



Modification du Plan Local d'Urbanisme BULLY-LES-MINES

*Orientations d'aménagement et de
programmation-PLU modifié*

Approuvé le :

5 février 2021

SAS UrbYcom
Aménagement & Urbanisme

85 Espace Neptune
Rue de la Calypso
62110 HENIN-BEAUMONT

Tel. 03 62 07 80 00
Fax. 03 62 07 80 01
Mail. contact@urbycom.fr

TABLE DES MATIERES

<u>I. AVANT-PROPOS</u>	p 2
<u>II. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DES PARCELLES SITUEES ENTRE LA RUE DE LOOS ET LA RD75</u>	p 5
<u>III. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DES PARCELLES SITUEES ENTRE LA RUE DES HIRONDELLES ET L'A26</u>	p 8
<u>IV. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DES PARCELLES SITUEES ENTRE LA RUE DE CONDE ET LE BOULEVARD DES ALOUETTES</u>	p 11
<u>V. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DES PARCELLES SITUEES ENTRE LA VOIE FERREE ET LA RUE DES 4 HALLOTS</u>	p 13
<u>VI. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DES PARCELLES SITUEES AU CARREFOUR DE LA RUE BEUGNET ET DU BOULEVARD DE LA SEINE</u>	p 16
<u>VII. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE L'ILOT SITUE ENTRE LA VOIE FERREE ET LE COMPLEXE SPORTIF</u>	p 19
<u>VIII. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DES PARCELLES SITUEES DE PART ET D'AUTRE DE LA RUE VOLTAIRE (AU NORD DE LA VOIE FERREE)</u>	p 22
<u>IX. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION – RENOUVELLEMENT URBAIN DE LA CITE DES BREBIS</u>	p 25
<u>X. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION – SECTEUR CORONS D'AIX</u>	p 28
<u>XI. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION – PARCS D'ACTIVITES DE L'ALOUETTE ET QUADRAPARC</u>	p 32
<u>XII. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION – JARDINS DE L'ARTOIS</u>	p 36
<u>XIII. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DES PARCELLES SITUEES ENTRE LES RUES HOUQUE ET RHIN ET DANUBE</u>	p 40
<u>XIII. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DES PARCELLES DE LA FRICHE LEFAIT</u>	p 43

I. AVANT-PROPOS

Le Plan Local d'Urbanisme et les orientations d'aménagement et de programmation

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA COMMUNE DE BULLY-LES-MINES

Orientations d'aménagement et de programmation et d'urbanisme des parcelles situées entre la rue de Loos et la RD75.

II.1 Contexte et enjeux

Le site d'étude se trouve au nord du tissu urbain principal de la commune de Bully-les-Mines. Il vient se caler entre les habitations de la rue de Loos (situées sur la commune de Mazingarbe) au nord-est et la voie ferrée au sud-ouest. Il est situé en entrée de commune depuis Mazingarbe, et vient occuper un espace constitué en majorité de friches économiques.

Situé à 2,2km du centre-ville et d'une superficie de 2,7ha, le site d'étude s'intercale entre des espaces plutôt naturels (ancienne fosse 2 de Béthune) et des espaces urbanisés.

Actuellement occupé par quelques bâtiments d'activité et par une végétation rase et arborescente, le site est bordé du sud-ouest au sud-est par un boisement traversé par des chemins et par une friche économique. Le nord-est du site est constitué de fonds de jardins des habitations de la rue de Loos (Mazingarbe), tandis que le nord-ouest est bordé par la RD75. La façade de la RD75 est très peu urbanisée ce qui rend le site très visible depuis l'axe routier.

Le site est actuellement accessible depuis la RD75.

Le site présente un intérêt environnemental par sa proximité à l'ancienne fosse 2 qui présente un environnement boisé intéressant. L'enjeu sera de concilier habitat, économie et loisirs sur le site.

II.2 Orientations particulières

Accès

Six accès à la zone seront possibles.

Trois supporteront le passage de véhicules motorisés :

- Depuis la RD75,

Trois supporteront des déplacements doux :

- Depuis le sud-est, entre le site et le milieu naturel de l'ancienne fosse 2,
- Depuis le nord-est, entre le site et le terrain multisport,
- Depuis le sud-ouest, entre le site et le chemin longeant la voie ferrée.

Les accès routiers devront être sûrs et lisibles pour tous les usagers de la route afin de limiter les accidents.

Voirie

Une voirie primaire permettra de boucler la zone et de la rattacher aux quartiers alentour. Elle prendra appui sur les trois accès routiers précisés ci-dessus. Elle permettra une évolution sécurisée au sein de la parcelle d'étude.

Afin de permettre une desserte sécurisée du site, la RD75 devra être restructurée de façon à permettre les aménagements qualitatifs et sûrs des futurs accès.

Liaison piétonne

Une liaison piétonne sera mise en place entre le site d'étude et l'ancienne fosse 2 au sud-est, entre le site d'étude et la voie ferrée au sud-ouest, ainsi qu'entre le site et le terrain multisport. Elle prendra appui sur la voie primaire du site et sur les accès cités ci-dessus. Elle traversera la zone d'habitats et la zone

économique. Elle permettra de diversifier les modes de déplacement au sein de la zone et d'apporter plus de sécurité et de confort pour les usagers.

En complément de l'offre de déplacements alternatif, l'abribus sera implanté à proximité de l'accès routier le plus au nord.

Organisation – Répartition - Implantation

Le site d'étude sera partitionné en deux zones de vocations différentes. Une première, située en façade de RD75, au nord dédiée à l'implantation de logements ou de commerces.

La seconde, également en façade de la RD75, au sud, est dédiée à l'activité économique. L'implantation des bâtiments économiques pourra s'inspirer du plan ci-dessous.

Le cheminement doux traversant permettra de lier cette zone aux zones naturelles et d'habitat à proximité.

L'implantation des constructions se fera en front à rue le long de la RD75 afin d'imposer un rythme lors de la traversée du secteur.

Il conviendra de respecter une densité minimale de 40 logements par hectare.

Traitement urbain et architectural

Compte tenu de la proximité de cet îlot avec la cité jardin n°2, et son caractère structurant dans le paysage urbain existant, il sera indispensable de s'orienter vers des constructions d'une qualité architecturale en rapport direct et en harmonie avec l'architecture de la cité minière existante.

Intégration paysagère et gestion des ressources naturelles

Dans un objectif d'intégration paysagère du site d'étude, ses limites sud et est seront traitées de manière qualitative au moyen d'une frange paysagère. Celle-ci devra permettre une bonne transition et une bonne gestion des vues et des bruits entre les différents espaces et différentes vocations.

Risques

Un risque de présence de puits de mine est présent sur le site d'étude. Il conviendra de se référer au plan de zonage pour connaître les périmètres.

Équipement en réseaux du site

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

Les dispositifs de récupération des eaux pluviales, qu'il s'agisse d'une récupération domestique ou d'une récupération par infiltration à la parcelle, sont à privilégier, étant donné la nature du terrain.

II.3 Schéma d'aménagement

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

Compte tenu de la proximité de cet îlot avec la cité jardin 2 et son caractère structurant dans le paysage urbain existant, il sera indispensable de s'orienter vers des constructions d'une qualité architecturale en rapport direct et en harmonie avec l'architecture de la cité minière existante.

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

-  Périmètre d'étude
-  Création d'une voirie primaire
-  Création d'une liaison piétonne
-  Restructuration de la voie
-  Sécurisation du carrefour
-  Implantation d'un nouvel abribus
-  Implantation en front à rue
-  Implantation de bâtiments économiques
-  Création d'une frange paysagère

Surface du projet : 2,7Ha Distance du centre-ville : 2,2km



Le risque de puits de mine est présent sur le site d'étude
 Densité minimale à respecter : 40 lgts/Ha

Orientations d'aménagement et de programmation des parcelles situées entre la rue de Loos et la RD75




Orientations d'aménagement et de programmation des parcelles situées entre la rue des hirondelles et l'A26.

III.1 Contexte et enjeux

Le site d'étude se trouve à l'ouest tissu urbain principal de la commune de Bully-les-Mines. Il vient se caler entre des habitations, des espaces agricoles et l'A26.

D'une superficie de 8,2ha environ, le site d'étude situé à 830m du centre-ville s'intercale entre des espaces urbanisés ou non. Il vient développer l'urbanisation existante en remplissant en partie un îlot enclavé entre des habitations à l'est, un chemin cavalier au nord et l'A26 à l'ouest et au sud.

Actuellement occupé par des terres cultivées et par quelques habitations et est traversé par la rue Sagnol. Le site est bordé à l'est par des fonds de jardins des habitations des rues des Bergeronnettes et Sagnol. Les franges sud, ouest et nord sont bordées par des espaces cultivés agricoles.

Le site est actuellement accessible pour les véhicules motorisés :

- depuis la rue Sagnol (voie traversant le site en son centre).

Le site s'insère dans une trame mêlant milieu urbanisé et milieu naturel qu'il convient de conforter.

III.2 Orientations particulières

Accès

Un accès dédié aux véhicules motorisés sera à aménager depuis la rue Sagnol. Cette rue supportera également les liaisons sécurisées entre la partie nord et la partie sud du site d'étude.

Un accès piétonnier est prévu à l'est sur la partie sud de la zone d'étude. Il permettra de lier le site à la trame verte et bleue venant de l'est.

Voirie et sécurité routière

Une voirie primaire sera aménagée sur l'ensemble du site d'étude. Elle permettra la desserte de la zone depuis l'accès créé. Elle structurera la zone d'étude.

Les traversées nouvellement créées sur la rue Sagnol et permettant de la franchir devront être sécurisées.

Implantation - Répartition

Les futures habitations viendront s'implanter en lien avec l'axe primaire.

Deux zones privilégiées pour l'implantation de logements collectifs ont été définies. La première se trouve au nord-est de la zone d'étude située au sud de la rue Sagnol et la seconde se situe au sud de la zone d'étude située au nord de la rue Sagnol.

