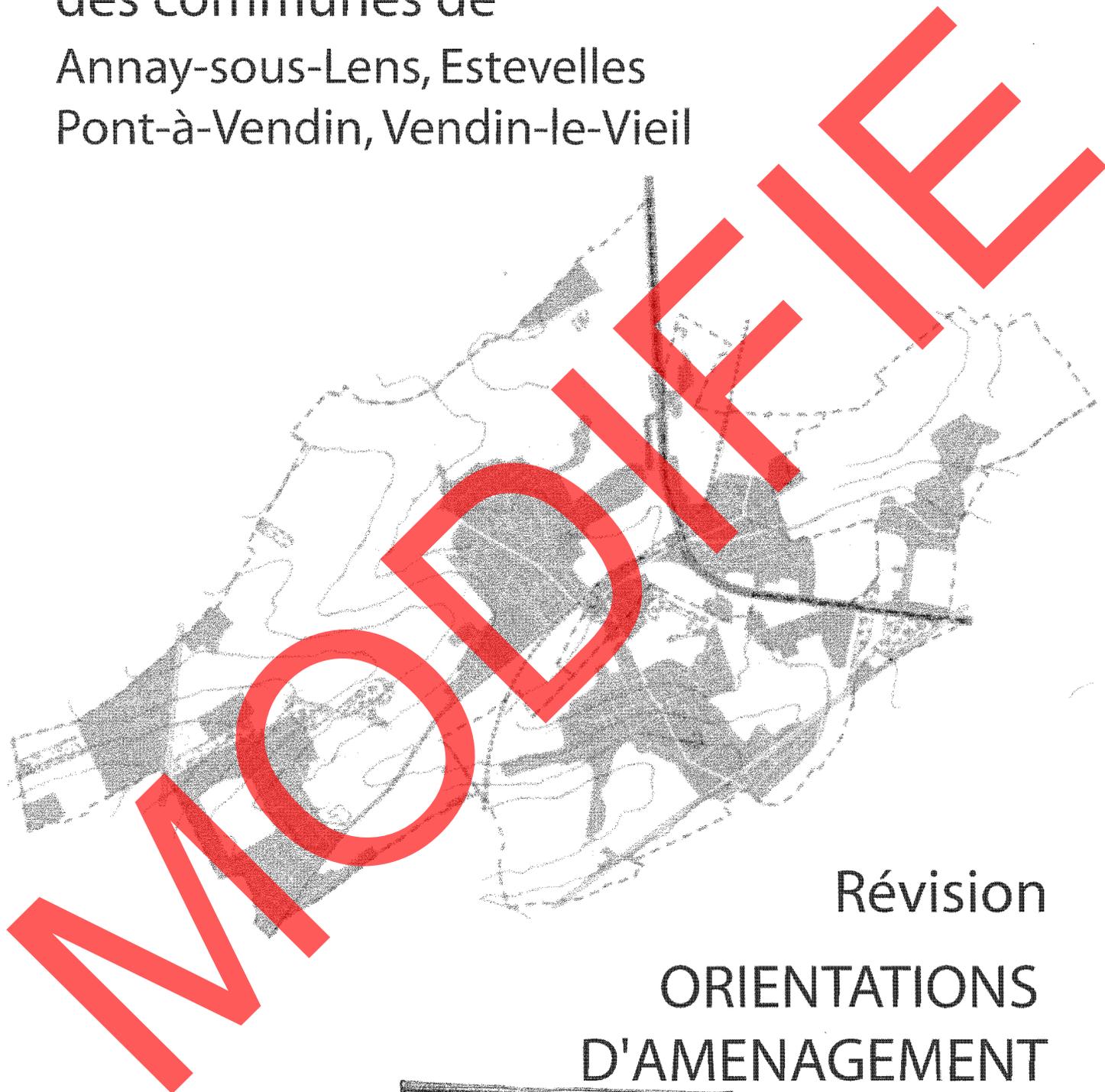
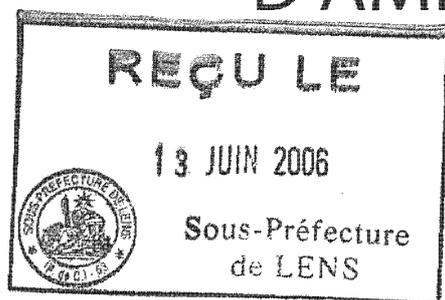


Plan Local d'Urbanisme du Syndicat Intercommunal à Vocation Unique des communes de Annay-sous-Lens, Estevelles Pont-à-Vendin, Vendin-le-Vieil



Révision ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

Prescrit le : 28 janvier 2004
Arrêté le : 26 janvier 2005
Approuvé le : 27 février 2006



EAC
Etudes & Cartographie
6/8 rue Léon Trullin
59 800 Lille
Tél : 03 20 51 94 95
Fax : 03 20 51 94 90

COMMUNE DE ANNAY-SOUS-LENS

ENTREE DE VILLE PAR LA RN 17 DEPUIS CARVIN

PRISE EN COMPTE DE L'ARTICLE L111-1-4 ZONE 1AUa



Cet article précise que *"en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des routes classées à grande circulation"*.

Dans le cas présent, l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme s'applique en imposant un recul de 75 mètres par rapport à l'axe de la RN 17.

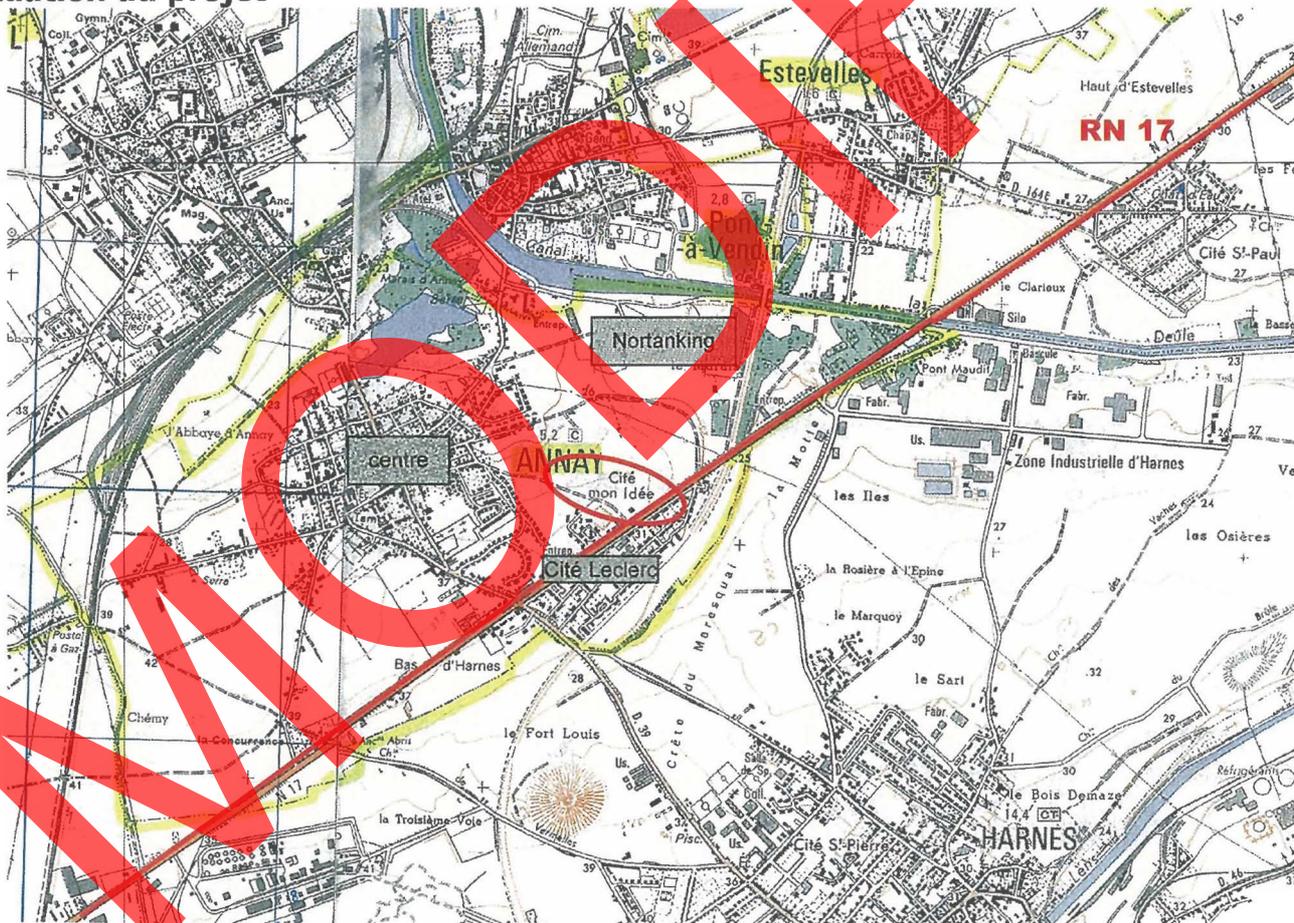
Il n'est possible de déroger à ces interdictions que dans le cas où les règles concernant les zones contenues dans le Plan Local d'Urbanisme sont justifiées et motivées au regard des **nuisances**, de la **sécurité**, de la **qualité de l'urbanisme**, de la **qualité de l'architecture** et de la **qualité paysagère**.

