RÉVISION DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE MARLES-LES-MINES

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Révision du PLU prescrite le 08/10/2009

Projet du PLU arrêté le 21/06/2012

PLU approuvé le 20/06/2013

TABLE DES MATIERES

1. LE PLAN LOCAL D'URBANISME ET LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION P 1
2. SITE DE L'ECOLE CAMPHIN P 2
3. SITE DE LA RUE DE BRUXELLES P 4
4. LA CITE DE MARLES P 6
5. LA CITE DU ROND-POINT P 8

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

Il s'agit, dans le présent document, de préciser les conditions particulières d'aménagement, d'urbanisme et de programmation des principaux secteurs de développement urbain :
- Le site de l'école Camphin, rue Paul Vaillant Couturier
- rue de Bruxelles, la continuité de l'ancien cinéma
- la réserve foncière de la cité de Marles
- le renouvellement de la cité du Rond Point.

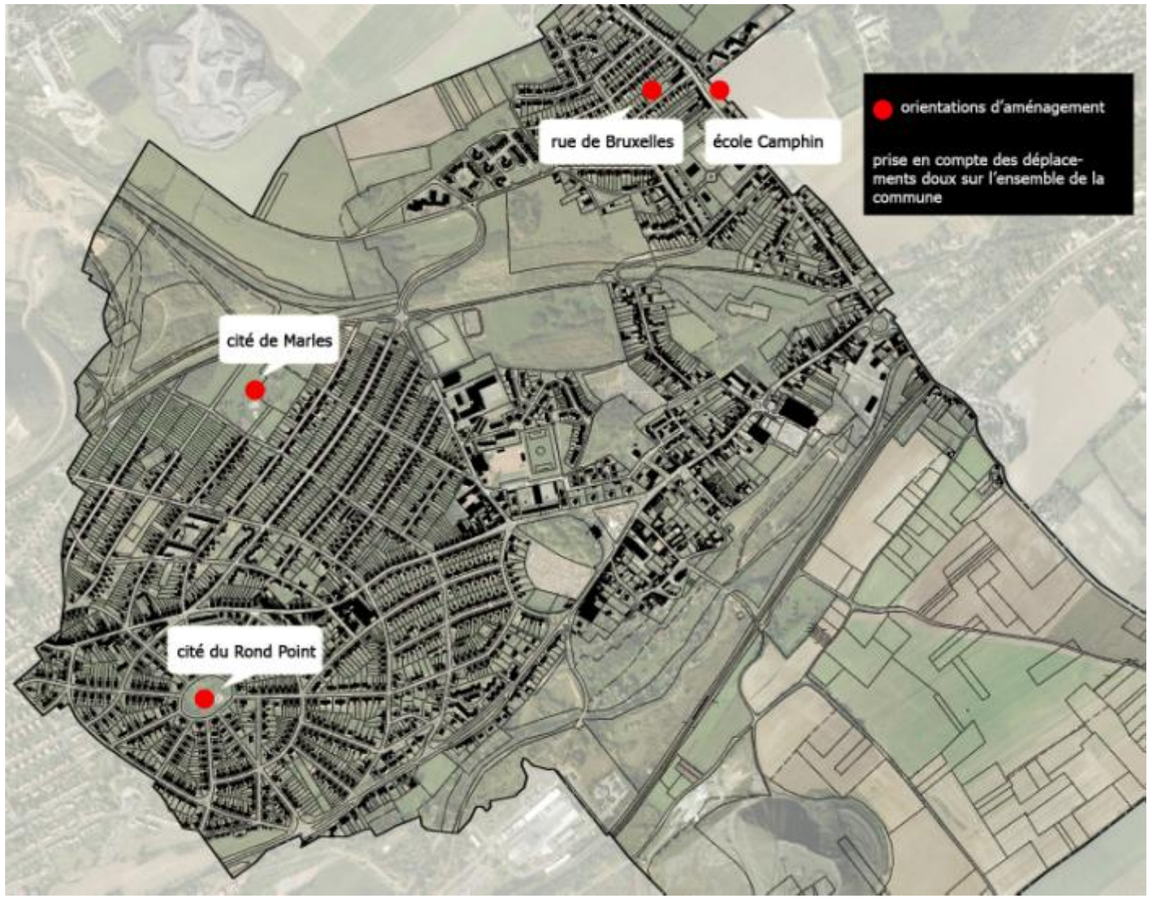
Ces orientations sont établies en vue de garantir un minimum de qualité à ces zones d'extension et de renouvellement urbain.