Intégration paysagère

Le projet formera une nouvelle entrée de ville en venant depuis la rue Sagnol (au nord-ouest). Cette entrée de ville devra être qualitative avec la mise en place d'un traitement paysager en entrée de commune et de site (rue Sagnol).

Programmation, aménagement

La zone d'étude recevra à minima 25 logements/Ha. Le secteur nord ne pourra être aménagé que lorsque le secteur sud sera totalement aménagé. De plus, un phasage des opérations d'aménagement sera effectué au sein de chaque secteur (Nord et Sud).

Perspective d'évolution

Des perméabilités devront être aménagées et conservées sur la frange ouest du projet marquée par des espaces agricoles. Ces connexions futures permettront à un éventuel futur projet de s'y raccrocher et de limiter son enclavement.

Transport en commun

Un arrêt de bus se situe à proximité de la zone d'étude. Le projet d'habitat s'inscrit dans le réseau de déplacement communal.

Equipement en réseaux du site











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

Les dispositifs de récupération des eaux pluviales, qu'il s'agisse d'une récupération domestique ou d'une récupération par infiltration à la parcelle, sont à privilégier.

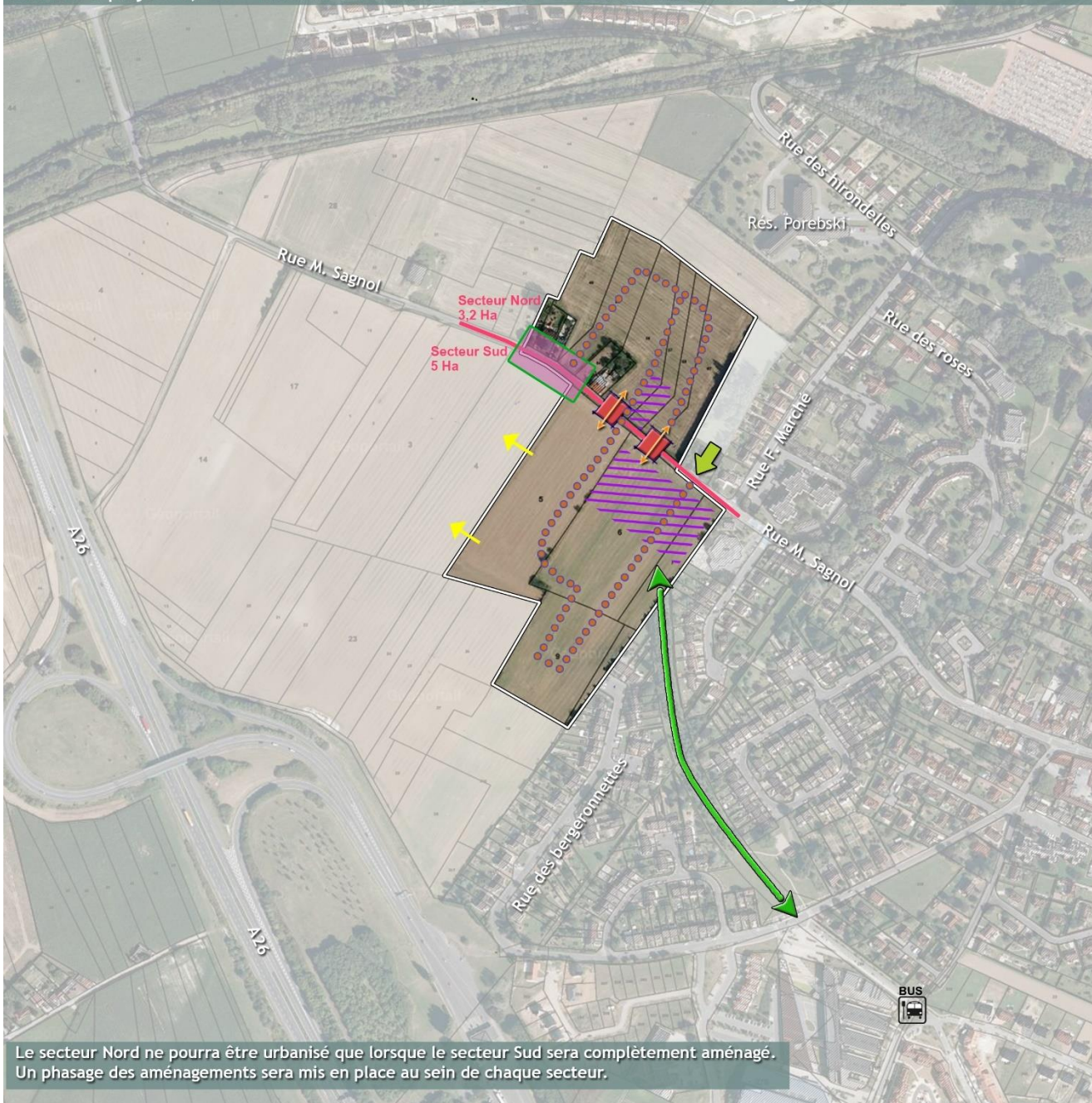
III.3 Schéma d'aménagement

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

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

-  Périimètre d'étude
-  Création d'une voirie primaire
-  Accès ou sortie à la zone
-  Connexion à la trame verte et bleue
-  Connexion à la voirie
-  Limite de secteur
-  Marquage de la nouvelle entrée de ville
-  Création d'espaces mutables afin de maintenir des perspectives d'évolution
-  Aménagement sécurisé des traversées
-  Zone privilégiée pour l'implantation d'un collectif

Surface du projet : 8,2Ha Distance du centre-ville : 830m Densité minimale: 25 logements/Ha



Le secteur Nord ne pourra être urbanisé que lorsque le secteur Sud sera complètement aménagé. Un phasage des aménagements sera mis en place au sein de chaque secteur.



0 100 m
Bully-les-Mines



Orientations d'aménagement et de programmation des parcelles situées entre la rue des hirondelles et l'A26



Orientations d'aménagement et de programmation des parcelles situées entre la rue de Condé et le boulevard de Alouettes.

IV.1 Contexte et enjeux

Le site d'étude se trouve dans le tissu urbain principal de la commune de Bully-les-Mines. Il vient combler un vide laissé, entre les fonds de jardins des habitations des rues de Condé, du Bellay, Villon, du Maroc. Il s'insère entre des habitations traditionnelles (au nord, rue de Condé) et des habitations plus récentes (au sud).

D'une superficie d'1,5ha et situé à 800m du centre-ville, le site d'étude vient urbaniser en profondeur des parcelles occupées par une végétation herbacée rase.

Le site est bordé sur toutes ses franges par des fonds de jardins. Seul un espace non bâti permet d'observer le site depuis la rue de Condé.

Le site n'est actuellement pas accessible directement via la voirie. Seul un portail situé sur la rue de Condé en permet l'accès.

Le site ne présente pas d'intérêt environnemental particulier.

IV.2 Orientations particulières

Accès

Deux accès à la zone seront possibles.

Ils supporteront le passage de véhicules motorisés :

- rue de Condé, au nord, au moyen d'une percée dans le mur.
- rue du Bellay, au sud-ouest.

Voirie

Une voirie primaire permettra de boucler la zone et de la rattacher aux quartiers alentour. Elle prendra appui sur les deux accès routiers précisés ci-dessus, et joindra donc la rue de Condé et la rue de Bellay. Elle structurera le projet et permettra une évolution sécurisée au sein de la parcelle d'étude.

Une voirie secondaire s'appuiera sur la première afin de desservir les habitations.

Valorisation patrimoniale et cohérence urbaine

Le muret en place sur la rue de Condé devra être percé pour accueillir l'accès au site d'étude. Cependant, une fois l'accès créé, il conviendra de reconstruire et de conforter le muret de façon à préserver l'identité du lieu ainsi que la cohérence urbaine.

Il conviendra de respecter une densité minimale de 40 logements par hectare.

Transport en commun

Un arrêt de bus se situe à proximité de la zone d'étude. La gare se situe à quelques centaines de mètres. Le projet d'habitat s'inscrit dans le réseau de déplacement communal.

Equipement en réseaux du site

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

Les dispositifs de récupération des eaux pluviales, qu'il s'agisse d'une récupération domestique ou d'une récupération par infiltration à la parcelle, sont à privilégier, étant donné la nature du terrain.

IV.3 Schéma d'aménagement

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



Orientations d'aménagement et de programmation des parcelles situées entre la voie ferrée et la rue des 4 Hallots.

V.1 Contexte et enjeux

Le site d'étude se trouve au nord du tissu urbain principal de la commune de Bully-les-Mines. Il vient se caler entre des habitations, une ligne de chemin de fer, un espace sportif et un chemin cavalier.

D'une superficie de 9,9ha, et situé à 640m du centre-ville, le site d'étude entre urbanisation et infrastructures. Actuellement occupé par des terres cultivées, le site est bordé, du nord-ouest au sud-ouest, par des fonds de jardins. Seuls deux espaces non urbanisés laissent entrevoir le site depuis la rue des 4 Hallots et la rue Monchy.

La voie ferrée accompagnée de sa végétation borde la frange nord. La frange Est est constituée par des terrains de l'espace sportif, des fonds de jardins de la rue France et d'un chemin cavalier.

Le site est actuellement accessible depuis la dent creuse située sur la A. France (à l'est), ainsi qu'à deux endroits depuis la rue Monchy et des 4 Hallots.

Le site ne présente pas d'intérêt environnemental particulier, mais présente l'opportunité de concilier des aménagements à vocation sportive, d'habitat et paysagère (appui sur le cavalier).

V.2 Orientations particulières

Accès

Trois accès à la zone seront possibles.

Deux supporteront le passage de véhicules motorisés :

- rue des 4 Hallots, au nord-ouest,
- rue Monchy, au sud-ouest.

Le dernier accès sera dédié aux piétons, il liera la rue A. France au site d'étude (à l'est) depuis un passage entre les habitations.