URBANISME

L'axe de la RN 17, au sud d'Annay-sous-Lens, forme une longue ligne droite qui sépare la Cité Leclerc du reste de la zone urbaine. Cet axe crée une coupure urbaine importante entre le quartier d'origine minière et le centre. Un des enjeux de l'inscription de la zone 1AUa est d'assurer une meilleure liaison entre ces deux entités et donc de désenclaver la cité Leclerc.

Cette entrée de ville est marquée au nord de la RN 17 par la présence de quelques constructions à usage d'habitation implantées avec des reculs compris entre 6 et 15 mètres, de faibles hauteurs (R+C), contrastant fortement avec le sud de la voie occupée par les bâtiments blancs rectilignes de la Cité Leclerc (R+2). L'horizontalité de la cité renforcée par l'alignement d'arbres qui la sépare de la RN 17 renforce le caractère déjà fortement linéaire de la RN. Ceci ne contribue pas à créer une impression d'entrée de ville mais uniquement de traversée routière. La création d'un effet de porte à l'entrée de la zone à urbaniser permettra de marquer la nouvelle entrée en lui donnant un caractère urbain.

Situation du projet



Carte IGN 1/25000^{ème} Situation de l'entrée de Ville

Enjeux

- Créer un effet de porte afin de marquer le caractère urbain de l'entrée de ville.
- Relier cette zone au centre de la commune en se raccrochant le plus possible sur les voies existantes
- Réduire au maximum le nombre et la taille des impasses.

Préconisations

Création d'un effet de porte

Dans le secteur défini par le schéma, afin de créer un alignement de façade, les constructions doivent être implantées avec un recul strict de 5 mètres par rapport à la voirie principale. Elles devront s'implanter obligatoirement sur une des limites séparatives. De part et d'autre de la voirie principale, l'entrée de la zone sera marquée par des immeubles jointifs, au moins sur 25 mètres, comportant deux niveaux habitables sur rez-de-chaussée, dont une façade donnera sur la RN et l'autre sur la voie principale. Encadrant ainsi l'entrée, les bâtiments formeront un ensemble cohérent, de même hauteur, que la Cité Leclerc.

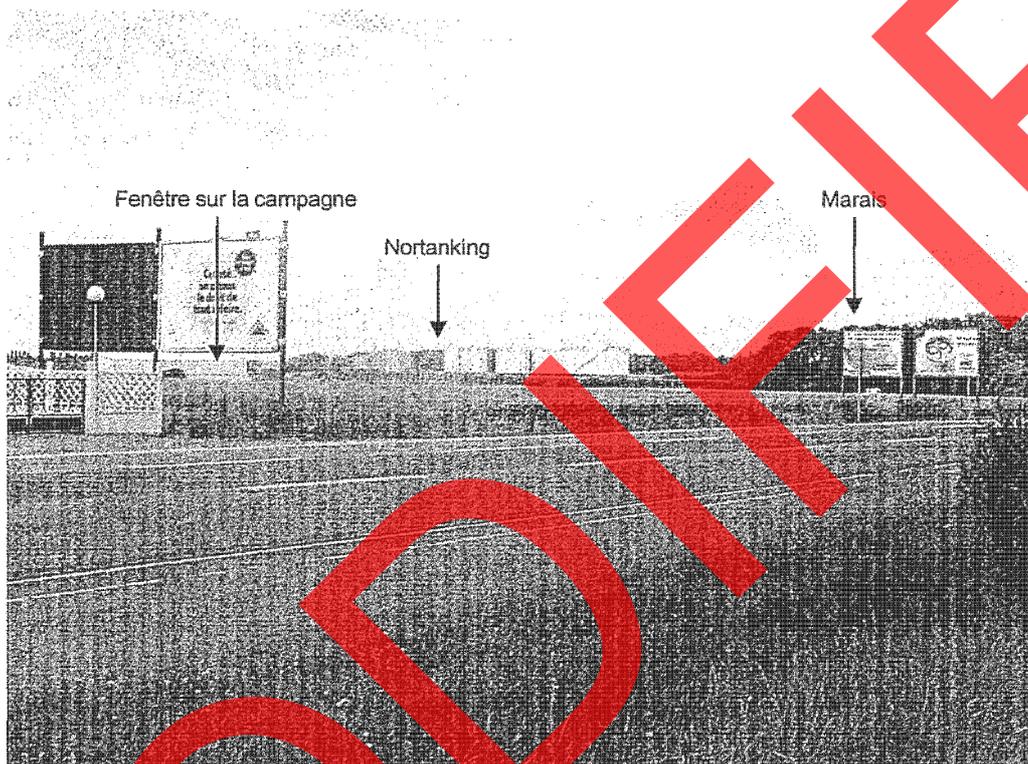
Relier la zone au centre

Afin de permettre la réussite de la greffe du nouveau quartier au centre, il est nécessaire de réaménager l'espace public entre la rue du 8 mai et le chemin de Lenglet afin d'y intégrer les points d'accroche des nouvelles voies à créer.

1AUa3 : les voies nouvelles en impasse doivent desservir un maximum de 5 logements.

PAYSAGE

Le paysage de l'entrée de ville est marqué par deux brèves séquences paysagères : une vue sur le marais d'Annay avec ses boisements, un paysage agricole sur lequel se détache au nord de la voie les cuves de Nortanking. Au sud de la voie, face à la future zone urbaine, le paysage est rectiligne, structuré par l'alignement de peupliers qui bordent la Cité Leclerc.



Enjeux paysagers:

- Limiter l'impact visuel pour les futures constructions à usage d'habitation des cuves de Nortanking
- Offrir une image qualitative des constructions et de leurs abords
- Intégrer au mieux les fonds de parcelle dans le paysage naturel et agricole

Préconisations :

Ces mesures assurent l'intégration des constructions dans leur environnement immédiat

1AUa13 : Outre les espaces voués à la circulation et au stationnement des véhicules, des espaces communs de détente, réellement aménagés devront concerner une superficie d'un seul tenant au moins égal à 5 % de celle du terrain utilisé dans le cadre d'une opération groupée supérieure ou égale à 5000 m².

1AUa13 : Les dépôts, les citernes de gaz liquéfié ou à mazout et installations similaires, les aires de stockage extérieures et autres installations techniques doivent être masqués par des écrans de verdure.

1AUa13 : Dans les opérations d'ensemble, les aires de stationnement découvertes doivent être plantées à raison d'un arbre de haute tige pour 4 places de parking.

Afin de limiter l'impact visuel des cuves, l'arrière des habitations devra être isolé par une clôture doublée d'une haie vive. (cf.schéma)

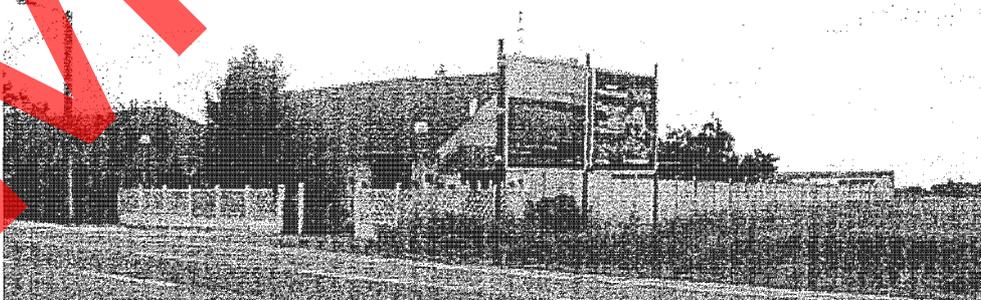
1AUa 13 : les clôtures, au contact de la zone agricole, doivent être constituées d'un grillage édifié derrière une haie vive.

ARCHITECTURE

L'architecture des bâtiments aux abords de l'entrée de ville est peu qualitative, dominée par la Cité Leclerc, aujourd'hui en cours de réhabilitation dans le cadre d'une « opération tiroir ». Les murs enduits des bâtiments présentent une teinte blanche. Ils sont en partie masqués par l'alignement d'arbres de haute tige longeant la Cité.



Les constructions à usage d'habitation implantées au nord de la voie ont des murs généralement de teinte blanche.



Enjeux architecturaux

- Respecter les échelles des bâtiments existants notamment en terme de hauteur
- Utiliser des matériaux et des teintes en accord avec le bâti existant et tout en respectant les traditions architecturales du secteur.

Les préconisations

L'ensemble de ces préconisations vise à promouvoir l'harmonie des constructions et l'adaptation au caractère de l'architecture locale.

Afin de respecter l'échelle de la Cité Leclerc, les bâtiments donnant sur la RN 17 (cf. schéma) devront comporter deux niveaux habitables sur rez-de-chaussée.

