors de l'aménagement de la zone, notamment par la mise en place d'un merlon paysager anti-bruit (de 10m de large minimum) sur la limite de zone en lien avec la voie ferrée. De plus, les constructions ne pourront venir s'implanter dans une bande à définir selon les études réalisées depuis la voie ferrée afin de limiter les nuisances sonores.

Architecture

Afin de limiter les nuisances sonores les constructions devront bénéficier de matériaux à bonne capacité d'isolation.

Ressource naturelle

Les abords de la voie ferrée sont identifiés au sein du Schéma Régional de Cohérence Ecologique comme corridors miniers.

Il conviendra de prendre en compte cette qualité biologique aux abords du projet afin de la préserver.

Le cours d'eau traversant la zone devra être maintenu et le schéma hydraulique existant devra être conforté.

Intégration et valorisation paysagère

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce dernier et par les alentours, il conviendra d'aménager une frange paysagère sur les limites de la zone de projet. Ceci permettra de gérer les nuisances, notamment visuelles, entre les différents secteurs. Ainsi, la frange nord en relation avec la RD937 devra être confortée, tandis que la frange ouest en relation avec les habitations devra être végétalisée. La frange en relation avec la voie ferrée devra accueillir un merlon paysager de 10m de large minimum.

Afin de préserver et de valoriser le cours d'eau traversant la zone, il conviendra d'aménager des espaces verts le long de ce dernier.

Afin de valoriser les espaces agricoles, des perspectives visuelles qualitatives devront être conservées au sud de la zone.

Programmation et organisation

La zone d'étude sera dédiée aux équipements et/ou activités économiques et aux habitations et devra respecter une densité minimale de 45 logements par hectare.

Les équipements et/ou activités économiques seront privilégiés au nord de la zone et les habitations au sud. Toutefois, la limite entre les zones ne sera pas forcément stricte et des « osmose » entre les secteurs devront être préservées. Toutefois, si les nuisances liées aux équipements sont trop gênantes, la mise en place d'une limite franche pourra être réalisée.

Equipement en réseaux du site

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

Evolution future

Afin d'anticiper un éventuel développement futur, une perméabilité devra être aménagée sur la frange sud de la zone. Ceci permettra de limiter l'enclavement de la zone agricole. Une continuité avec la voirie structurante du projet devra être possible.

3. *Schéma d'aménagement*

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

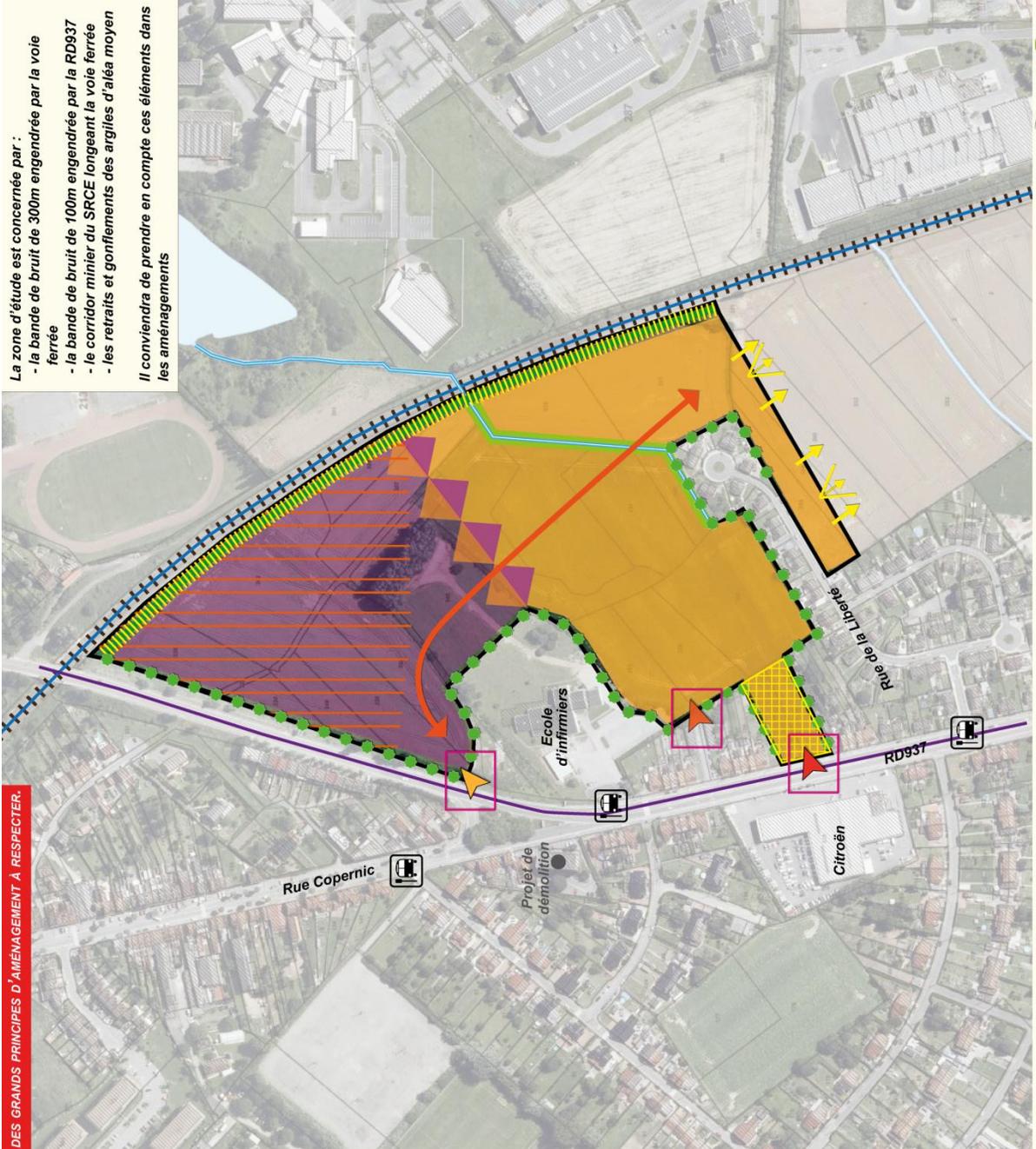
CES ORIENTATIONS SONT SCHEMATIQUES ET REPRESENTENT DES GRANDS PRINCIPES D'AMENAGEMENT A RESPECTER.