Voirie

Une voirie structurante permettra de boucler la zone et de la rattacher aux quartiers alentour. Elle prendra appui sur les deux accès routiers précisés ci-dessus, et joindra donc la rue Monchy à la rue des 4 Hallots. Elle permettra une évolution sécurisée au sein de la parcelle d'étude.

Liaison piétonne

Une liaison piétonne sera mise en place entre le site d'étude et les habitations implantées sur la rue A. France. Elle se raccordera à la voirie primaire du site d'étude.

Elle permettra de diversifier les modes de déplacement au sein de la zone et d'apporter plus de sécurité et de confort pour les usagers, notamment entre le site d'étude et le complexe sportif.

Gestion des nuisances

La voie ferrée bordant la limite nord du site engendre des nuisances qu'il convient de limiter lors des aménagements de la zone. Cette voie entraîne un périmètre dans lequel il est nécessaire de gérer ces nuisances. Ainsi dans une bande de 300m depuis la voie ferrée, des dispositions particulières concernant le bruit devront être prises. C'est ainsi qu'un mur anti-bruit sera mis en place le long du site d'étude entre ce dernier et la voie ferrée.

Implantation – Organisation

Dans l'optique d'une gestion des nuisances, le nord du site d'étude (directement en contact avec la voie ferrée), accueillera l'extension du stand de tir. Les habitations s'implanteront au-delà de cette zone d'extension.

Concernant les futures habitations de la rue Monchy, elles devront être implantées en front à rue de façon à conserver le rythme urbain dominant.

Il conviendra de respecter une densité minimale de 40 logements par hectare.

Intégration paysagère

Afin de tamponner les nuisances sonores et visuelles, d'intégrer le projet dans son environnement et de proposer un cadre de vie agréable, une haie paysagère sera mise en place en complément du mur anti-bruit le long de la frange nord entre le site et la voie ferrée.

Transport en commun

Des arrêts de bus se situent à proximité de la zone d'étude. Le projet d'habitat s'inscrit dans le réseau de déplacement communal.

Équipement en réseaux du site

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

Les dispositifs de récupération des eaux pluviales, qu'il s'agisse d'une récupération domestique ou d'une récupération par infiltration à la parcelle, sont à privilégier, étant donné la nature du terrain.

V.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 schématiques et représentent des grands principes d'aménagement à respecter.

-  Périmètre d'étude
-  Création d'une voirie primaire
-  Création d'un liaison piétonne vers le complexe sportif
-  Implantation en front à rue
-  Installation de protections acoustiques
-  Accompagnement paysager
-  Zone d'extension du stand de tir

Surface du projet : 9,9Ha Distance du cente-ville : 640m
 Densité minimale: 40 logements/Ha



Limite de 300m de protection contre les nuisances sonores liées à la voie ferrée



0 50 m
 Bully-les-Mines

Orientations d'aménagement et de programmation des parcelles situées entre la voie ferrée et la rue des 4 Hallots



Orientations d'aménagement et de programmation des parcelles situées au carrefour de la rue Beugnet et du boulevard de la Seine.

VI.1 Contexte et enjeux

Le site d'étude se trouve au nord-ouest de la commune de Bully-les-Mines. Il vient occuper un îlot inoccupé au milieu d'un secteur urbanisé.

D'une superficie d'1,3Ha et situé à 1,3km du centre-ville, le site d'étude vient aménager l'intégralité d'un îlot actuellement occupé par une végétation herbacée.

Le site est bordé par :

- le Bd François, à l'ouest,
- la rue Houque, au sud,
- la rue Beugnet, à l'est,
- le Bd de la Seine, au nord.

L'environnement urbain est essentiellement composé d'habitats émanant de projets d'aménagement récents. Vers l'ouest, une ambiance plus arborée se profile autour de maisons pavillonnaires.

Le site est actuellement accessible sur l'ensemble de son périmètre.

Le site ne présente pas d'intérêt environnemental particulier, mais présente l'opportunité de traiter l'intégralité d'un îlot.

VI.2 Orientations particulières

Accès

Un accès obligatoire devra être aménagé depuis la frange nord (Bd de la Seine). Un accès potentiel à la zone sera possible depuis le sud (rue N. Houque).

Ils supporteront le passage de véhicules motorisés et des modes doux et devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers.

Voirie

Une voirie primaire structurante permettra de boucler la zone et de la rattacher aux quartiers alentour. Elle prendra appui sur l'accès nord et sur un des deux accès potentiels.

Programmation

Il conviendra de respecter une densité minimale de 15 logements par hectare.

Intégration paysagère et gestion des ressources naturelles

Dans un objectif d'intégration et de valorisation paysagère du site d'étude, il conviendra de traiter sa frange Est au moyen d'un traitement végétalisé.

Transport en commun

Un arrêt de bus se situe à proximité de la zone d'étude. Le projet d'habitat s'inscrit dans le réseau de déplacement communal.

Equipement en réseaux du site

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

Les dispositifs de récupération des eaux pluviales, qu'il s'agisse d'une récupération domestique ou d'une récupération par infiltration à la parcelle, sont à privilégier, étant donné la nature du terrain.

VI.3 Schéma d'aménagement

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



Orientations d'aménagement et de programmation de l'îlot situé entre la voie ferrée et complexe sportif.

VII.1 Contexte et enjeux

Le site d'étude se trouve à l'est du tissu urbain principal de la commune de Bully-les-Mines. Il vient se caler entre les voies ferrées et le complexe sportif.

Situé à 780m du centre-ville, le site d'étude s'intercale entre la RD166 et la gare de Bully-les-Mines sous forme d'une languette. Le projet vient aménager une friche délaissée par la SNCF.

Actuellement en friche et occupé par une végétation rase herbacée, le site est bordé, à l'ouest, par des espaces boisés, au nord, par des voies ferrées, à l'est par la gare communale, au sud par la RD166 végétalisée sur ses abords.

Le site est actuellement grillagé sur l'ensemble de son périmètre mais reste accessible depuis son extrémité Est via un portail.

Le site ne présente pas d'intérêt environnemental particulier, mais présente l'opportunité de reconquérir une friche à proximité d'espaces ouverts tout en gérant quelques nuisances.

VII.2 Orientations particulières

Accès

Les accès à la zone devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers. Afin de maximiser l'accessibilité de la zone, une liaison douce sécurisée devra être mise en place, sur le domaine public, entre la gare et la rue Coste et Bellonte.

Gestion des nuisances

La proximité de la voie ferrée au nord induira le respect d'un recul des aménagements d'au moins 6m par rapport à celle-ci. Les constructions devront respecter la réglementation acoustique.

Programmation - Organisation

A l'extrémité est du site d'étude, il conviendra d'aménager le prolongement du parking de la gare.

Au-delà du parking s'étendra un front bâti composé d'un habitat dense permettant d'habiller les franges de la voie ferrée.

Il conviendra de respecter une densité minimale de 50 logements par hectare.

Intégration paysagère et création d'espaces verts

Afin de réaliser la transition entre le site d'étude et la gare située à l'est, une frange paysagère pourra être plantée entre ces deux zones à l'est de la zone d'étude.

Cette haie permettra de gérer les échanges visuels et d'atténuer les nuisances sonores liées aux flux engendrés par la gare.

Pour soigner la cohérence du secteur et proposer des espaces agréables et de qualité, la partie ouest du projet, non urbanisable par sa forme, accueillera un espace vert en lien avec l'extrémité ouest déjà occupée par une végétation arborescente. Cet espace fera office d'espace tampon à l'ouest de la zone.

Transport en commun

La gare et des arrêts de bus se situent à proximité de la zone d'étude. Le projet d'habitat s'inscrit dans le réseau de déplacement communal.