Aspect extérieur et matériaux :

1AUa 11 : Les constructions et installations autorisées ne doivent nuire ni par leur volume, ni par leur aspect à l'environnement immédiat et aux paysages dans lesquels elles s'intégreront.

1AUa11 : L'emploi à nu des matériaux en vue d'être recouvert d'un parement ou d'un enduit (briques creuses, carreaux de plâtre, parpaings) est interdit.

1AUa11 : les pignons sur rue doivent être traités en harmonie avec les façades de la construction principale.

1AUa11 : Les toitures doivent comporter au moins deux pentes et être recouvertes de tuiles ou d'ardoises naturelles ou de matériaux d'aspect et de teinte similaire. Cette disposition ne s'applique pas aux vérandas. La pente des toitures doit être au moins égale à 35°.

Le blanc pur est interdit.

L'emploi de teintes vives doit être limité à de petites surfaces.

NUISANCES

Les nuisances et risques à prendre en compte sont liés à :

- la proximité immédiate de la RN 17 générant des nuisances sonores, classée axe terrestre bruyant de niveau 3. Néanmoins la réalisation de la déviation de la RD 164 devrait permettre une baisse du trafic de transit sur la RN 17.
- la densification de l'occupation des terrains qui s'accompagnera inévitablement d'une augmentation des usages : accroissement de la circulation pouvant générer des problèmes de bruit et d'encombrement.
- Nuisance visuelle engendrée par la présence des cuves de Nortanking

Enjeux

- Permettre des reculs suffisants par rapport à la RN 17
- Travailler la lisière urbaine afin de protéger les futures habitations des nuisances sonores et visuelles engendrées par la future déviation et la présence d'entreprises.

Préconisations :

Il est important d'avoir un recul suffisant pour que les bâtiments ne colle pas à la RN 17. Le recul doit également permettre une meilleure lisibilité de l'entrée de ville.

1AUa 6 : La façade des constructions doit être strictement implantée en retrait de 10 m par rapport à la limite d'emprise de la RN 17.

Afin de limiter les éventuelles nuisances générées par la déviation de la RD 164 et par les cuves de Nortanking, l'arrière des habitations en contact avec la zone agricole devra être isolé par une clôture doublée d'une haie vive.

1AUa 13 : les clôtures, au contact de la zone agricole, doivent être constituées d'un grillage édifié derrière une haie vive.

SECURITE

Il est dangereux de permettre l'accès direct aux parcelles depuis la RN 17. Afin de limiter les problèmes de sécurité, un seul nouvel accès sera autorisé.

Actuellement, la traversée de la RN 17 s'effectue, grâce à un feu clignotant, au niveau de l'école. Afin de marquer le caractère urbain de l'entrée de ville, il est fondamental que l'aménagement de l'entrée de la zone et la traversée de la RN 17 assure la sécurité des piétons. Cet impératif est d'autant plus grand que la présence de l'école Joliot Curie ainsi que la maison des jeunes amènera beaucoup d'enfants à traverser la RN 17. Un feu tricolore devra être implanté au niveau de l'entrée de la zone afin de sécuriser la traversée.

Les nouvelles voiries doivent intégrer les usagers vulnérables. L'aménagement de la voirie principale devra séparer les piétons et les cyclistes de la circulation automobile. La voirie secondaire se raccrochant à la résidence Delsaux devra elle aussi bénéficier d'un traitement sécuritaire. En effet, son tracé en fait une des voiries à traiter en priorité car elle permet d'accéder directement à l'école.

Enjeux

- Sécuriser l'entrée de la zone et la traversée de la RN 17
- Dissocier les modes doux de la circulation automobile

Préconisations :

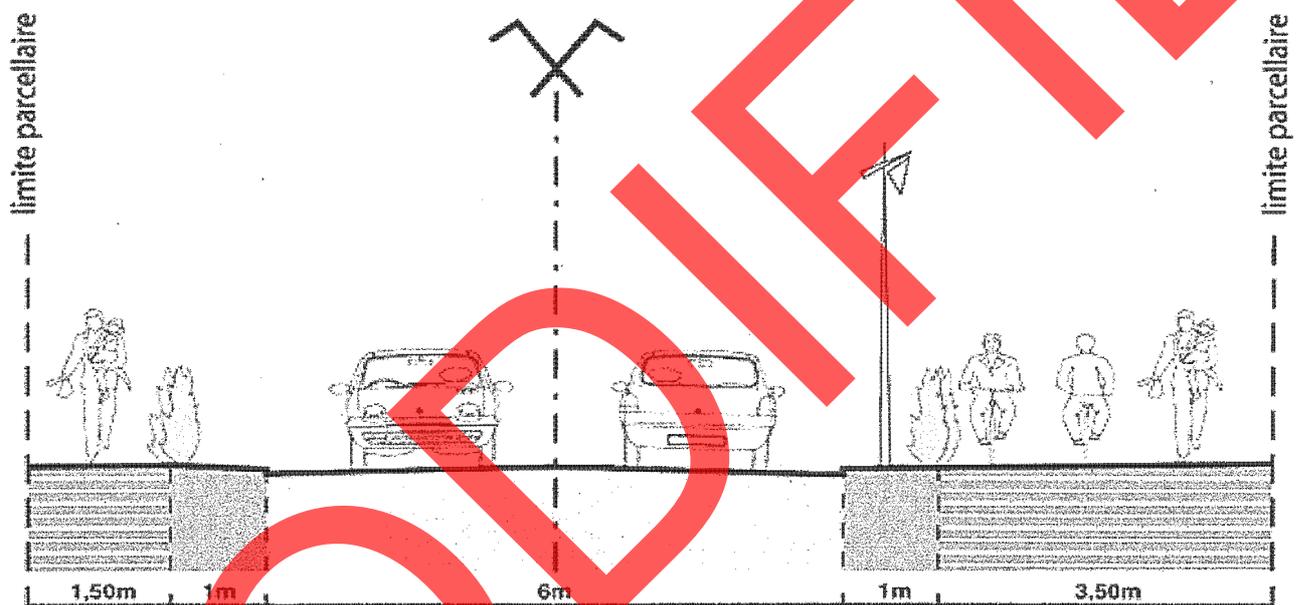
1AUa3 : Un seul nouvel accès sera autorisé sur la RN17

Aucun autre accès direct n'est autorisé sur la RN 17

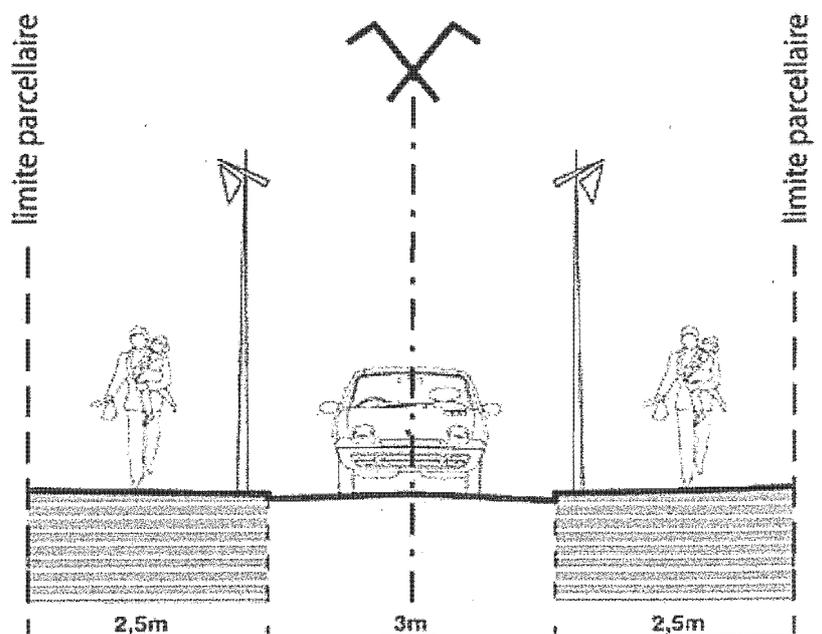
L'aménagement des voiries devra permettre la protection des usagers vulnérables (cf. coupe de principe)

Voirie principale : 13 mètres

Afin d'éviter des cisaillements multiples, les sorties de garage, donnant sur la voirie principale, devront être groupées par deux.