-  Zone d'étude : 9,34 Ha
 -  Principe d'implantation d'accès routier et piétonnier permettant d'entrer et de sortir de la zone
 -  Principe d'implantation d'accès routier et piétonnier en sens unique permettant uniquement d'entrer au sein de la zone
 -  Principe d'implantation d'accès routier et piétonnier permettant d'entrer et de sortir de la zone La sortie obligera de tourner à droite sur la RD937
 -  Principe de sécurisation du carrefour
 -  Principe de création d'une voie primaire de desserte bouclant et structurant la zone d'étude. Celle-ci devra être accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement piétonnier. Elle devra également établir le lien entre les deux secteurs
 -  Zone privilégiée pour l'implantation d'équipements
 -  Zone privilégiée pour l'implantation de logements
 -  Limite entre les vocations non stricte
 -  Si des nuisances du secteur d'équipement sont avérées, il conviendra d'envisager un traitement en conséquence pouvant induire une limite stricte entre les secteurs
 -  Principe de conservation et/ou de création d'une haie afin de tamponner les nuisances
 -  Principe de création d'un espace vert autour du cours d'eau afin de l'entretenir et de le valoriser
 -  Voie ferrée
 -  Aménager un merlon paysager (10m de large minimum) et imposer un recul des constructions par rapport à la voie ferrée
 -  Conserver des perspectives visuelles qualitatives vers les espaces agricoles
 -  Conserver des perméabilités
 -  Prendre en compte le cours d'eau
 -  Axe de la bande de bruit de 300m
 -  Axe de la bande de bruit de 100m
 -  Arrêt de bus
 -  Bande tampon (500m) de densification autour du tracé du BHNS
 -  Emplacement réservé du PLU
- Zone dédiée :**
- à l'habitat
 - à l'équipement ou aux activités économiques
- Densité minimale à respecter sur la zone de logements : 45 logements par hectare

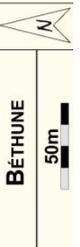
La zone d'étude est concernée par :

- la bande de bruit de 300m engendrée par la voie ferrée
- la bande de bruit de 100m engendrée par la RD937
- le corridor minier du SRCE longeant la voie ferrée
- les retraits et gonflements des argiles d'aléa moyen

Il conviendra de prendre en compte ces éléments dans les aménagements



ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SECTEUR SITUÉ ENTRE LA RD937 ET LA VOIE FERRÉE.



X. SECTEUR ECONOMIQUE SITUE PRES DE LA RUE PALISSY

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié à l'activité économique se situe à l'ouest du tissu urbain principal à proximité de la limite communale avec Annezin. Il prend place au sein du quartier « Mont-Liébaud – Pierrette » et plus précisément au sein d'un secteur dédié à l'activité économique situé en complémentarité du centre commercial de la Rotonde.