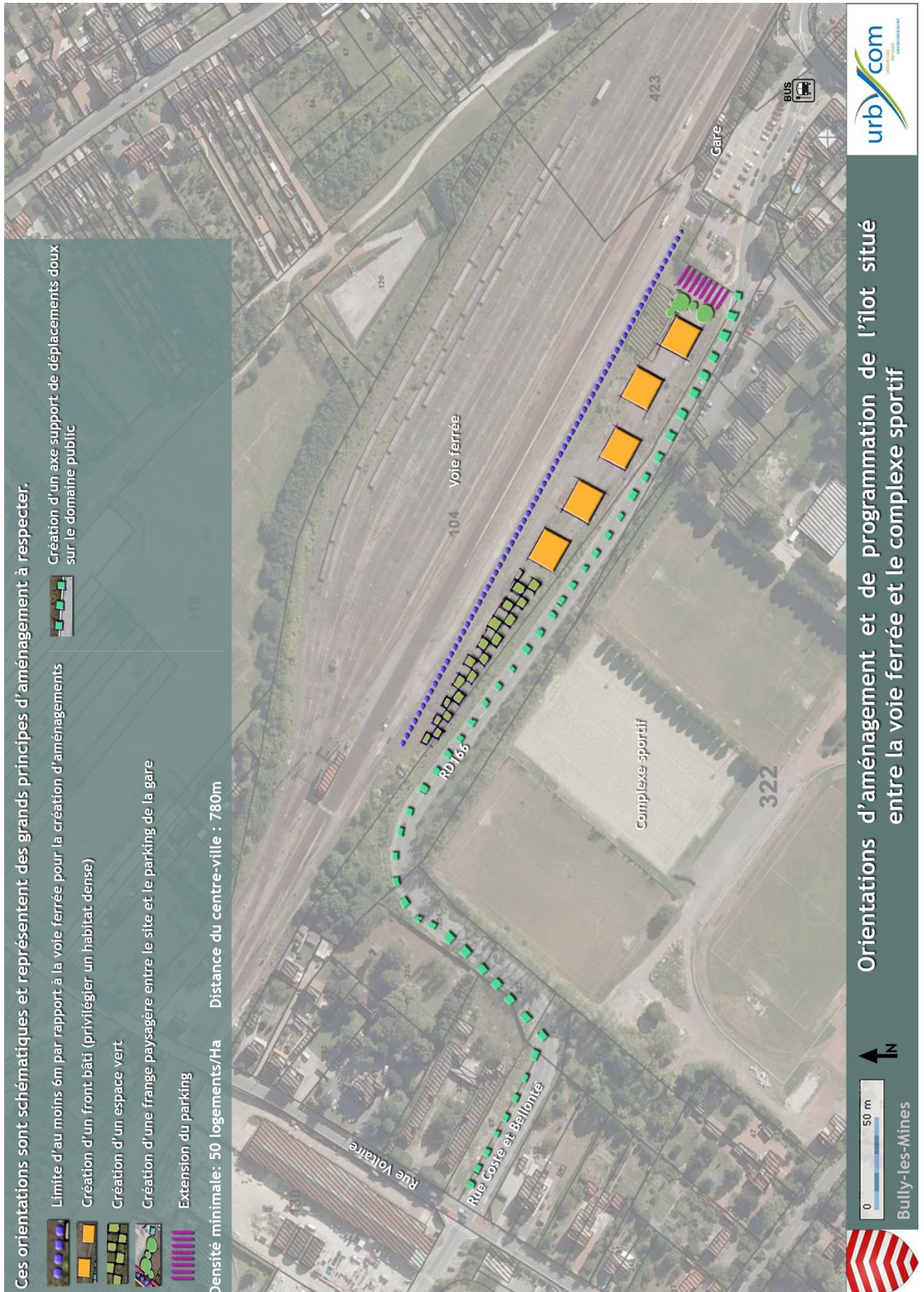
Equipement en réseaux du site

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

Les dispositifs de récupération des eaux pluviales, qu'il s'agisse d'une récupération domestique ou d'une récupération par infiltration à la parcelle, sont à privilégier, étant donné la nature du terrain.

VII.3 Schéma d'aménagement

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



Orientations d'aménagement et de programmation des parcelles situées de part et d'autre de la rue Voltaire (au nord de la voie ferrée).

VIII.1 Contexte et enjeux

Le site d'étude découpé en trois parties se trouve à l'est du tissu urbain principal de la commune de Bully-les-Mines.

- La première zone (zone 1) se situe à l'ouest du chemin de fer et à l'est de la rue de la Garonne,
- La deuxième zone (zone 2) se situe entre les habitations de la rue Voltaire et la voie de chemin de fer,
- La troisième zone (zone 3) se situe à l'est des habitations de la rue Voltaire et au nord de la gare.

La première zone est cernée par le chemin de fer à l'ouest, la rue de la Garonne et la rue de la Canche à l'ouest et le fond de jardin d'une construction implantée le long de l'impasse de la Lys.

La deuxième zone est cernée à l'ouest et au sud par la voie ferrée, au nord par un espace naturel traversé par un cheminement piétonnier et à l'est par les fonds de jardins des habitations de la rue Voltaire.

La troisième zone est cernée à l'ouest par la rue Voltaire et les fonds de jardins des habitations en place, au nord par des espaces naturels, à l'est par un bassin de tamponnement des eaux et au sud par les voies ferrées.

D'une superficie totale de 7ha (dans sa version élargie), le site d'étude se trouve environ à 830m du centre-ville.

Les zones 1 et 3 sont actuellement occupées par une végétation herbacée rase, tandis que la zone 2 est occupée par des espaces cultivés.

Actuellement, la zone 1 est accessible par la rue de la Garonne et par l'impasse de la Lys. La zone 2 est accessible par un délaissé le long de la rue Voltaire. La zone 3 est accessible depuis une dent creuse en façade de la rue Voltaire.

Le projet vient aménager en profondeur des parcelles plutôt enclavées entre des espaces urbanisés, des espaces naturels et des infrastructures.

Le site présente l'opportunité de concilier ces différents milieux lors des futurs aménagements.

VIII.2 Orientations particulières

Accès

Zone 1 :

Deux accès potentiels pour les véhicules non précisés car ils seront à déterminer en fonction du projet :

- Depuis la rue de la Garonne,
- Depuis l'impasse de la Lys.

Zone 2 :

Deux accès supporteront le passage de véhicules motorisés :

- Les deux accès seront mis en place depuis la rue Voltaire, de part et d'autre de la poche d'habitats existante.

Deux accès piétonniers seront mis en place :

- Vers le nord, afin de raccorder le site au chemin piétonnier existant.

Zone 3 :

Deux accès supporteront le passage de véhicules motorisés :

- Depuis l'impasse Voltaire,
- Depuis la rue Voltaire.

Trois accès piétonniers seront mis en place :

- Vers le nord, afin de raccorder le site au chemin piétonnier existant.

Voirie

Une voirie permettra de boucler les zones 2 et 3. Elle se répondra de part et d'autre de la rue Voltaire et structurera les deux zones.

La création de cette voirie primaire nécessitera la restructuration de l'impasse Voltaire (au sud de la zone 3) afin qu'elle puisse supporter les nouveaux flux circulatoires.

La voirie prendra appui sur les accès routiers précisés ci-dessus. Elle permettra une évolution sécurisée au sein des parcelles d'étude et désenclavera les parcelles.

Liaison piétonne

Des liaisons piétonnes seront aménagées entre les zones 2 et 3 et le chemin pédestre passant en frange nord de ces zones. Elles permettront de désenclaver les zones au moyen de mode de déplacement alternatif à la voiture et de proposer une offre de loisirs agréable.

Organisation - Implantation

Des préconisations concernant l'implantation des constructions sur la zone 1 sont définies. Elles préconisent une implantation en front à rue des habitations de la rue de la Garonne. Cette implantation répondra à celle des constructions minières déjà présentes.

Il conviendra de respecter une densité minimale de 40 logements par hectare.

Intégration paysagère et gestion des ressources naturelles

Un espace récréatif végétalisé sera aménagé à l'extrémité nord de la zone 2. Cet espace servira d'espace tampon entre les linéaires boisés accompagnant le chemin de fer, le chemin pédestre et le site d'étude. Il offrira ainsi un espace de détente amenant un confort de vie supplémentaire aux usagers.

Transport en commun

Des arrêts de bus ne sont pas situés à grande proximité de la zone d'étude (à l'ouest RD166 et à l'Est près de la gare). Le projet s'inscrit dans le réseau de déplacement communal, mais à une distance éloignée.

Équipement en réseaux du site

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

Les dispositifs de récupération des eaux pluviales, qu'il s'agisse d'une récupération domestique ou d'une récupération par infiltration à la parcelle, sont à privilégier, étant donné la nature du terrain.

VIII.3 Schéma d'aménagement

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



Orientations d'aménagement et de programmation – renouvellement urbain de la Cité des Brebis.

IX.1 Contexte et enjeux

Le site d'étude se trouve au nord du tissu urbain principal de la commune de Bully-les-Mines et au nord de la voie ferrée. Il est en limite de commune avec Mazingarbe.

Une école et une place viennent border le nord de la zone d'étude. L'orientation d'aménagement et de programmation s'applique ici à la Cité minière des Brebis. Il s'agit de programmer et d'opérer un renouvellement urbain sur ce secteur communal.

La Cité des Brebis s'insère entre le boulevard de la Loire, la Place de la Marne, la rue de la Moselle et la rue de la Garonne. Elle est également accessible depuis ces rues.

D'une superficie d'16,4ha et situé à 1km du centre-ville, le site d'étude est actuellement occupé par des habitations présentant des états différents (anciens à récents).

Le site présente un intérêt majeur d'intégration et de renouvellement urbain. Il s'agira de tenir compte du contexte et de respecter une cohérence urbaine au sein de la zone d'étude.

IX.2 Orientations particulières

Ainsi pour l'ensemble de la zone il conviendra de respecter les principes suivants :

Accès

Tous les accès créés ou restructurés devront recevoir un traitement de mise en sécurité pour tous les usagers.

Voirie

Si de nouvelles voiries sont recrées, elles devront présenter toutes les conditions de sécurité pour l'ensemble des usagers.

Liaison piétonne

Il conviendra de recréer ou de conforter le maillage doux sur l'ensemble de la Cité des Brebis. Ces connexions piétonnes devront être sécurisées et devront permettre de lier la zone avec les espaces et quartiers alentours et vers les lieux de loisirs et de promenade.

Organisation - Implantation

Il conviendra de créer une placette au sein de la zone de façon à apporter un espace partagé de respiration et de convivialité.

Il conviendra également de conserver le rythme et le style urbain en place, notamment en termes de reculs, de densité (30 lgt/ha), de matériaux (briques), de hauteur (comprises entre R+1 et R+C) afin de préserver l'homogénéité du secteur. Les typologies des constructions devront également être en adéquation avec les typologies présentes sur le secteur.

Enfin, il conviendra d'implanter un bâtiment de logements collectifs afin d'assurer une certaine mixité des typologies (mixité urbaine) et une mixité sociale.

Intégration paysagère

Les espaces communs devront être traités de façon paysagère afin d'agrémenter le cadre de vie des habitants et usagers.

Des espaces verts paysagers devront être implantés au sein de la Cité. Cela permettra de conserver des espaces de respiration au sein du projet.

De plus, des perspectives visuelles qualitatives devront être aménagées ou conservées vers les espaces et équipements publics qualitatifs situés à proximité de la Cité.

Transport en commun

Trois arrêts de bus se situent au sein et à proximité de la zone d'étude. Le projet d'habitat s'inscrit dans le réseau de déplacement communal.

Équipement en réseaux du site


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

Les dispositifs de récupération des eaux pluviales, qu'il s'agisse d'une récupération domestique ou d'une récupération par infiltration à la parcelle, sont à privilégier, étant donné la nature du terrain.

IX.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 schématiques et représentent des grands principes d'aménagement à respecter.