Voirie secondaire : 8 mètres



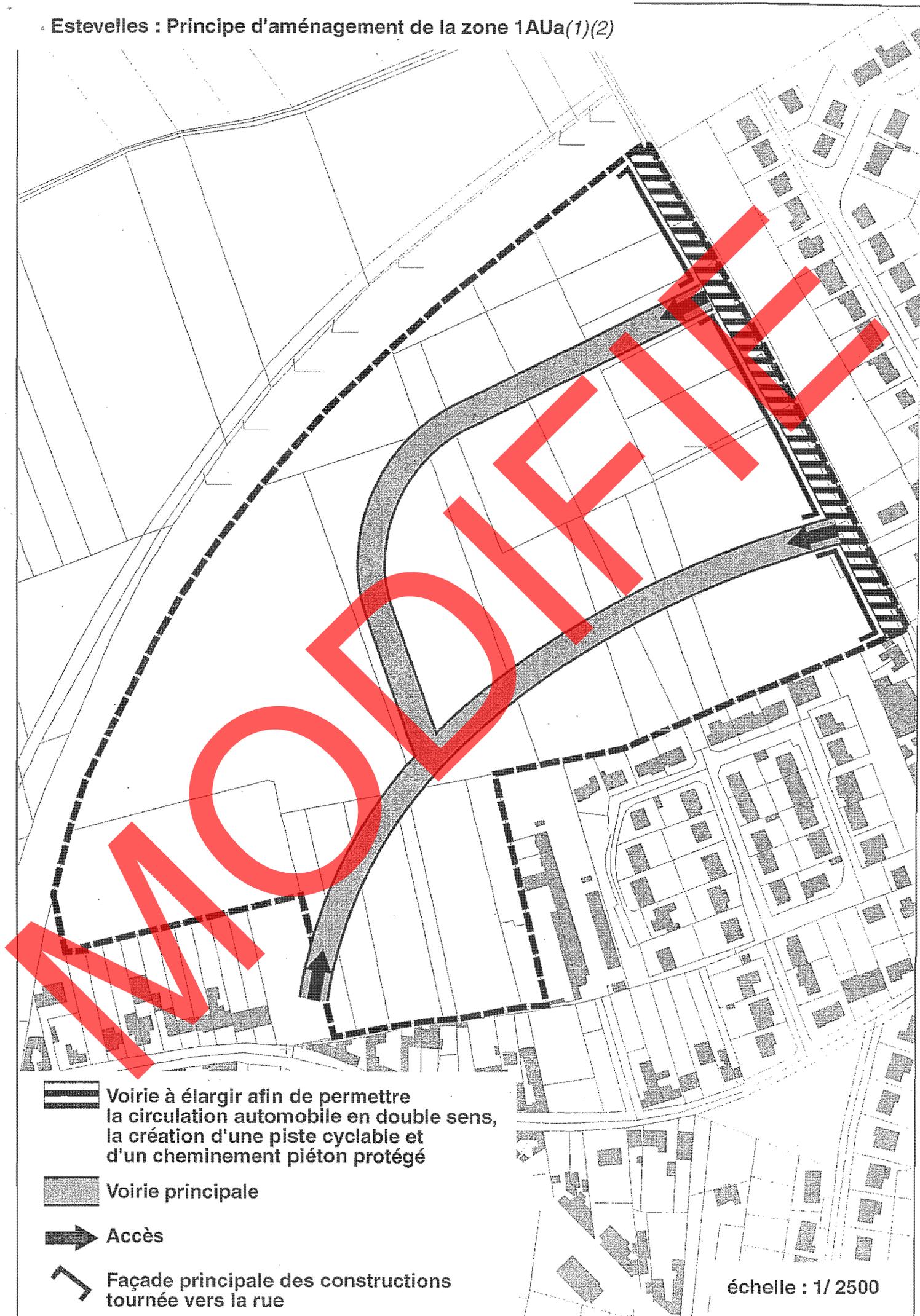


1/2500

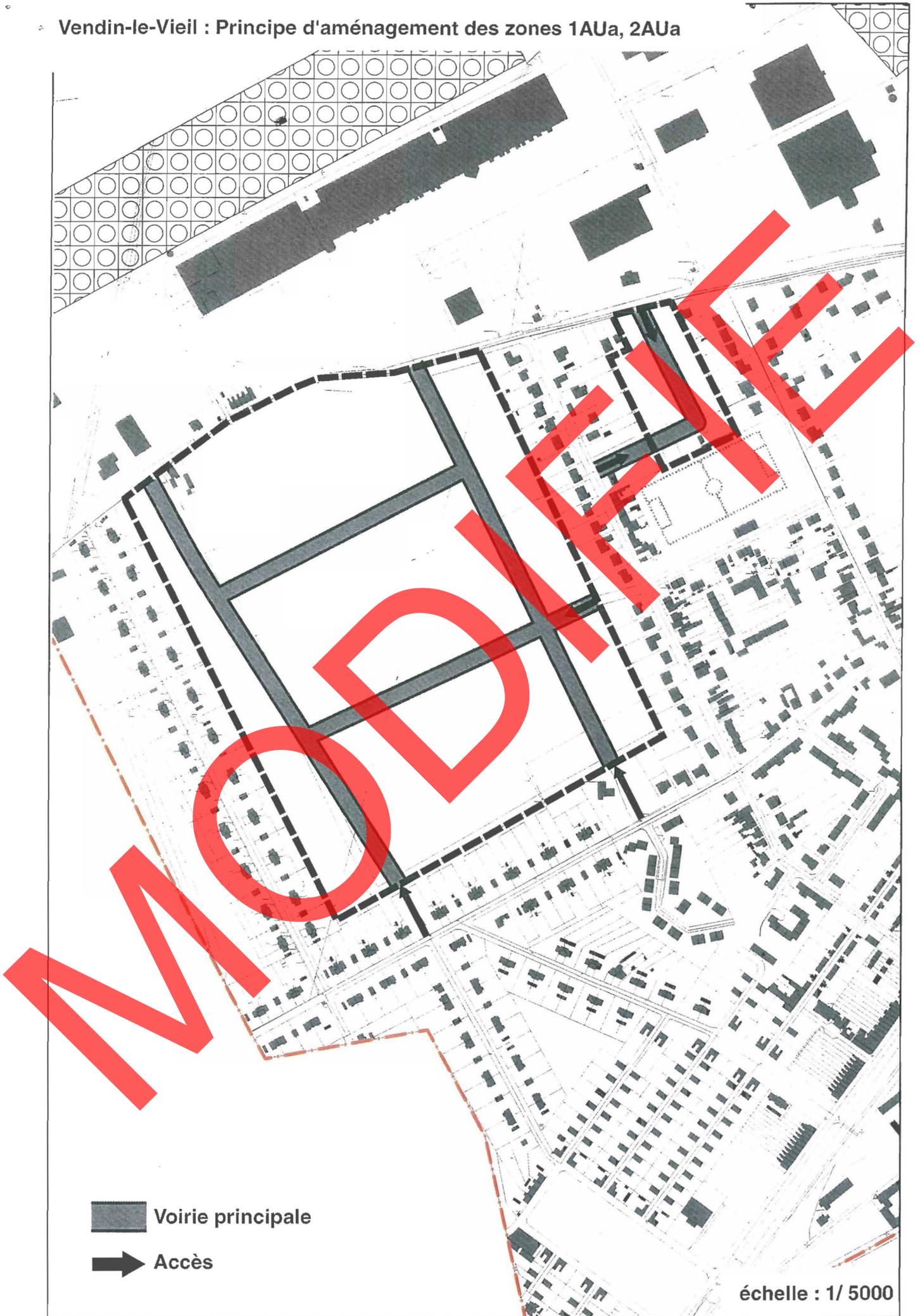
-  Voirie principale sécurisant les modes de déplacement doux
-  Voirie secondaire
-  Voirie secondaire sécurisant les modes de déplacement doux
-  Espace commun de détente
-  Clôture doublée d'une haie vive
-  Secteur à réaménager en intégrant les voies nouvelles

-  Effet de porte à créer
-  recul strict obligatoire de 5m
-  recul strict obligatoire de 10m par rapport à la limite d'emprise de la RN17
-  implantation obligatoire sur au moins une des limites séparatives
-  immeubles jointifs sur 25m minimum le long de la voirie principale comportant 2 niveaux habitables sur RDC
-  entrée et traversée à sécuriser