Le site représente une surface d'environ 0,3 Ha.

La zone de développement vise à densifier ce secteur actuellement en friche.

Les alentours de la zone de projet sont majoritairement constitués de constructions à usage économique. Il s'agit donc de constructions de grands volumes possédant quelques espaces enherbés sur leurs abords. Quelques habitations issues du tissu ancien dense ou encore l'habitat en bande se trouve à proximité de la zone de projet.

La zone est aisément accessible au sud depuis la voie de desserte de la zone : la rue B. Palissy.

Aucun arrêt de bus n'est implanté à proximité de la zone. Le premier se situe à environ 350m de la zone.



Abords de la zone d'étude depuis la rue Palissy – Accès à la zone d'étude depuis la rue Palissy : la zone est en friche

Le projet s'intègre dans un secteur en grande partie urbanisé dédié à l'activité économique et à proximité de la voie ferrée.

L'intégration du projet dans cet environnement est l'enjeu principal de l'aménagement de cette zone.

2. *Orientations particulières*

Accès au site

Un accès à la zone sera aménagé de façon sécurisée. Il sera dédié aux accès routiers et piétonniers.

Il prendra appui sur la rue Palissy au sud.

Cet accès sera aménagé en double-sens de circulation et permettront d'entrer et de sortir de la zone. Cet accès pourra supporter la voirie de desserte.

Voirie

Une voirie sécurisée prendra appui sur l'accès précité.

Elle devra être sécurisée pour l'ensemble des usagers.

Gestion des risques et nuisances

La voie ferrée, voisine du projet au nord, engendre une bande de bruit de 300m et impacte l'intégralité de la zone.

Il conviendra de prendre en compte cet élément dans le traitement des constructions et l'aménagement de la zone.

Architecture

Afin de limiter les nuisances sonores les constructions devront bénéficier de matériaux à bonne capacité d'isolation.

Ressource naturelle

Les abords de la voie ferrée sont identifiés au sein du Schéma Régional de Cohérence Ecologique comme corridors miniers. De plus, la trame Verte et Bleue du Scot de l'Artois identifie les abords de la voie ferrée comme corridor fluvial.

Il conviendra de prendre en compte cette qualité biologique aux abords du projet afin de la préserver.

Intégration et valorisation paysagère

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

Equipement en réseaux du site

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

3. Schéma d'aménagement

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

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

-  Zone d'étude : 0,3 Ha
-  Principe de création d'un accès routier et piétonnier
-  Principe de création d'une frange paysagère tamponnant les nuisances
-  Axe de la bande de bruit de 300m



La zone d'étude est concernée par :

- le corridor fluvial de la TVB du SCOT de l'Artois longeant la voie ferrée
- le corridor minier du SRCE longeant la voie ferrée
- la bande de bruit de 300m engendrée par la voie ferrée

Il conviendra de prendre en compte ces éléments dans les aménagements



BÉTHUNE

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SECTEUR ÉCONOMIQUE SITUÉ PRÈS DE LA RUE PALLISSY.

XI. SECTEUR SITUE ENTRE LA RUE SOLIDARITE ET LA RUE DU PONT DE PIERRES

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement à l'implantation d'activités économiques se situe dans la partie nord du tissu urbain principal de Béthune. Il prend place au sein du quartier Catorive de la commune et plus précisément à l'interface entre les activités économiques (présentant des constructions de volumes importants) implantées le long de l'Avenue Kennedy et les espaces résidentiels. Il représente une surface d'environ 0,7Ha et est occupé par une friche végétalisée et une mare.

La zone d'étude est bordée à l'ouest par des habitations et leurs jardins et à l'est par des constructions dédiées à l'activité économique et leurs parkings.

L'accessibilité de la zone est peu aisée. On peut y accéder en voiture par un passage étroit depuis la rue du Pont de Pierres. Un arrêt de bus se situe le long de la rue du Pont de Pierres, au croisement avec la rue Solidarité.

L'habitat présent à proximité se constitue d'un tissu ancien dense et d'une cité ouvrière.

Un cimetière communal se situe au nord-ouest du projet par-delà la rue du Pont de Pierres.



L'accès à la zone depuis la rue du Pont de Pierres – La zone n'est pas visible depuis ce point – Le passage est étroit

Le projet s'intègre dans un secteur mal desservi mêlant diverses vocations (équipement, activités économiques, espace résidentiel,...).

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

2. Orientations particulières

Accès au site

Un accès à la zone sera aménagé de façon sécurisée. Il sera dédié à la desserte routière et piétonnière.