 Périmètre d'étude

Conserver le rythme et le style urbain en place :


- recul des constructions
- densité (30 lgt/ha)
- matériaux (briques)...
- hauteur (R+1, R+C)


Favoriser une mixité des typologies de logements en adéquation avec l'existant

Aménager un collectif sur la zone de façon à apporter une mixité urbaine et sociale

Recréer un espace partagé (placette) et aménager un ou des espaces verts permettant d'apporter des respirations au sein de la Cité

Développer le maillage de réseau doux au sein de la zone

 Maintenir et développer des liaisons piétonnes vers les équipements et vers les lieux de loisirs et de promenade

 Conserver et développer des perspectives visuelles qualitatives vers les espaces extérieurs publics

Réaliser un traitement paysager des espaces communs



Surface du projet : 16,4Ha
Distance du centre-ville : 1km



Bully-les-Mines

0 50 m



Orientations d'aménagement et de programmation -
renouvellement urbain de la Cité des Brebis



Orientations d'aménagement et de programmation – Secteur Corons d'Aix.

X.1 Contexte et enjeux

La zone d'étude d'environ 8,9ha se situe dans la partie Sud de la commune. Elle se situe en bordure d'A21 reliant Aix-Noulette à Valenciennes, dans le prolongement de l'urbanisation principale de la commune. Cette zone d'habitat viendra compléter et combler des espaces principalement bordés par des espaces urbanisés.

On constate une occupation principalement agricole avec un chemin agricole découpant la zone dans un axe nord-ouest sud-est. Une zone de friche est également présente, il s'agit d'un ancien collège. Cet espace comprend un linéaire végétalisé. Deux lignes électriques traversent le site d'étude.

Le projet bénéficie d'une très bonne desserte routière avec la proximité immédiate des autoroutes A21, A26 et de la RD58 qui passe à proximité à l'ouest. La zone d'étude est actuellement accessible depuis la rue De Gaulle et la rue des Chênes situées à l'ouest.

Le secteur présente déjà une vocation résidentielle et d'équipement. Le site d'étude est bordé au nord, à l'est et à l'ouest par des secteurs urbanisés à vocation résidentielle et d'équipement. Le sud est délimité par l'autoroute A21.

En outre, le projet présenté mettra l'accent sur l'intégration paysagère et urbaine de la future zone d'habitat.

Le site présente un intérêt majeur d'intégration et de renouvellement urbain (site de l'ancien collège). Il s'agira de tenir compte du contexte et de respecter une cohérence urbaine au sein de la zone d'étude.

Ce secteur communal présente l'occasion de développer l'offre d'habitat en cohérence avec l'urbanisation à usage d'habitat située dans ce secteur communal (au nord de l'A21).

Le but des aménagements sera de proposer une offre de logements adaptées aux besoins de la commune tout en prenant compte les nuisances liées à l'A21. Il permettra d'accueillir des habitations permettant de répondre aux besoins démographiques de la commune.

Le site est soumis à une étude Loi Barnier lié à la présence en bordure de site de l'A21, classée voie à grande circulation. Il conviendra de prendre connaissance de l'étude en plus des orientations d'aménagement prescrites dans ce document.

X.2 Orientations particulières

Ainsi pour l'ensemble de la zone il conviendra de respecter les principes suivants :

Accès

Trois accès à la zone d'étude seront créés à l'ouest :

- * Deux depuis la rue des Chênes,
- * Un depuis la rue De Gaulle.

Tous les accès créés ou restructurés devront recevoir un traitement de mise en sécurité pour tous les usagers.

Voirie

La desserte des parcelles se fera par la voirie primaire ou les voiries secondaires.

Les nouvelles voiries sont recrées, elles devront présenter toutes les conditions de sécurité pour l'ensemble des usagers.

La desserte principale du site d'étude se fera depuis l'ouest via l'accroche au réseau existant. Le projet sera donc entièrement connecté au réseau existant aux alentours. La voirie primaire prendra appui sur les accès précités.

Les connexions créées permettront d'accéder facilement à la RD58, axe structurant de la commune menant au centre-ville et aux axes de transit.

Un principe de bouclage viaire du projet sera réalisé par la voie primaire qui structurera la zone.

Des voiries secondaires s'accrocheront à la voirie primaire afin de desservir l'ensemble de la zone d'étude. Des aires de retournement seront aménagées en bout de voirie secondaire afin de faciliter les manœuvres et de limiter l'insécurité routière.

L'ensemble des voiries sera accompagné par des chemins piétonniers et un traitement paysager.

Liaison piétonne

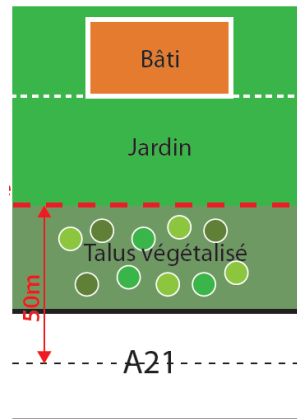
Il conviendra de recréer ou de conforter le maillage doux sur l'ensemble du secteur. Ainsi les voiries seront accompagnées de cheminements piétonniers.

Ces connexions piétonnes devront être sécurisées et devront permettre de liaisonner la zone avec les espaces et quartiers alentours et vers les lieux de loisirs et de promenade.

Organisation - Implantation

Un phasage des aménagements sera à prévoir lors de l'urbanisation de la zone.

Il conviendra de respecter une densité minimale de 8 logements/Ha au sein de la zone d'étude. Afin de tamponner les nuisances, il est recommandé d'implanter les jardins du côté de l'A21 et les constructions le plus loin possibles de cet axe.



Enfin, les constructions ne pourront pas s'implanter à moins de 50m depuis l'axe central de l'A21. Elles s'implanteront le long des axes viaires de la zone.

Qualité architecturale

Les constructions devront bénéficier de matériaux à bonnes capacités d'isolation acoustique.

Un soin particulier devra être apporté aux matériaux des constructions pour maintenir la cohérence urbaine et architecturale.

Intégration paysagère

La frange sud du site, en relation avec l'A21 et comprise entre l'autoroute et la limite d'inconstructibilité (50m), devra être talutée afin d'occulter les perspectives visuelles possibles depuis l'autoroute. En plus du talus, un traitement végétalisé de ce dernier sera aménagé afin de tamponner les nuisances sonores et de rendre agréable le secteur. Des espaces verts de loisirs seront aménagés au centre de la zone d'étude (voir plan). Ceux-ci prendront place le long du tracé de la canalisation de gaz induisant des servitudes (I3). De plus, un traitement paysager sera mis en place le long des axes de déplacement.

Transport en commun

Plusieurs arrêts de bus se situent à proximité de la zone d'étude. Le projet s'inscrit dans le réseau de déplacement communal.

Contraintes

Il conviendra de prendre en compte les lignes électriques passant sur la zone d'étude, ainsi que les canalisations de gaz.

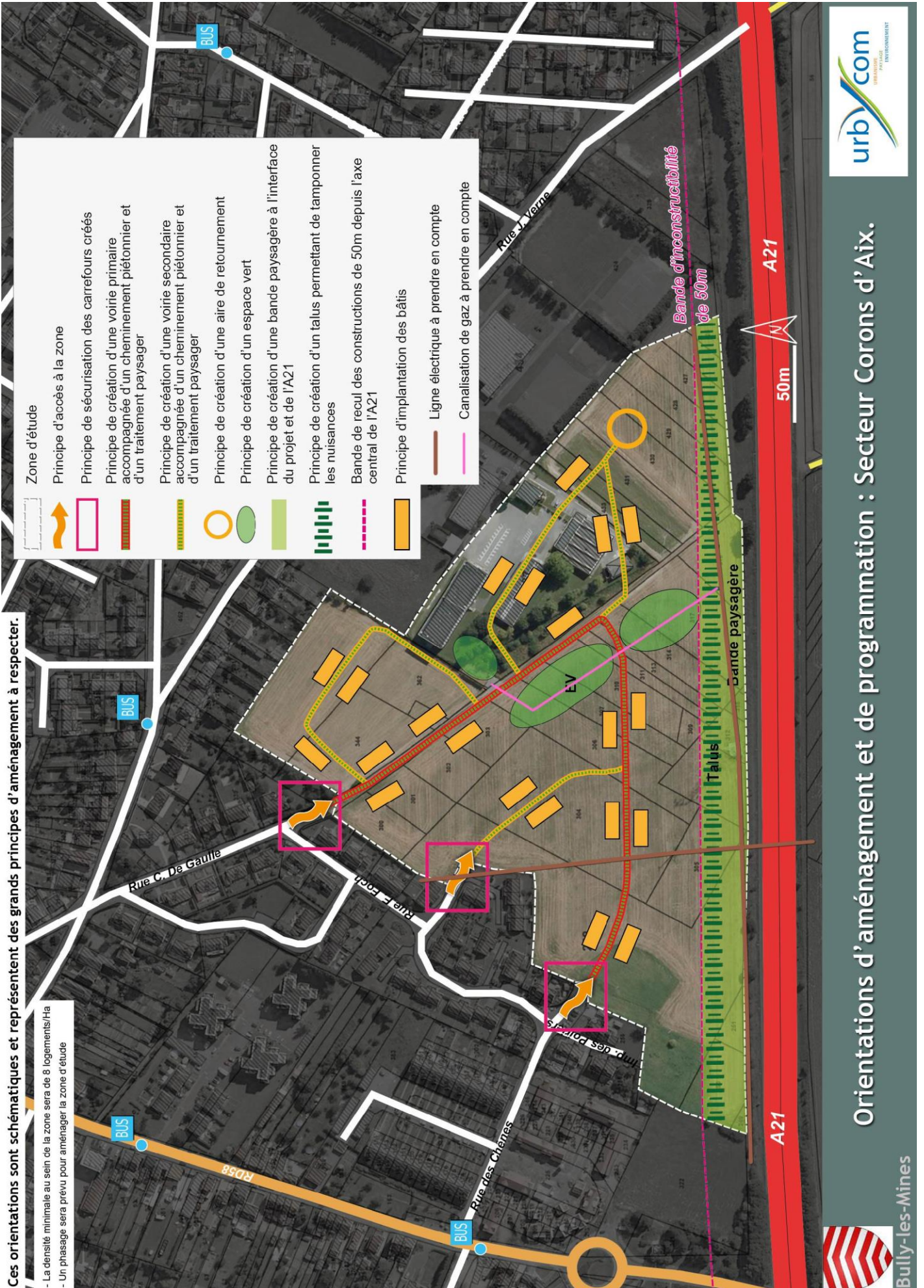
Équipement en réseaux du site

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

Les dispositifs de récupération des eaux pluviales, qu'il s'agisse d'une récupération domestique ou d'une récupération par infiltration à la parcelle, sont à privilégier, étant donné la nature du terrain.