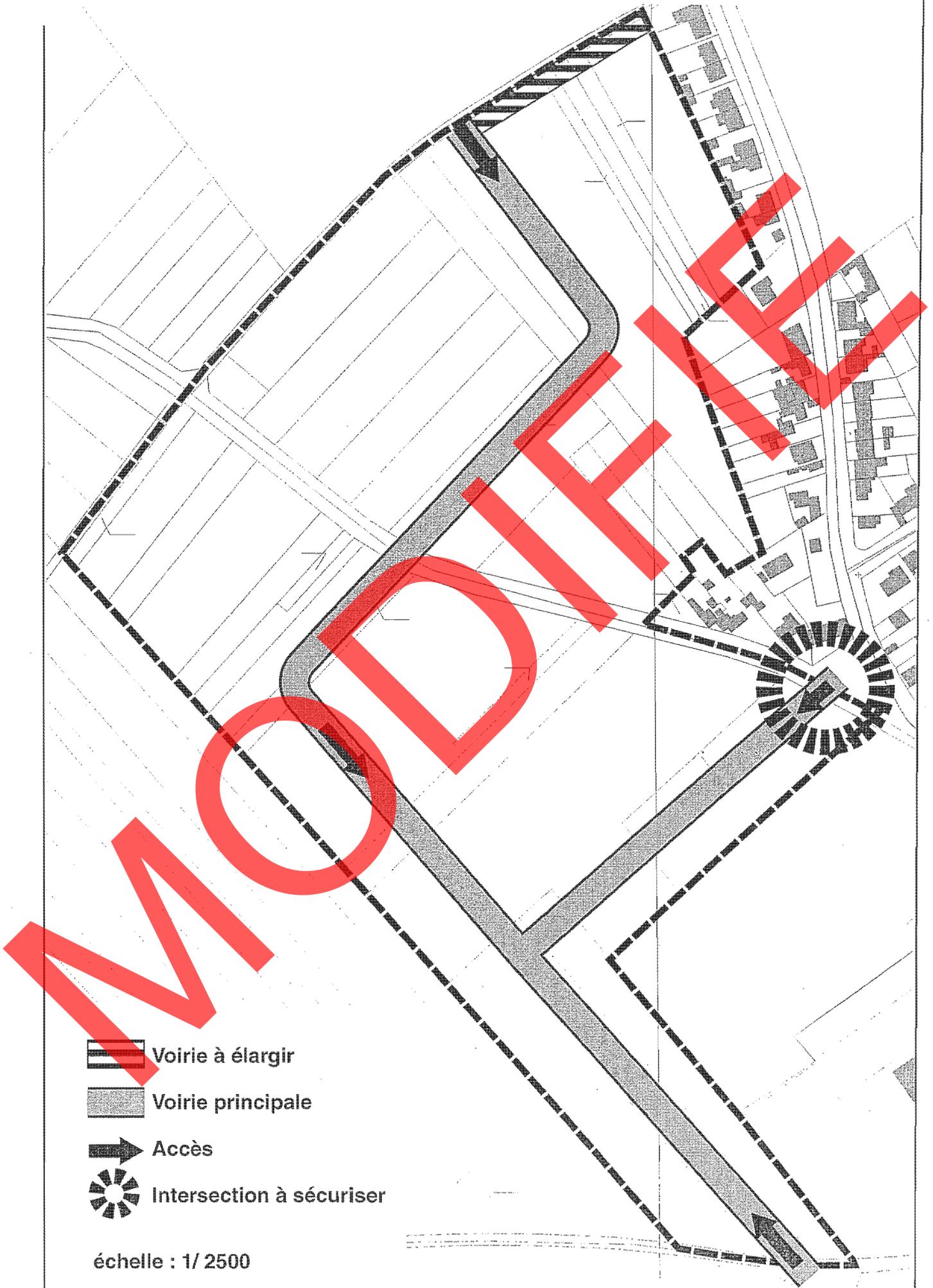
Estevelles : Principe d'aménagement de la zone 1AUa(1)(2)



Vendin-le-Vieil : Principe d'aménagement des zones 1AUa, 2AUa

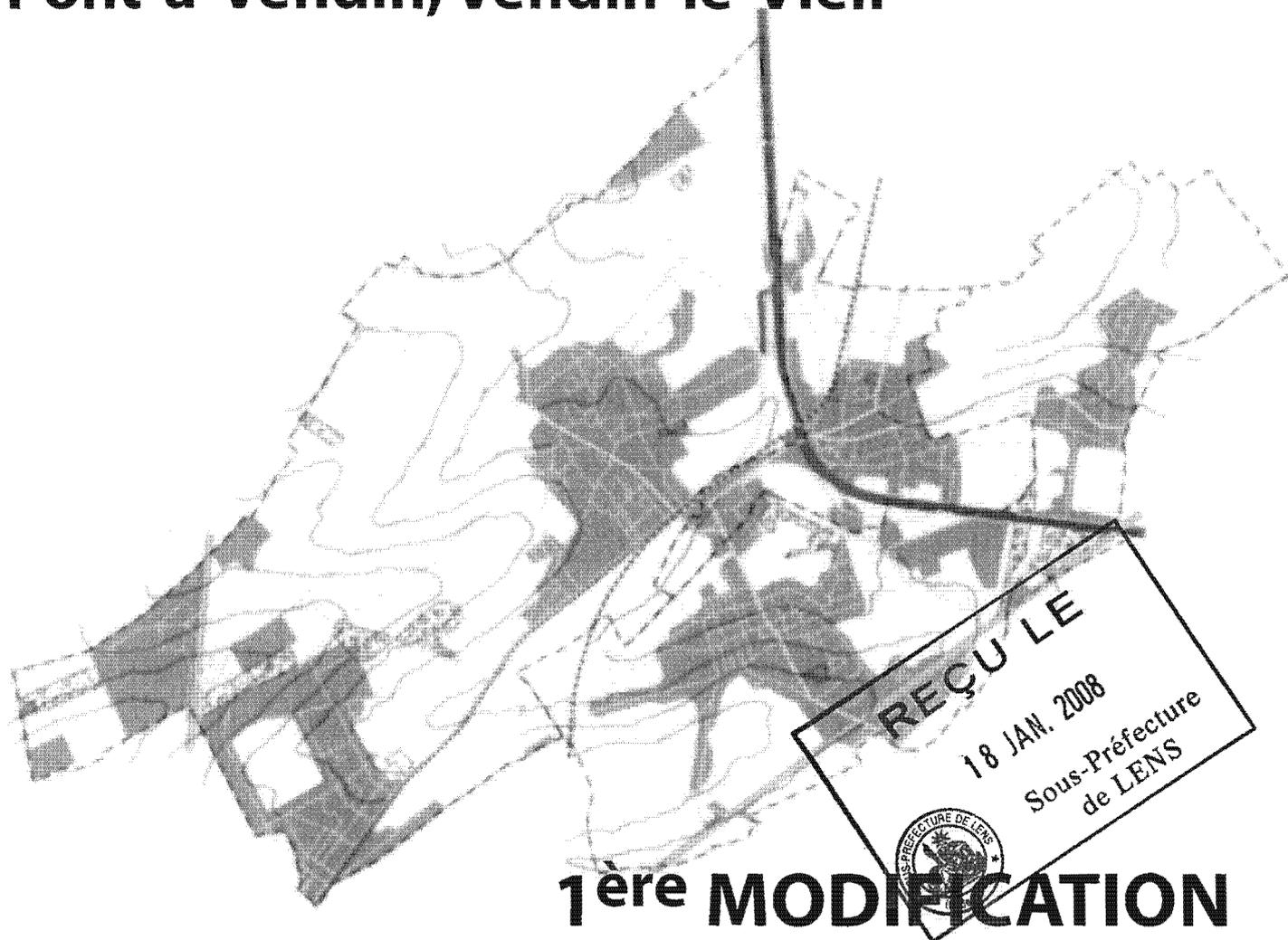


Vendin-le-Vieil : Principe d'aménagement des zones 1AUa(2), 2AUa(2)



1^{ère} modification du

Plan Local d'Urbanisme du Syndicat Intercommunal à Vocation Unique des communes de **Annay-sous-Lens, Estevelles Pont-à-Vendin, Vendin-le-Vieil**



1^{ère} MODIFICATION ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

Prescrit le : 28 janvier 2004

Arrêté le : 26 janvier 2005

Approuvé le : 27 février 2006

1^{ère} modification approuvée le :

EAC

Études & Cartographie

6/8 rue Léon Trulin

59 800 Lille

Tél : 03 20 51 94 95

Fax : 03 20 51 94 90

COMMUNE DE ANNAY-SOUS-LENS

ENTREE DE VILLE PAR LA RN 17 DEPUIS CARVIN

PRISE EN COMPTE DE L'ARTICLE L111-1-4

ZONE 1AUa



Cet article précise que *"en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des routes classées à grande circulation"*.

Dans le cas présent, l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme s'applique en imposant un recul de 75 mètres par rapport à l'axe de la RN 17.