Il prendra appui sur la rue du Pont de Pierres à l'ouest, en partie sur l'emplacement réservé du PLU.

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

Le carrefour créé sur la rue du Pont de Pierres devra être sécurisé pour l'ensemble des usagers.

Voirie

Une voirie de desserte pourra être aménagée depuis l'accès précité.

Elle devra être sécurisée pour l'ensemble des usagers.

Gestion des risques et nuisances

L'intégralité de la zone d'étude est concernée par le retrait et gonflement des argiles d'aléa moyen.

Une partie de la zone de projet est impactée par la bande de bruit de 100m engendrée par la rue du Pont de Pierre.

Il conviendra de prendre en compte ces données lors de l'aménagement de la zone.

Architecture

Afin de limiter les nuisances sonores les constructions devront bénéficier de matériaux à bonne capacité d'isolation.

Intégration et valorisation paysagère

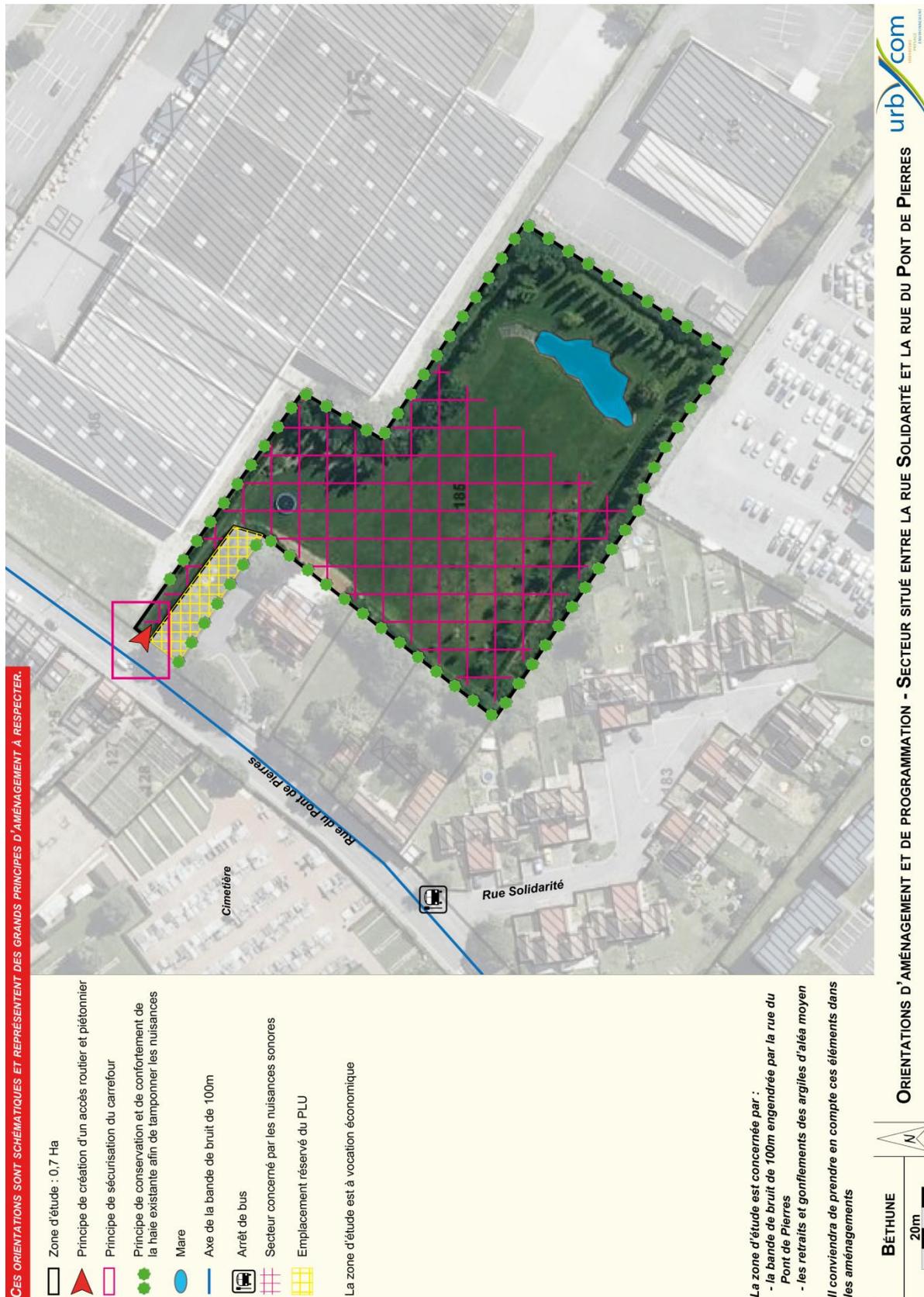
Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce projet et par les alentours, il conviendra d'aménager une frange paysagère sur les limites de la zone de projet (ouest, est, sud et nord). Ceci permettra de gérer les nuisances, notamment visuelles,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