X.3 Schéma d'aménagement

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



Orientations d'aménagement et de programmation – Parcs d'activités de l'Alouette et Quadraparc.

XI.1 Contexte et enjeux

La zone d'étude - Parc d'activités de l'Alouette + Parc d'activités Quadraparc - d'environ 85ha, se situe essentiellement sur la commune de Bully-les-Mines, mais elle est également à cheval sur les communes de Liévin, Grenay et Aix-Noulette.

Pour plus de cohérence, les plans d'étude prendront en compte le projet dans son intégralité. Elle se situe de part et d'autre de l'A21 reliant Aix-Noulette à Valenciennes.

La zone de projet prend place de part et d'autre de l'A21 (axe routier à grande circulation). Elle se situe, au sud de l'autoroute dans le prolongement de la zone d'activités économiques de l'Alouette et au nord dans le prolongement du Parc d'Activités Quadraparc.

Le projet bénéficie d'une très bonne desserte routière avec la proximité immédiate des autoroutes A21, A26, de la RD58 et des rues Verne, de Bully, Jacob, Thilly et Ferry qui passent à proximité.

La zone d'étude est principalement occupée par des espaces agricoles avec quelques poches et linéaires végétalisés. Elle est traversée par des chemins agricoles et des portions routières d'est en ouest et du nord au sud. Un château d'eau se situe à l'extrémité est de la zone. Une zone dédiée à l'activité économique se trouve au cœur de la partie nord de la zone d'étude et une ligne électrique traverse la zone d'ouest en est.

La zone d'étude permettra d'accueillir des activités économiques en complément de la zone industrielle de l'Alouette existante et du Parc d'Activités Quadraparc. Elle permettra également de vitaliser ce secteur communal en développant l'offre en activités économiques. Ainsi, un dynamisme sera instauré via l'offre d'emplois liée à l'implantation de ce projet au sein du territoire.

Le site est soumis à une étude Loi Barnier lié à la présence en bordure de site de l'A21, classée voie à grande circulation. Il conviendra de prendre connaissance de l'étude en plus des orientations d'aménagement prescrites dans ce document.

XI.2 Orientations particulières

Accès

Tous les accès créés ou restructurés devront recevoir un traitement de mise en sécurité pour tous les usagers.

Il conviendra de créer cinq accès sécurisés à la zone d'étude :

- * 1 depuis la rue Thilly
- * 1 depuis la rue Jacob
- * 1 depuis la rue Verne
- * 1 depuis la RD58
- * 1 depuis le carrefour giratoire de la RD58 et de la rue Cambronne.

Voirie

La desserte de la partie nord se fera depuis deux carrefours principaux. Le premier (à créer) à l'ouest depuis la rue Verne et le second depuis le carrefour giratoire de la RD58 (existant, situé à proximité de la zone d'étude). Depuis ces carrefours une voirie primaire de desserte accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement piéton sera aménagée. La voirie primaire se raccordera, depuis la RD58, à

la rue de Bully et un bout de voirie primaire sera aménagé en impasse avec la création d'une aire de retournement au bout afin de faciliter les manœuvres.

Ce réseau viaire sera complété par un axe secondaire, également accompagné d'un cheminement piéton et d'un traitement paysager, qui prendra appui sur le carrefour giratoire existant au nord-est de la zone. Cette voie débouchera sur une aire de retournement.

La desserte de la partie sud se fera depuis le nord, l'est et le sud via l'accroche au réseau existant.

Ainsi, les rues existantes permettront d'appuyer l'axe viaire primaire du projet et de créer un bouclage viaire. Le projet sera donc entièrement connecté au réseau existant aux alentours. Les axes permettant la desserte de la zone sont : la rue Verne (au nord passant au-dessus de l'A21 avec aménagement d'un carrefour giratoire), la rue Thilly via la rue de Bully (sur la commune de Liévin) à l'est et au sud par la rue Jacob desservant déjà des bâtiments d'activités économiques.

Les accès/carrefours créés recevront un traitement de mise en sécurité afin d'assurer les déplacements de tous les types d'utilisateurs dans les meilleures conditions possibles. Ces connexions permettront d'accéder facilement à la RD58 et à l'A21 (axes structurants de la commune - transit et liaison).

Les voiries primaires créées structureront la zone d'étude. Des voiries secondaires s'accrocheront aux voiries primaires afin de desservir l'ensemble de la zone d'étude. Des aires de retournement seront aménagées en bout de voiries secondaires et primaires afin de faciliter les manœuvres et de limiter l'insécurité routière. L'ensemble des voiries sera accompagné d'un traitement de mise en sécurité, d'un cheminement piétonnier et d'un traitement paysager afin d'apporter une qualité dans les déplacements et dans le cadre de vie des futurs usagers du secteur.

Liaison piétonne

Il conviendra de créer un maillage doux sur l'ensemble de la zone d'étude. Ces connexions piétonnes devront être sécurisées et devront permettre de liaisonner la zone avec les espaces et quartiers alentours et vers les lieux de loisirs et de promenade.

Les déplacements piétonniers suivront principalement les axes routiers et seront sécurisés. Un accès et un cheminement doux seront créés à l'est de la zone sur la commune de Liévin.

Organisation - Implantation

Les constructions seront desservies par les voiries primaires et secondaires.

Les constructions ne pourront pas s'implanter dans une bande de 40m pour la partie au nord (Parc d'activités Quadraparc) de l'autoroute et de 40m pour la partie au sud (Parc d'activités de l'Alouette) de l'autoroute depuis l'axe central de l'A21.

Phasage des aménagements

2 phases permettront l'aménagement de la zone d'étude.

Phase 1 : le sud de l'A21 – Parc d'activités de l'Alouette,

Phase 2 : le nord de l'A21 – Quadraparc.

La phase 2 ne pourra débuter que lorsque la phase 1 sera entièrement réalisée.

Qualité architecturale

Les constructions devront bénéficier de matériaux à bonnes capacités d'isolation acoustique.

Un soin particulier devra être apporté aux matériaux des constructions pour maintenir la cohérence urbaine et architecturale.

Les constructions devront toutefois être réalisées avec des matériaux adaptés aux nuisances acoustiques et adaptés au contexte architectural et urbain existant, afin d'offrir une ambiance et un cadre de vie de qualité.

Les façades des constructions visibles par les usagers depuis les axes de circulation extérieurs et intérieurs devront être soignées et intégrer un travail architectural plus poussé que sur les autres côtés du bâti, afin d'offrir des bâtiments et une ambiance de qualité.

Intégration paysagère

Les franges de la zone d'étude, en relation avec l'A21 et comprise entre l'autoroute et la limite d'inconstructibilité (40m), devront être végétalisées afin d'agrémenter les perspectives visuelles possibles depuis l'autoroute, de tamponner les nuisances sonores et de rendre agréable le secteur. Les perspectives visuelles aménagées permettront la mise en valeur et une bonne visibilité des activités économiques implantées.

Des espaces verts seront aménagés au sein des deux parties de la zone d'étude et sur les limites.

De plus, des traitements paysagers entre les parcelles pourront être mis en place afin d'apporter un cadre plus qualitatif et de limiter les échanges visuels.

De plus, un traitement paysager sera mis en place le long des axes de déplacement.

Transport en commun

Plusieurs arrêts de bus se situent à proximité de la zone d'étude au nord de l'A21. Pour cette partie le projet s'inscrit dans le réseau de déplacement communal. En revanche, la partie située au sud de l'A21 ne bénéficie pas d'une très bonne desserte en transport en commun.