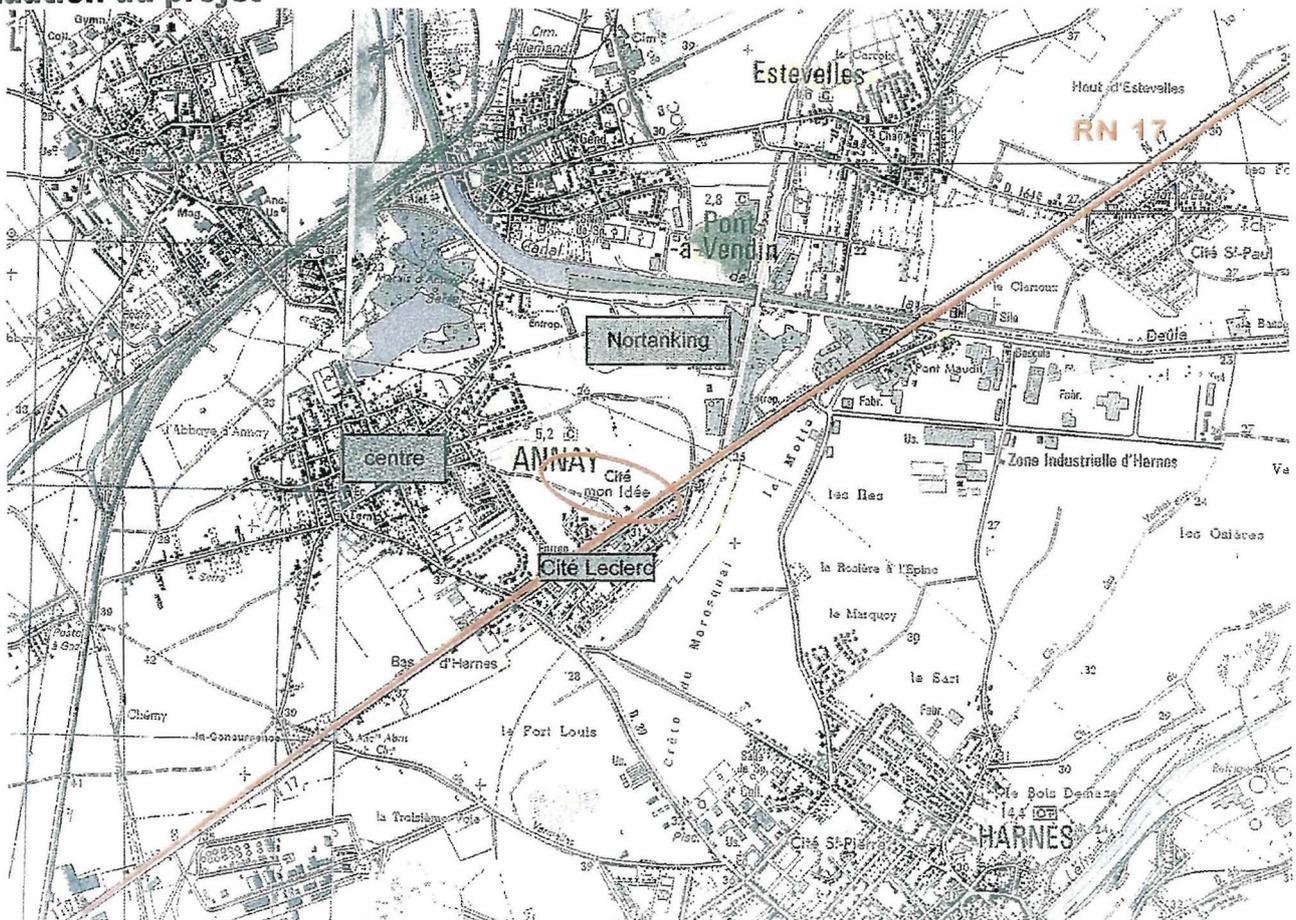
Il n'est possible de déroger à ces interdictions que dans le cas où les règles concernant les zones contenues dans le Plan Local d'Urbanisme sont justifiées et motivées au regard des **nuisances**, de la **sécurité**, de la **qualité de l'urbanisme**, de la **qualité de l'architecture** et de la **qualité paysagère**.

URBANISME

L'axe de la RN 17, au sud d'Annay-sous-Lens, forme une longue ligne droite qui sépare la Cité Leclerc du reste de la zone urbaine. Cet axe crée une coupure urbaine importante entre le quartier d'origine minière et le centre. Un des enjeux de l'inscription de la zone 1AUa est d'assurer une meilleure liaison entre ces deux entités et donc de désenclaver la cité Leclerc.

Cette entrée de ville est marquée au nord de la RN 17 par la présence de quelques constructions à usage d'habitation implantées avec des reculs compris entre 6 et 15 mètres, de faibles hauteurs (R+C), contrastant fortement avec le sud de la voie occupée par les bâtiments blancs rectilignes de la Cité Leclerc (R+2). L'horizontalité de la cité renforcée par l'alignement d'arbres qui la sépare de la RN 17 renforce le caractère déjà fortement linéaire de la RN. Ceci ne contribue pas à créer une impression d'entrée de ville mais uniquement de traversée routière. La création d'un effet de porte à l'entrée de la zone à urbaniser permettra de marquer la nouvelle entrée en lui donnant un caractère urbain.

Situation du projet



Carte IGN 1/25000²⁰¹² Situation de l'entrée de Ville

Enjeux

- Créer un effet de porte afin de marquer le caractère urbain de l'entrée de ville.
- Relier cette zone au centre de la commune en se raccrochant le plus possible sur les voies existantes

Préconisations

Création d'un effet de porte

Dans le secteur défini par le schéma, afin de créer un alignement de façade, les constructions doivent être implantées avec un recul strict de 10 mètres par rapport à la voirie principale

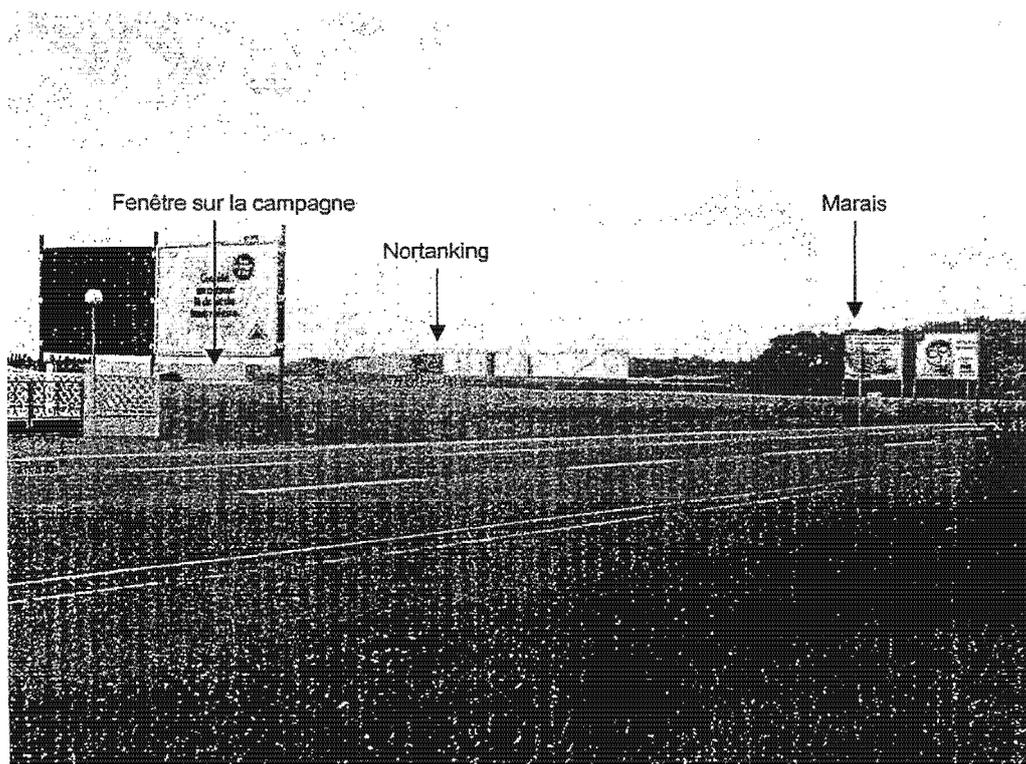
De part et d'autre de la voirie principale, l'entrée de la zone sera marquée par des bâtiments qui formeront un ensemble cohérent avec la Cité Leclerc.

Relier la zone au centre

Afin de permettre la réussite de la greffe du nouveau quartier au centre, il est nécessaire de réaménager l'espace public entre la rue du 8 mai et le chemin de Lenglet, aujourd'hui peu valorisé, afin d'y intégrer les points d'accroche des nouvelles voies à créer.

PAYSAGE

Le paysage de l'entrée de ville est marqué par deux brèves séquences paysagères : une vue sur le marais d'Annay avec ses boisements, un paysage agricole sur lequel se détache au nord de la voie les cuves de Nortanking. Au sud de la voie, face à la future zone urbaine, le paysage est rectiligne, structuré par l'alignement de peupliers qui bordent la Cité Leclerc.



Enjeux paysagers:

- Limiter l'impact visuel pour les futures constructions à usage d'habitation des cuves de Nortanking
- Offrir une image qualitative des constructions et de leurs abords
- Intégrer au mieux les fonds de parcelle dans le paysage naturel et agricole

Préconisations :

Ces mesures assurent l'intégration des constructions dans leur environnement immédiat

1AUa13 : Outre les espaces voués à la circulation et au stationnement des véhicules, des espaces communs de détente, réellement aménagés devront concerner une superficie d'un seul tenant au moins égal à 5 % de celle du terrain utilisé dans le cadre d'une opération groupée supérieure ou égale à 5000 m².

1AUa13 : Les dépôts, les citernes de gaz liquéfié ou à mazout et installations similaires, les aires de stockage extérieures et autres installations techniques doivent être masqués par des écrans de verdure.

1AUa13 : Dans les opérations d'ensemble, les aires de stationnement découvertes doivent être plantées à raison d'un arbre de haute tige pour 4 places de parking.