Équipement en réseaux du site

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

3. Schéma d'aménagement

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



XII. PARC DU QUAI DE BRUAY

1. Contexte et enjeux

Situé au sein du quartier « Catorive » au nord-ouest de Béthune, le site de projet est dédié au développement de la polyclinique et à la création d'espaces de loisirs. Sa surface d'environ 3,5 hectares investit un espace non urbanisé et fortement végétalisé (arbres et arbustes, espaces enherbés), situé entre des habitations et un bras d'eau cerné de murs de briques. Le tissu urbain alentour est constitué principalement d'habitat mixte (pavillons, habitat ancien, etc.).



Site du projet (fig. droite) et accès au site du projet (fig. gauche)

L'accès à la zone est actuellement possible depuis les rues du Pré des Rois (sud) et du Quai de Bruay (est), toutes deux ouvertes à la circulation motorisée, et par le chemin piétonnier au nord. Plusieurs sentiers ou chemins de loisirs se situent à proximité directe du site : sentier de Catorive, rando Busne VTT, GRP boucle du Bassin minier, itinéraire de liaison équestre et itinéraire de liaison entre les espaces naturels sensibles. L'arrêt de bus Anne d'Artois, rue d'Aire, permet la desserte du secteur par les transports en commun (lignes TADAO 10, 20 et 54).



Accès au Parc du Quai de Bruay depuis la rue du Pré des Rois au sud – Jardins potagers solidaires



L'accès depuis la rue du Quai de Bruay au nord-est – La parc et la voie piétonne (à gauche) – Les perspectives visuelles sont de grande qualité.

Les parcelles au nord du site disposent d'une végétation spontanée d'un intérêt écologique faible. Le quai le long du bras d'eau présente cependant un fort potentiel paysager et de loisir.

Les parcelles au sud du site sont caractérisées en tant que « pairie » et zone humide au SDAGE. Elles sont également concernées par des aléas d'accumulation faible à forte repérés au PPRI et par une zone d'inondation constatée. Un potager solidaire se situe au sud du projet, au niveau de la rue du Pré des Rois.

En croisant les orientations du PADD et les éléments de diagnostic ci-dessus, les enjeux suivants peuvent être repérés :

- Le traitement des limites extérieurs (projet/tissu urbain existant) et intérieurs (équipements et habitats/espaces de loisirs) du projet.
- La qualité paysagère du site
- L'accessibilité du site tant par les véhicules motorisés que par les piétons, cyclistes et autres types de mobilités. Un intérêt particulier doit être porté à la connexion des futures voies piétonnes du site avec le réseau de chemins et sentiers existants à proximité. Ce dernier enjeu est d'autant plus important que les parcelles du parc se situent en cœur d'îlot et peuvent être enclavées par le futur projet. Une bonne visibilité des accès aux espaces de loisirs et la création de sentiers en nombre suffisant sont indispensables à la bonne fréquentation du lieu.
- La gestion du flux des véhicules motorisés sur le site (véhicules du public, camions d'approvisionnement, stationnements, etc.)
- La préservation de la pairie humide repérée dans le SDAGE et la compatibilité des aménagements projetés sur la zone avec cette caractérisation.
- La gestion de l'eau sur l'ensemble du projet

2. Orientations particulières

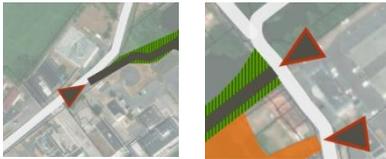
Accès et voirie



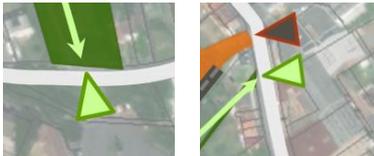
Le site dispose de trois accès pour les véhicules motorisés :

- Un accès rue Emile Basly, à une extrémité du bras d'eau en entrée de quai (image gauche)

- Deux accès rue du Quai de Bruay, dont un également en entrée de quai (image droite)



Deux accès sont réservés aux circulations non motorisées, dites « actives » (piétons, vélos, autres engins de déplacement personnels). L'accès principal se situe rue du Près aux Rois (image gauche) ; le 2^e accès sera aménagé rue du Quai de Bruay, à l'est (image droite).