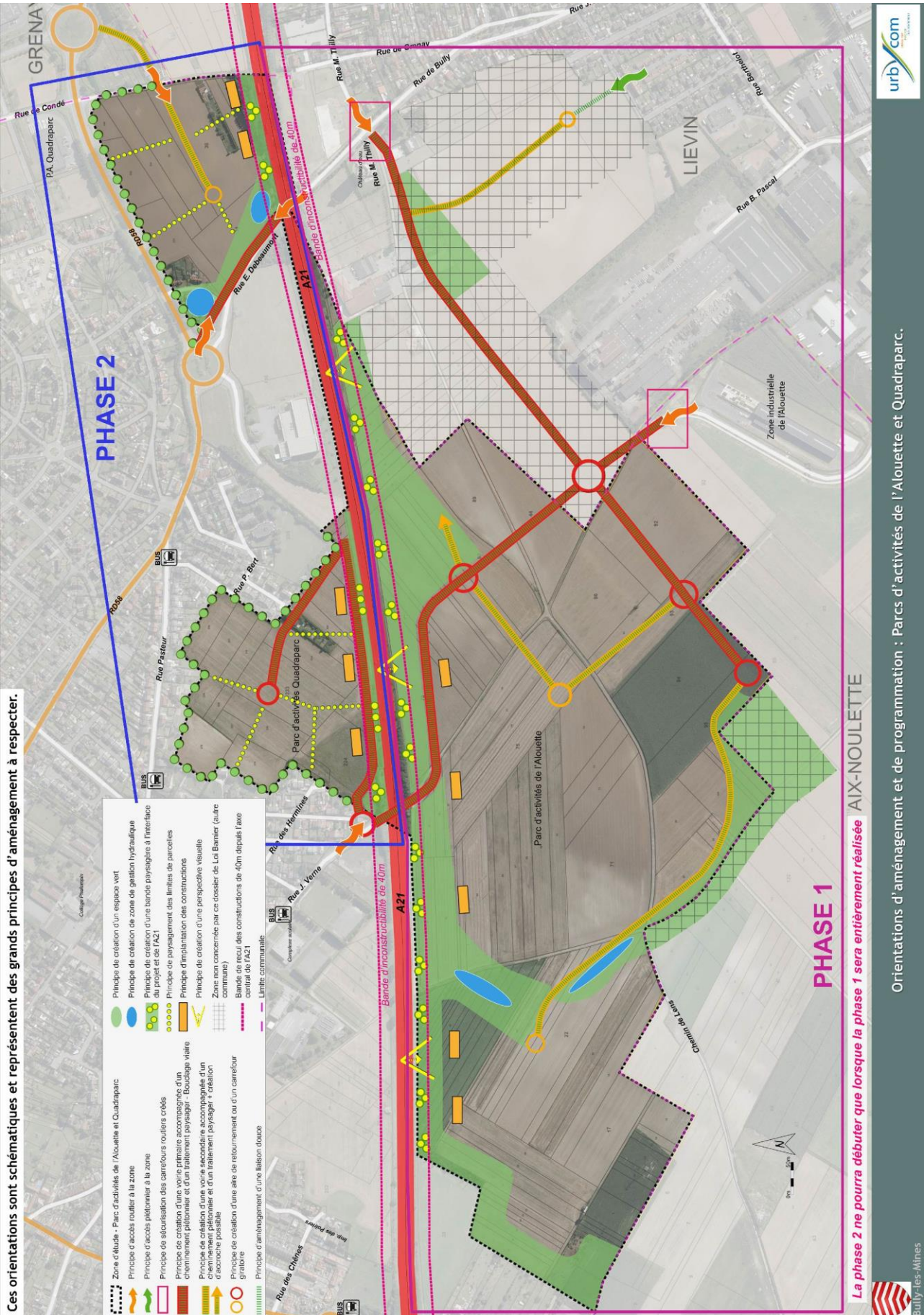
Équipement en réseaux du site

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

Les dispositifs de récupération des eaux pluviales, qu'il s'agisse d'une récupération domestique ou d'une récupération par infiltration à la parcelle, sont à privilégier, étant donné la nature du terrain.

XI.3 Schéma d'aménagement

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



Orientations d'aménagement et de programmation – Jardins de l'Artois.

XII.1 Contexte et enjeux

La zone d'étude - ZAC des Jardins de l'Artois - d'environ 15,8Ha, se situe essentiellement sur la commune de Bully-les-Mines, mais elle est également à cheval sur les communes de Sains-en-Gohelle et d'Aix-Noulette. Pour plus de cohérence, les plans d'étude prendront en compte des parties du projet situées sur d'autres communes.

Le secteur présente déjà une vocation économique. Le site d'étude est bordé au sud par des espaces agricoles, quelques habitations et la RD301, à l'ouest par la ZAL de l'Epinette et des espaces agricoles, à l'est par l'A26 et au nord par un tracé de voie ferrée.

Le nord de la zone d'étude est occupé par une voie de chemin de fer végétalisée et talutée sur l'ensemble de son linéaire.

L'A26 passe en frange Est de la zone d'étude. Cet axe autoroutier s'accompagne de talus et de linéaires végétalisés sur la quasi-intégralité de son tracé bordant la zone, ainsi que le long des échangeurs. Au-delà de cet axe s'étendent principalement de grands espaces agricoles.

Le sud de la zone est bordé sur une partie par la RD301 (ponctuellement végétalisée) et sur l'autre partie par des petites poches résidentielles végétalisées sur les pourtours et implantées le long de la rue du Moulin Brûlé et des espaces agricoles.

L'ouest est bordé par des espaces cultivés, ainsi que par la zone d'activités légères de l'Epinette et ses bâtiments à usage économique que le projet viendra conforter. Cette zone est desservie par la RD937.

Au-delà de cette voie, vers l'ouest, s'étend un tissu urbain résidentiel de la commune d'Aix-Noulette.

La zone d'étude est principalement occupée par des espaces agricoles avec quelques poches et linéaires végétalisés sur les pourtours. La zone d'étude est traversée par une route (rue du Moulin Brûlé) et un chemin agricole.

Une ligne électrique traverse la zone du sud-est au nord.

La zone d'étude est actuellement accessible depuis la rue du Moulin Brûlé et depuis un chemin agricole tous deux accessibles depuis la RD937. Le projet bénéficie d'une très bonne desserte routière avec la proximité immédiate des autoroutes A21, A26, de la RD937, RD166E2, RD301.

Ce secteur communal présente l'occasion de développer l'activité économique en cohérence avec l'urbanisation à usage économique située dans ce secteur communal (à l'ouest de la zone).

Les enjeux liés au développement du dynamisme économique communal trouvent dans ce secteur une réponse adaptée. Le but des aménagements sera de proposer une zone d'activités économiques adaptée aux besoins de la commune tout en prenant en compte les nuisances liées à l'A26.

Le projet de développement économique de cette zone permettra de conforter l'activité économique existante et ainsi vitaliser d'un point de vue de l'emploi la commune.

Le site est soumis à une étude Loi Barnier lié à la présence en bordure de site de l'A26, classée voie à grande circulation. Il conviendra de prendre connaissance de l'étude en plus des orientations d'aménagement prescrites dans ce document.

XII.2 Orientations particulières

Accès

L'accès créé devra recevoir un traitement de mise en sécurité pour tous les usagers.

Il conviendra de créer un accès sécurisé à la zone d'étude via l'aménagement d'un carrefour giratoire depuis la RD937.

Voirie

La desserte de la zone d'étude sera possible par la création d'une voirie primaire se raccordant à la RD937 via l'aménagement d'un carrefour giratoire. La voie primaire se divisera en deux, de façon à desservir le nord et le sud de la zone d'étude. Les deux portions aménagées aboutiront à des aires de retournement permettant une fluidité et une sécurisation du trafic routier, notamment en facilitant les manœuvres.

Ce réseau viaire pourra être complété par des axes secondaires, également accompagnés de cheminements piétonniers et de traitements paysagers, qui prendront appui sur les carrefours giratoires créés.

Le projet sera donc entièrement connecté au réseau existant aux alentours.

Les accès/carrefours créés recevront un traitement de mise en sécurité afin d'assurer les déplacements de tous les types d'usagers dans les meilleures conditions possibles. Ces connexions permettront d'accéder facilement à la RD301 et à l'A21 (axes structurants - transit et liaison).

Liaison piétonne

Il conviendra de créer un maillage doux sur l'ensemble de la zone d'étude. Ces connexions piétonnes devront être sécurisées et devront permettre de liaisonner la zone avec les espaces et quartiers alentours et vers les lieux de loisirs et de promenade.

Les déplacements piétonniers suivront principalement les axes routiers et seront sécurisés.

Organisation - Implantation

Les constructions seront desservies par les voiries primaires. Elles ne pourront pas s'implanter dans une bande de 50m depuis l'axe central de l'A26.

Qualité architecturale

Les constructions devront bénéficier de matériaux à bonnes capacités d'isolation acoustique.

Un soin particulier devra être apporté aux matériaux des constructions pour maintenir la cohérence urbaine et architecturale.

Les constructions devront toutefois être réalisées avec des matériaux adaptés aux nuisances acoustiques et adaptés au contexte architectural et urbain existant, afin d'offrir une ambiance et un cadre de vie de qualité.

Les façades des constructions visibles par les usagers depuis les axes de circulation extérieurs et intérieurs devront être soignées et intégrer un travail architectural plus poussé que sur les autres côtés du bâti, afin d'offrir des bâtiments et une ambiance de qualité.

Intégration paysagère

Toutes les voiries du site seront accompagnées d'un traitement paysager et de voies piétonnes. La zone d'étude sera donc entièrement praticable par les piétons et agréable à traverser.

Il conviendra de conserver au maximum le fonctionnement hydraulique en place. Pour compléter ce schéma, des bassins de gestion hydrauliques seront créés à divers endroits de la zone de projet.

Les franges de la zone d'étude, en relation avec l'A26 et la voie ferrée et comprise entre l'autoroute et la limite d'inconstructibilité (50m), devront être végétalisées afin d'agrémenter les perspectives visuelles possibles depuis l'autoroute, de tamponner les nuisances sonores et de rendre agréable le secteur. Les perspectives visuelles aménagées permettront la mise en valeur et une bonne visibilité des activités économiques implantées. Les franges du projet en lien avec les RD301 et RD937 recevront également un traitement paysager gérant les perspectives visuelles.

De plus, des traitements paysagers entre les parcelles pourront être mis en place afin d'apporter un cadre plus qualitatif et de limiter les échanges visuels. La bande boisée existante au nord de la voie ferrée devra être confortée.

Calendrier des aménagements

La zone d'étude présente une urbanisation à long terme (2AU). Si la zone n'est pas ouverte à l'urbanisation dans les 9 ans à partir de l'approbation du PLU, ce dernier devra faire l'objet d'une révision générale.