Afin de limiter l'impact visuel des cuves, l'arrière des habitations devra être isolé par une clôture doublée d'une haie vive. (cf. schéma)

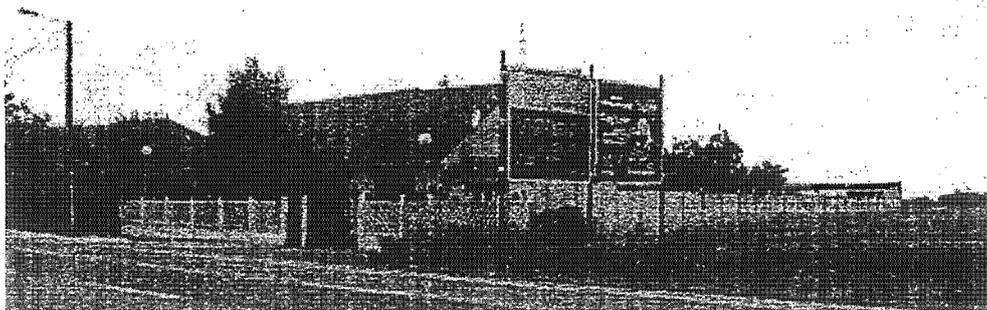
1AUa 13 : les clôtures, au contact de la zone agricole, doivent être constituées d'un grillage édifié derrière une haie vive.

ARCHITECTURE

L'architecture des bâtiments aux abords de l'entrée de ville est peu qualitative, dominée par la Cité Leclerc, aujourd'hui en cours de réhabilitation dans le cadre d'une « opération tiroir ». Les murs enduits des bâtiments présentent une teinte blanche. Ils sont en partie masqués par l'alignement d'arbres de haute tige longeant la Cité.



Les constructions à usage d'habitation implantées au nord de la voie ont des murs généralement de teinte blanche.



Enjeux architecturaux

- Respecter les échelles des bâtiments existants notamment en terme de hauteur
- Utiliser des matériaux et des teintes en accord avec le bâti existant tout en respectant les traditions architecturales du secteur.

Les préconisations

L'ensemble de ces préconisations visent à promouvoir l'harmonie des constructions et l'adaptation au caractère de l'architecture locale.

Aspect extérieur et matériaux :

1AUa 11 Les constructions et installations autorisées ne doivent porter atteinte ni par leur volume, ni par leur aspect au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

1AUa11 : L'emploi à nu des matériaux en vue d'être recouvert d'un parement ou d'un enduit (briques creuses, carreaux de plâtre, parpaings) est interdit.

1AUa11 : les pignons sur rue doivent être traités en harmonie avec les façades de la construction principale.

1AUa11 : Les toitures des constructions principales doivent comporter au moins deux pentes et être recouvertes de tuiles ou d'ardoises ou de matériaux d'aspect similaire. Les tuiles ou les matériaux d'aspect similaire devront être dans la gamme des rouges (rouge, rouge orangée, amarante, aubergine,...), ou dans la gamme des bruns ou noires. Les tuiles pourront être vernissées ou non.

Les toitures équipées de panneaux solaires sont autorisées.

La pente des toitures doit être au moins égale à 25 °. Toutefois, les toitures terrasses peuvent être autorisées dans de faibles proportions, dans la limite d' 1/3 de la surface développée de la toiture.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux extensions, annexes accolées ou non (vérandas, abris de jardin,...).

NUISANCES

Les nuisances et risques à prendre en compte sont liés à :

- la proximité immédiate de la RN 17 générant des nuisances sonores, classée axe terrestre bruyant de niveau 3. Néanmoins la réalisation de la déviation de la RD 164 devrait permettre une baisse du trafic de transit sur la RN 17.
- la densification de l'occupation des terrains qui s'accompagnera inévitablement d'une augmentation des usages : accroissement de la circulation pouvant générer des problèmes de bruit et d'encombrement.
- Nuisance visuelle engendrée par la présence des cuves de Nortanking

Enjeux

- Permettre des reculs suffisants par rapport à la RN 17 pour limiter les nuisances pour les futures habitations
- Travailler la lisière urbaine afin de protéger les futures habitations des nuisances sonores et visuelles engendrées par la future déviation et la présence d'entreprises.

Préconisations :

Il est important d'avoir un recul suffisant pour que les bâtiments ne collent pas à la RN 17. Le recul doit également permettre une meilleure lisibilité de l'entrée de ville.

1AUa 6 : La façade des constructions doit être strictement implantée en retrait de 10 m par rapport à la limite d'emprise de la RN 17.

Afin de limiter les éventuelles nuisances générées par la déviation de la RD 164 et par les cuves de Nortanking, l'arrière des habitations en contact avec la zone agricole devra être isolé par une clôture doublée d'une haie vive.

1AUa 13 : les clôtures, au contact de la zone agricole, doivent être constituées d'un grillage édifié derrière une haie vive.

SECURITE

Actuellement, la traversée de la RN 17 s'effectue, grâce à un feu clignotant, au niveau de l'école. Afin de marquer le caractère urbain de l'entrée de ville, il est fondamental que l'aménagement de l'entrée de la zone et la traversée de la RN 17 assure la sécurité des piétons. Cet impératif est d'autant plus grand que la présence de l'école Joliot Curie ainsi que la maison des jeunes amènera beaucoup d'enfants à traverser la RN17. Un giratoire devra être implanté avant l'entrée de la zone, au niveau de la jonction RN 17/RD 164, afin de sécuriser la traversée.

Les nouvelles voiries doivent intégrer les usagers vulnérables. L'aménagement de la voirie principale devra séparer les piétons et les cyclistes de la circulation automobile. La voirie secondaire se raccrochant à la résidence Delsaux devra elle aussi bénéficier d'un traitement sécuritaire. En effet, son tracé en fait une des voiries à traiter en priorité car elle permet d'accéder directement à l'école.

Enjeux

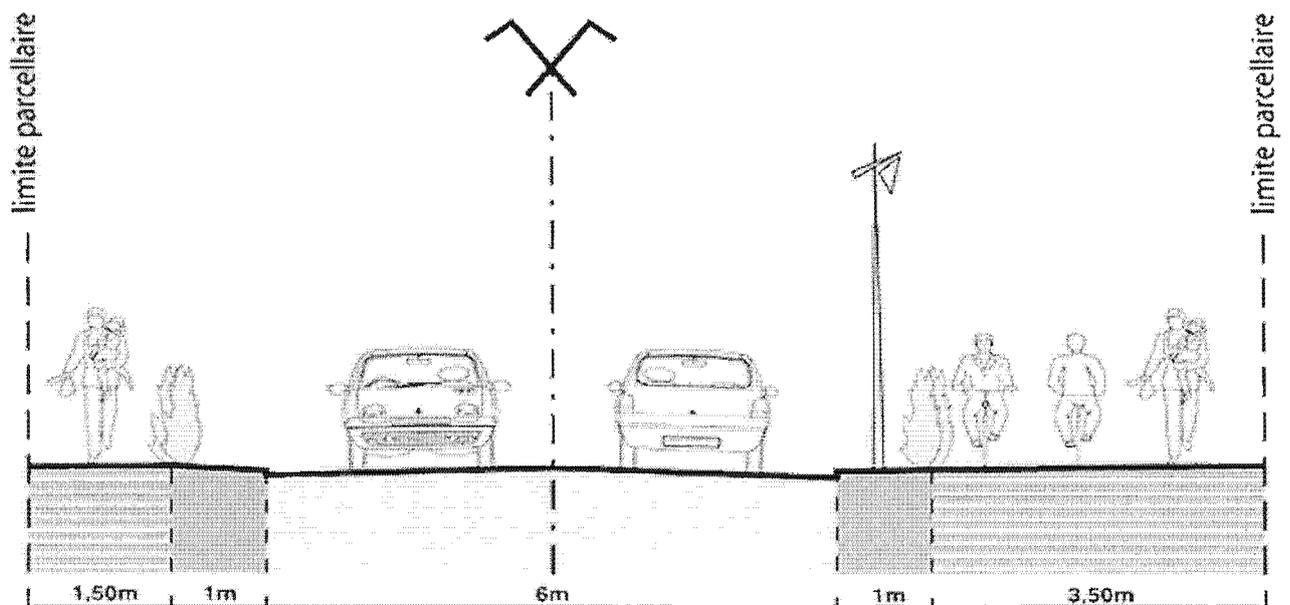
- Sécuriser l'entrée de la zone et la traversée de la RN 17
- Dissocier les modes doux de la circulation automobile

Préconisations :

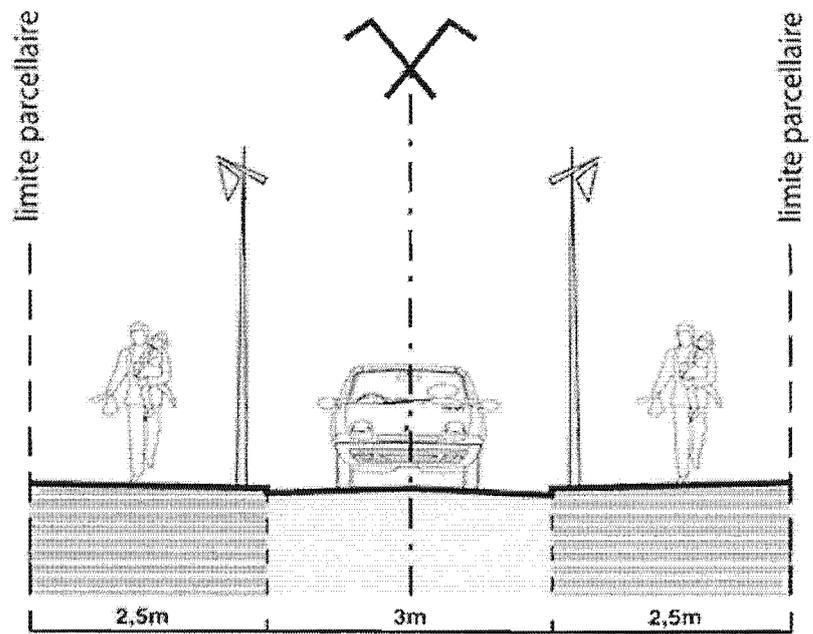
L'aménagement des voiries devra permettre la protection des usagers vulnérables (cf. coupe de principe)