Toutes les voies et accès devront être sécurisés et permettre des déplacements aisés des usagers.

Les accès et voies ouverts à la circulation motorisée du public devront être équipés d'espaces réservés aux piétons et devront être aménagés de manière à permettre aux personnes à mobilités réduites de se déplacer de manière confortable :

- Les trottoirs devront présenter un cheminement d'au moins 1,80m
- Les trottoirs devront être sans obstacles pour la roue, la canne ou le pied
- Les sols devront être non meubles, non glissant

L'ensemble des voies réservées aux « mobilités actives » (trottoirs, axes de « mobilités actives ») devra :

- Compléter et conforter les continuités piétonnes vers les sentiers et voies de circulation alentours
- Être le plus possible intégré et limiter les contacts avec les espaces alentours non naturels

Le sentier piéton aménagé le long du quai sera isolé de la route par un aménagement paysager (rideau de verdure, plantations, etc.). Il sera strictement réservé aux « mobilités actives » ; les scooters et autres deux-roues motorisés y seront interdits.



Les axes qui figurent les sentiers « mobilités actives » sur le schéma de l'OAP représentent des principes d'aménagement. De ce fait, le tracé définitif de ces axes peut être librement défini par le porteur de projet dans le cadre du respect de ces principes, explicités ci-dessous :

- Passer par le parc
- Relier le quai et son sentier « mobilité active » en traversant la zone de projet
- Relier la rue du Quai de Bruay et la rue du Près aux Rois.

Sur la zone du parc, l'aménagement des sentiers sera compatible avec le caractère humide et prairial des parcelles : les aménagements devront être légers et perméables (exemple : platelages, sentiers de terres battues, etc.). Les sentiers goudronnés ou réalisés en revêtement imperméable seront interdits sur ces parcelles. Les axes « mobilités douces » principaux permettant le bouclage de la zone devront

être aménagés de manière à permettre aux personnes à mobilités réduites de se déplacer de manière confortable :

- ils devront présenter un cheminement d'au moins 1,80m
- ils devront être sans obstacles pour la roue, la canne ou le pied
- Les sols devront être non meubles, non glissant, sans obstacle

Gestion des risques et nuisances

Les parcelles destinées à accueillir des constructions (« zone d'extension de la clinique Anne d'Artois » sur le schéma de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation) sont situées en zone blanche du PPRI, c'est-à-dire qu'elles devront être hydrauliquement neutres : les eaux de pluies devront être gérées sur l'unité foncière du projet.

Les espaces de stationnement pour véhicules légers seront perméables

Les parcelles du projet de parc, situées au sud du projet, sont concernées par des aléas du PPRI de la Lawe.

Enfin, la rue d'Aire passant devant la polyclinique engendre des zones de bruit de 100 à 250m et impacte l'ouest de la zone d'étude. Les constructions situées dans ces zones devront respecter les normes de construction en matière d'isolation acoustique.

Intégration et valorisation paysagère et ressource naturelle

Le cadre paysager actuel sera amélioré et valorisé. Le quai et ses entrées feront l'objet d'un aménagement qualitatif mettant en valeur le bras d'eau (ex : vues, plantations, etc.). L'organisation de la zone de projet permettra la visibilité du parc depuis le sentier piéton le long du quai, afin d'inciter les promeneurs à utiliser son espace.

Les vues devront être qualitatives depuis les chemins réservés aux piétons ou à la « mobilité active ». Les interfaces entre les espaces de loisirs (sentiers, parc, quai aménagé), les infrastructures (route, polyclinique, future clinique psychiatrique) et les habitations (future résidence intergénérationnelle et habitations existantes) **seront traitées de manière paysagère.**

La prairie humide sera intégrée au parc : les aménagements permettant son ouverture au public ne devront pas contrevenir à la nature des parcelles (zone humide). Ainsi, les aménagements devront être légers et perméables ; les revêtements imperméables seront interdits sur la zone humide et devront être circonscrits aux espaces du parc non concerné par cette caractérisation.

Les espaces verts rattachés aux bâtiments projetés favoriseront la biodiversité des sites, par leur nature et par la création de liens écologiques entre le quai, les espaces autour des bâtiments et le parc. Dans le cas où le porteur de projet souhaiterait clore les parcelles, les clôtures devront permettre le passage de la petite faune et seront hydrauliquement neutres.