Equipement en réseaux du site

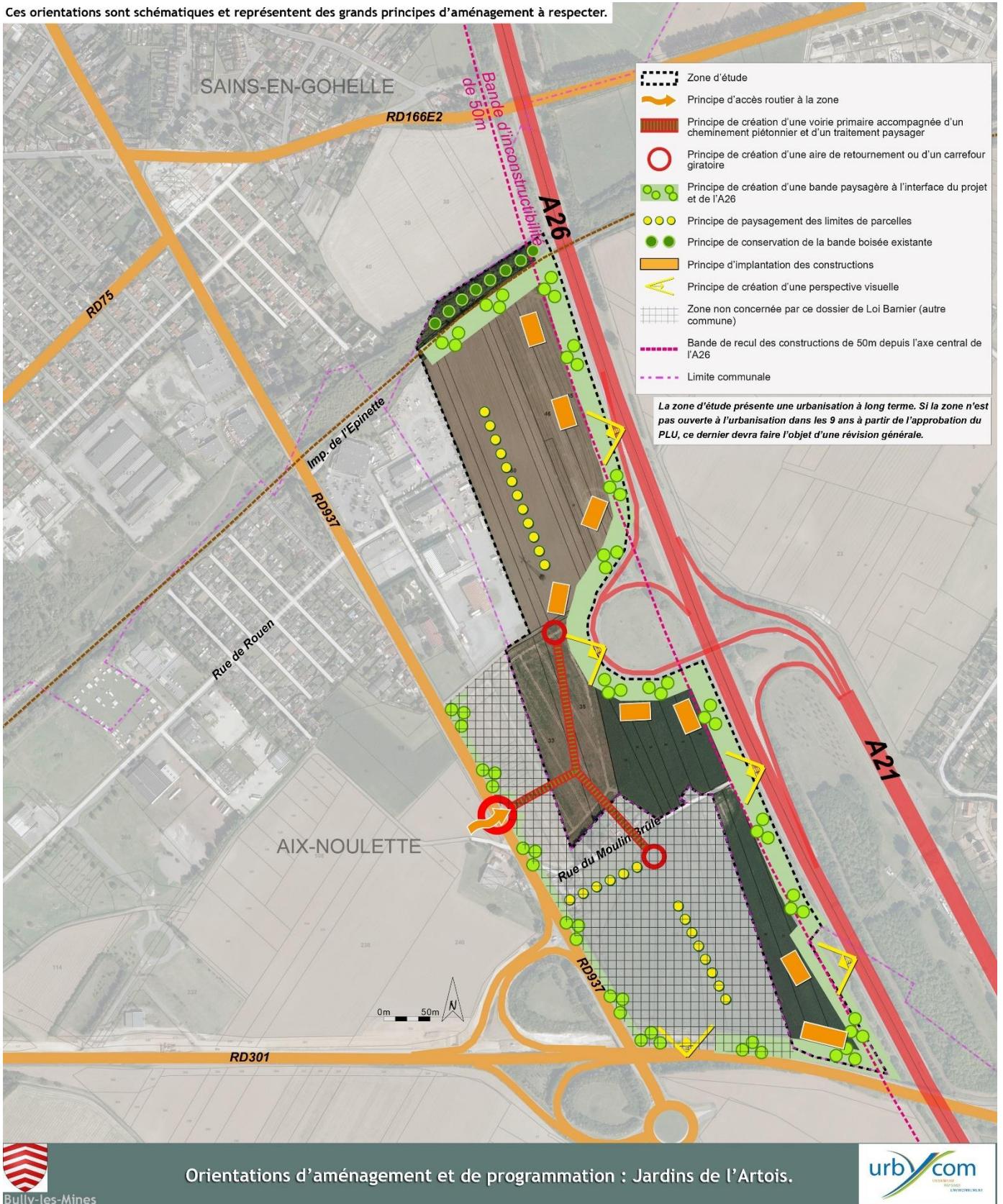
Le site sera raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement.

Les dispositifs de récupération des eaux pluviales, qu'il s'agisse d'une récupération domestique ou d'une récupération par infiltration à la parcelle, sont à privilégier, étant donné la nature du terrain.

XII.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 schématiques et représentent des grands principes d'aménagement à respecter.



Orientations d'aménagement et de programmation des parcelles situées entre les rues Houque et Rhin et Danube.

XIII.1 Contexte et enjeux

Le site d'étude se trouve au nord du tissu urbain principal de la commune de Bully-les-Mines. Il vient se caler entre les habitations des rues Houque, Beugnet, de Strasbourg et Rhin et Danube.

Il vient occuper un espace constitué en majorité de terres cultivées.

Situé à 1km du centre-ville et d'une superficie de 1,7 ha, le site d'étude se positionne à proximité d'une ancienne cité minière en renouvellement urbain.

Ce sont principalement les fonds de jardins des habitations précitées qui bordent la zone d'étude. La frange ouest de la zone est déjà urbanisée.

Le site est actuellement accessible depuis la RD166 à l'est (rue Beugnet).

L'enjeu ici sera d'intégrer un projet d'habitat en cœur d'îlot et de densifier ce secteur communal. La densité sur le site est de 15 logements à l'hectare a minima.

XIII.2 Orientations particulières

Accès

Trois accès à la zone seront possibles.

Ils supporteront le passage de véhicules motorisés et/ou de piétons :

- Depuis la rue Houque, au nord,
- Depuis la rue de Koufra, au sud-ouest.
- Depuis la rue Beugnet, à l'est,

Les accès routiers devront être sûrs et lisibles pour tous les usagers de la route afin de limiter les accidents.

Voirie

Une voirie primaire permettra de boucler la zone et de la rattacher aux quartiers alentour. Elle prendra appui sur les accès des rues Koufra, Beugnet et Houque. Elle permettra une évolution sécurisée au sein de la parcelle d'étude.

Afin de permettre une circulation fluide et sécurisée du site, une aire de retournement devra être aménagée au sein de la parcelle.

Les carrefours créés devront être les plus sûrs possibles.

Traitement urbain et architectural

Compte tenu de la proximité de cet îlot avec la cité jardin n°2, et son caractère structurant dans le paysage urbain existant, il sera indispensable de s'orienter vers des constructions d'une qualité architecturale en rapport direct et en harmonie avec l'architecture de la cité minière existante.

Programmation

Il conviendra de respecter une densité minimale de 15 logements par hectare. Le secteur accolé en cours de réalisation d'une superficie de 0,7Ha accueillera une densité de 56 lgts/Ha.

Liaison piétonne

Des liaisons douces accompagneront la voirie primaire de la zone. Ainsi, les piétons pourront circuler de façon sûre au sein de la zone de projet et également accéder à l'ensemble des secteurs communaux alentours. Les accès créés supporteront les déplacements piétonniers.

Transport en commun

Deux arrêts de bus se situent à proximité de la zone d'étude. Le projet d'habitat s'inscrit dans le réseau de déplacement communal.

Equipement en réseaux du site







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

Les dispositifs de récupération des eaux pluviales, qu'il s'agisse d'une récupération domestique ou d'une récupération par infiltration à la parcelle, sont à privilégier, étant donné la nature du terrain.

XIII.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 schématiques et représentent des grands principes d'aménagement à respecter.

-  Périmètre de projet
-  Principe d'accès routier et/ou piétonnier à la zone
-  Principe de mise en place d'un bouclage viaire de la zone par l'aménagement d'une voie primaire accompagnée d'un cheminement piétonnier
-  Principe d'aménagement d'une aire de retournement
-  Projet en cours de réalisation : 0,7 Ha - 39 logements prévus - 56 lgts/Ha
-  Arrêt de bus

Surface du projet restant à urbaniser : 1,7 Ha

Distance du centre-ville : 1km Densité minimale à appliquer sur la zone non urbanisée : 15 lgts/Ha



Compte tenu de la proximité de cet îlot avec la cité jardin 2 et son caractère structurant dans le paysage urbain existant, il sera indispensable de s'orienter vers des constructions d'une qualité architecturale en rapport direct et en harmonie avec l'architecture de la cité minière existante.



0 20 m



Bully-les-Mines

Orientations d'aménagement et de programmation
des parcelles situées entre les rues Houque et
Rhin et Danube



Orientations d'aménagement et de programmation des parcelles de la Friche Lefait.

XIII.1 Contexte et enjeux

Le site d'étude se trouve à proximité de la centralité de la commune de Bully-les-Mines. Il vient se caler entre les habitations des rues Garros, Védrières, RD165 et de la Place V. Hugo.

Il vient occuper un espace constitué d'anciens bâtiments, de fonds de jardins et d'espaces verts paysagers.

Situé à 200m du centre-ville et d'une superficie d'environ 0,43 Ha, le site d'étude se positionne à proximité d'une ancienne cité minière située au nord.

Ce sont principalement les fonds de jardins des habitations précitées qui bordent la zone d'étude. La frange nord-est est bordée par la rue Garros.

Le site est actuellement accessible depuis la RD165 au sud et depuis la rue Garros au nord-est.

L'enjeu ici sera d'intégrer un projet d'habitat en cœur d'îlot et de densifier ce secteur communal. La densité sur le site est de 90 logements à l'hectare a minima.

XIII.2 Orientations particulières

Accès

Un accès à la zone sera possible depuis la rue Garros au nord-est. Il supportera le passage de véhicules motorisés et/ou de piétons.

Cet accès devra être sûr et lisible pour tous les usagers de la route afin de limiter les accidents.

Voirie

Une voirie sécurisée devra permettre l'accès à la zone.

Le carrefour créé devra être le plus sûr possible.

Traitement urbain et architectural

Compte tenu de la localisation du projet en centre-ville, il conviendra de respecter des hauteurs et formes en cohérence avec l'existant. De plus, il conviendra d'implanter les constructions en front à rue de la RD165 afin de conserver le rythme existant.

Programmation

Il conviendra de respecter une densité minimale de 90 logements par hectare.

Liaison piétonne

Des liaisons douces devront permettre l'accès aux logements en accompagnement de la voirie. Ainsi, les piétons pourront circuler de façon sûre au sein de la zone de projet et également accéder à l'ensemble des secteurs communaux alentours. Les accès créés supporteront les déplacements piétonniers. Un trottoir existe entre la zone de projet et la place V. Hugo accueillant une station de transport en commun.

Transport en commun

Un arrêt de bus se situe à proximité de la zone d'étude (Place V. Hugo). Il est facilement accessible grâce au trottoir existant le long de la RD165. Le projet d'habitat s'inscrit dans le réseau de déplacement communal.

Risques

Un site BASIAS est présent au sein de la zone d'étude.

Il conviendra de prendre en compte ce risque et de réaliser une étude de pollution avant tout aménagement.

Equipement en réseaux du site

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

Les dispositifs de récupération des eaux pluviales, qu'il s'agisse d'une récupération domestique ou d'une récupération par infiltration à la parcelle, sont à privilégier, étant donné la nature du terrain.

XIII.3 Schéma d'aménagement

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