Voirie principale : 13 mètres

Afin d'éviter des cisaillements multiples, les sorties de garage, donnant sur la voirie principale, devront être groupées par deux



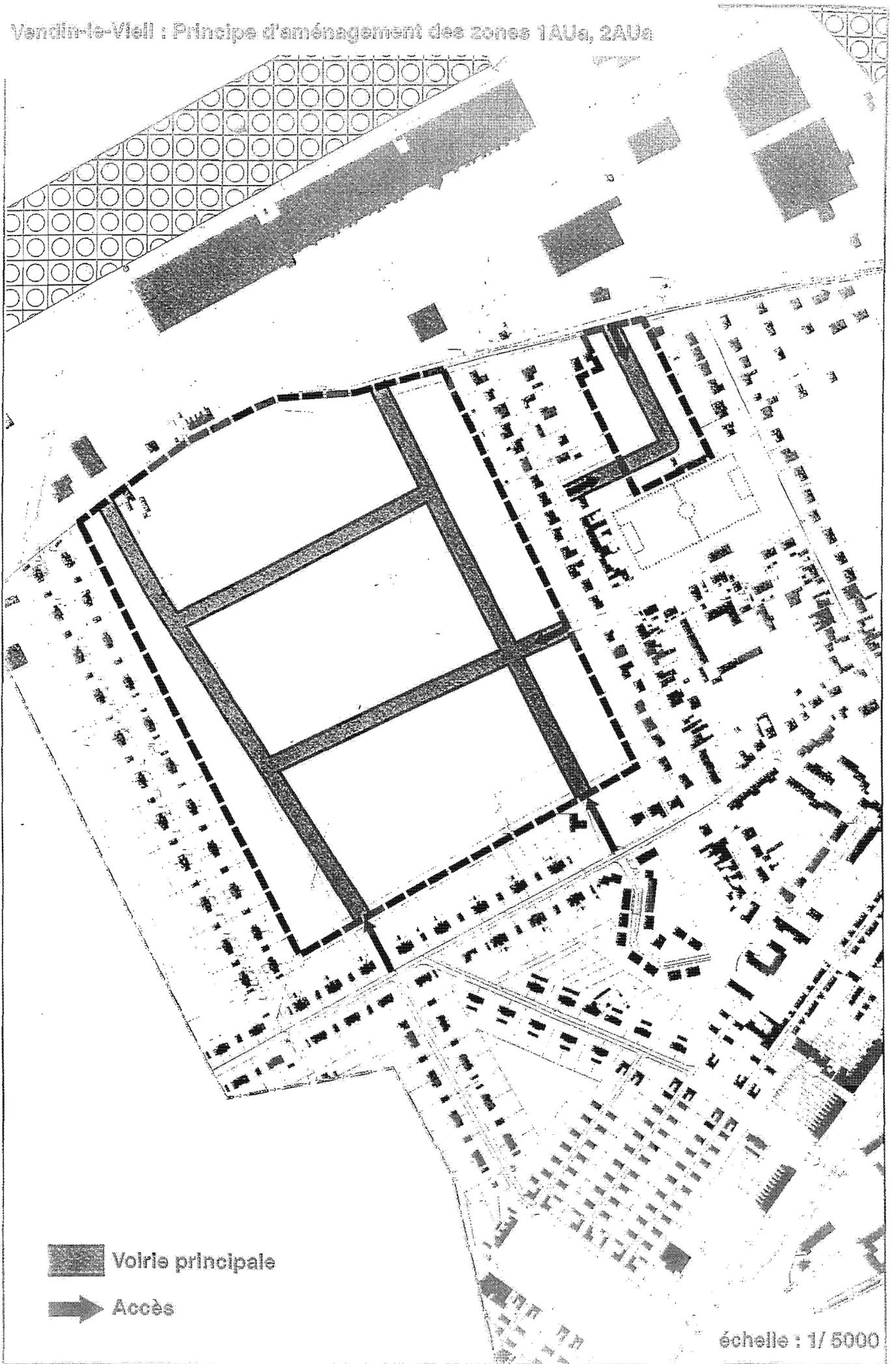
Voirie secondaire : 8 mètres



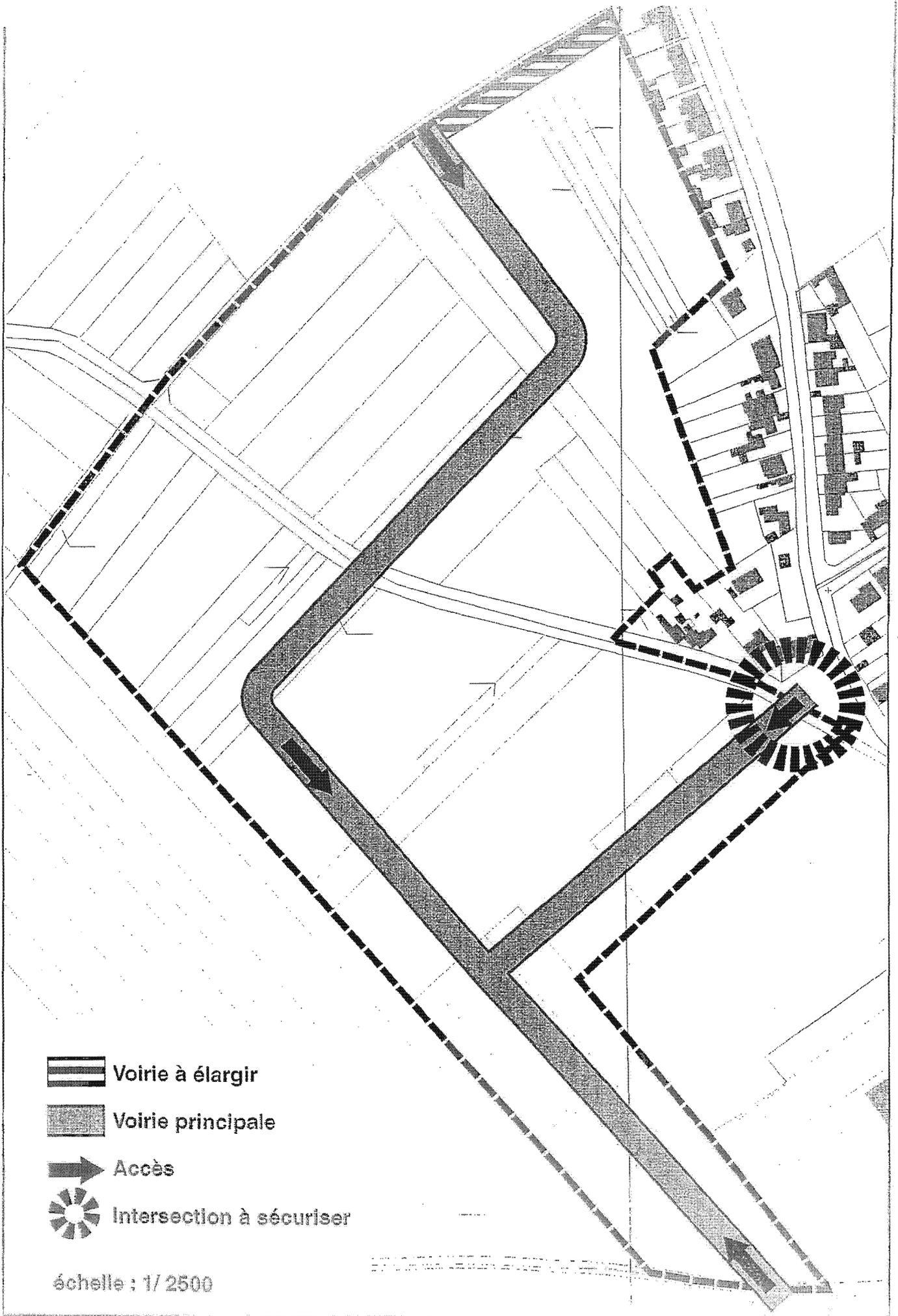
ZAC d'Annay sous Lens



Vendin-le-Vieil : Principe d'aménagement des zones 1AUa, 2AUa



Vendin-le-Vieil : Principe d'aménagement des zones 1AUa(2), 2AUa(2)



-  Voirie à élargir
-  Voirie principale
-  Accès
-  Intersection à sécuriser

échelle : 1/ 2500