Préservation de l'environnement et des continuités écologiques du site

L'évaluation environnementale réalisée de juin à septembre 2021 a permis d'améliorer la prise en compte des impacts du projet d'extension de la Clinique Anne d'Artois sur les milieux naturels et le paysage (trame verte, biodiversité, présence de l'eau, ...).

Le site de projet d'extension de la Clinique Anne d'Artois s'inscrit dans un contexte arbustif et arboré important, de manière spontanée ou anthropique. Afin de préserver ce caractère végétal, un coefficient de biotope par surface (CBS) est inscrit dans le règlement de la zone 1AUh pour s'assurer de la qualité environnementale du projet.

De plus, le bois de Sainte-Lucie participe à cette ambiance : son alignement sera maintenu afin de conserver des espèces de hautes tiges. Il sera prolongé par un traitement végétalisé des franges dont les espèces d'arbres et d'arbustes plantées seront locales dans un but paysager et écologique.

La végétalisation du site participe à maintenir une biodiversité existante (présence d'oiseaux et de chiroptères principalement). En complément des mesures citées ci-dessus, des clôtures perméables faciliteront le passage de la petite faune et un cahier de recommandations à destination de l'aménageur permettra de favoriser la biodiversité sur le site (pose de nichoirs et gîtes à chiroptères, gestion différenciée des espaces verts, trame noire, ...) et de limiter l'impact des constructions, particulièrement en phase chantier.

Enfin, le site de projet s'insère dans un environnement où la présence de l'eau est importante : au nord par le bras mort du Canal, et au sud par la zone Nh, zone naturelle à dominante humide. Sur cette dernière, des fossés existent et seront préservés afin de maintenir des continuités écologiques entre le nord et sud de l'OAP.

Équipement en réseaux du site

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

3. Schéma d'aménagement

Les schémas qui suivent retranscrivent les grands principes des orientations particulières d'aménagement et d'urbanisme exposées ci-dessus.



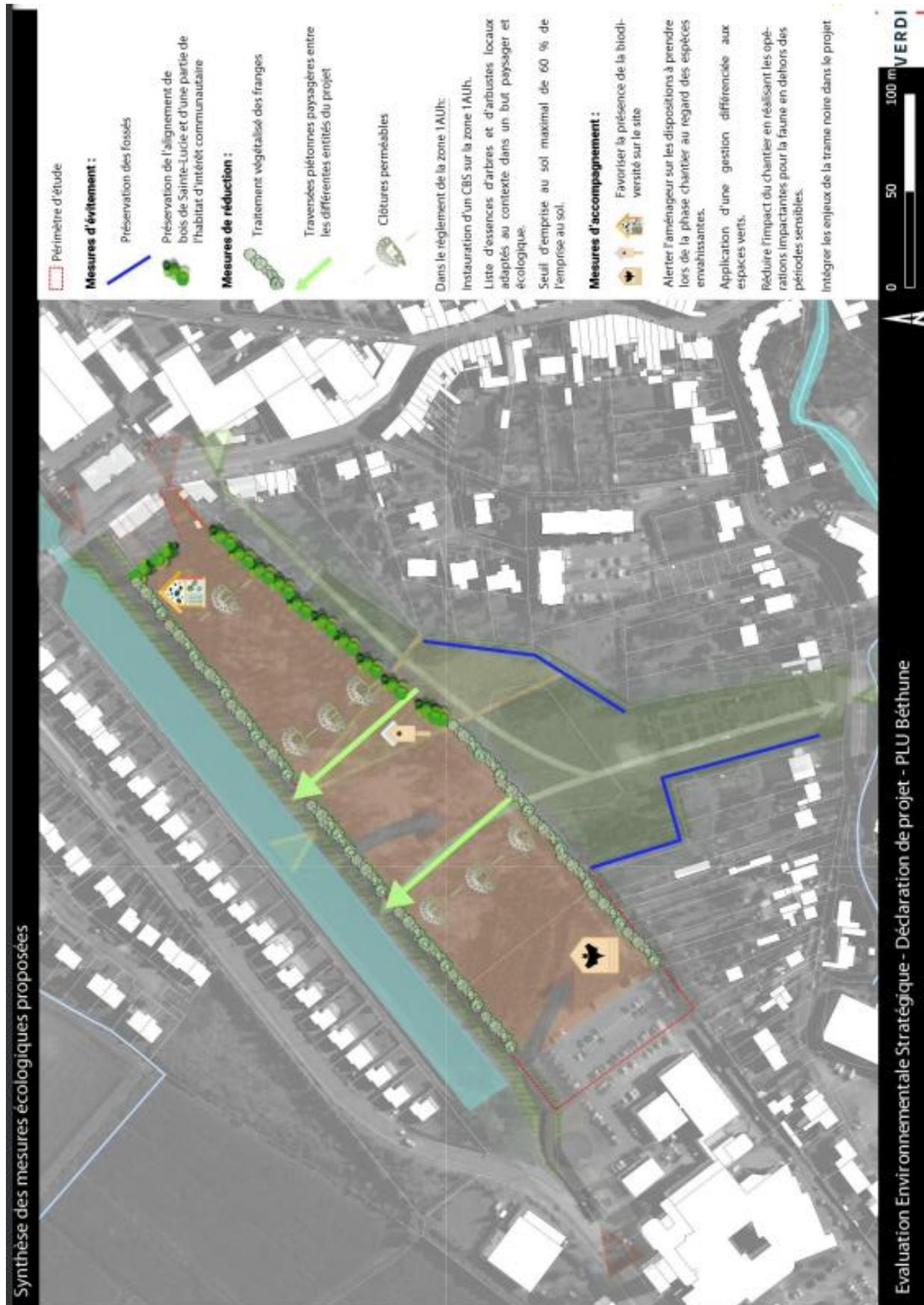
Légende

Extension de la clinique Anne d'Artois

- Principe de zone d'extension de la clinique Anne d'Artois
- Principe d'accès piétons et véhicules motorisés
- Principe de voies d'accès pour les véhicules motorisés (public)
- Principe de voie logistique (fermée au public)
- Parc et espaces publics de loisirs**
- Itinéraires, liaisons et sentiers de randonnées existants
- Principe d'un bouclage « mobilité active »
- Principe d'accès réservés aux mobilités actives
- Principe d'aménagement de vues sur le bras d'eau et sur le parc depuis le quai
- Principe d'un aménagement paysager et écologique des espaces végétalisés existants
- Principe d'un aménagement paysager du quai et création d'une promenade réservée aux mobilités actives



Le schéma suivant vaut OAP au titre des continuités écologiques (article L.151-6-2 du code de l'urbanisme) au regard de l'évaluation environnementale menée sur le secteur.



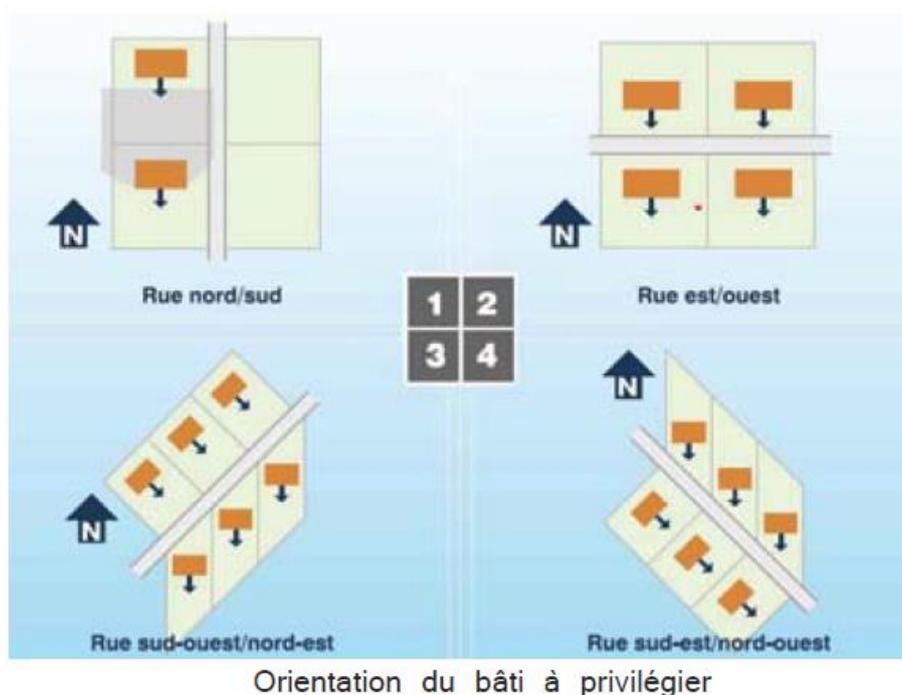
XIII. RECOMMANDATIONS POUR L'AMENAGEMENT DES ZONES D'ETUDES

Aménagement bioclimatique

L'urbanisation de la zone devra être basée sur des réflexions prenant en compte l'aménagement bioclimatique. L'opération devra s'adapter 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 terme de confort de vie et de réduction des coûts, il conviendra de :

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



Energie

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

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

Déchets

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

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

Eau

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

Dispositifs Techniques

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

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