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 : « 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.
1. 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.
2. En ce qui concerne l'habitat, elles définissent les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergements, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements. »

Article R.123-3-1 : «Les orientations d'aménagement peuvent, par quartier ou par secteur, prévoir les actions et opérations d'aménagement mentionnées au troisième alinéa de l'article L.123-1».

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



SITE DE L’ECOLE CAMPHIN

L’orientation consiste ici à permettre à l’école Camphin de bénéficier d’une aire de stationnement suffisante et sécurisée.
Le site retenu pour ce projet présente une superficie de 1600m², figuré en rouge sur le plan suivant. Son occupation actuelle est une bande enherbée.

Ce site par sa localisation du même côté que l’école sur l’axe de la rue Vaillant Couturier permet de mettre en place des liaisons piétonnes sécurisées entre le parking à créer et l’école, en évitant la traversée de la rue Paul Vaillant Couturier, au trafic important.

Le site est concerné par la présence de cavités/faille tectonique.

Les principes d’aménagement du site

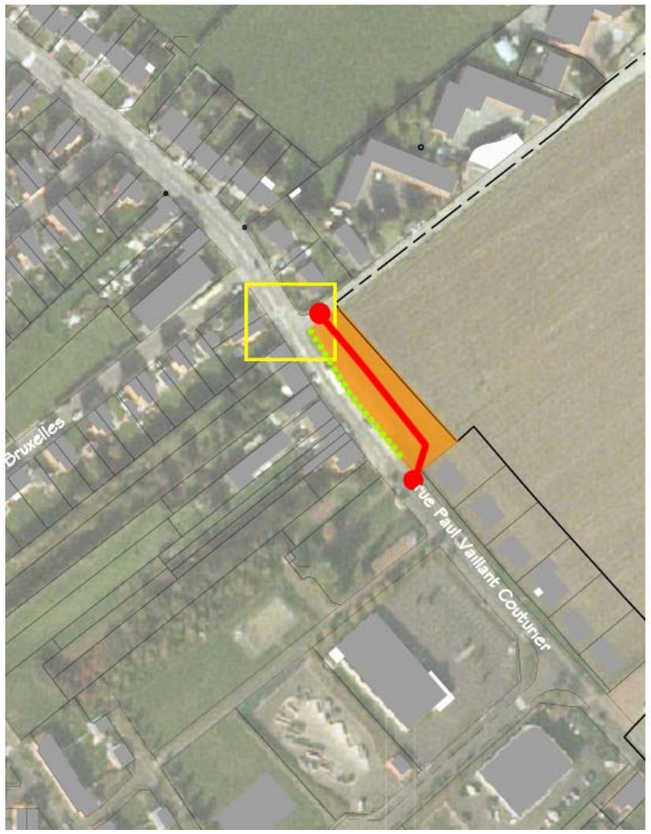
Le site retenu pour la mise en place d’une aire de stationnement est actuellement la dernière parcelle disponible à ce niveau avant le territoire de Lapugnoy. Son aménagement permet donc de conforter la limite communale et de créer une façade sur la rue Paul Vaillant Couturier, ce qui appuie la structure de cet axe très emprunté.

La morphologie du site ne permet pas d’y envisager plusieurs scénarios en matière de stationnement. Seules deux épaisseurs de stationnement sont envisageables, desservies par une contre allée, ce qui permet de sécuriser les connexions avec la rue Paul Vaillant Couturier. Cette contre allée desservira le site en sens unique, en se connectant aux rues existantes comme figuré sur le schéma suivant. Le sens de circulation n’est pas défini ici. Il devra l’être au regard des flux et conflits de circulation présents et à prévoir sur la rue Paul Vaillant Couturier.

Une attention particulière devra être apportée au carrefour des rues Paul Vaillant Couturier et du Mont Eventé afin de sécuriser cette connexion et de gérer les flux supplémentaires qui y seront apportés avec l'implantation de l'aire de stationnement.

La façade de l'aire de stationnement sur la rue Paul Vaillant Couturier devra faire l'objet d'une valorisation paysagère, en partie végétale.

Il appartient au maître d'ouvrage de prendre les précautions nécessaires (études techniques, aménagements) afin de prendre en compte le risque de cavités/faille tectonique.



CONDITIONS D'AMENAGEMENT ET D'EQUIPEMENT DU SITE

- 2 accès à prévoir, en sens unique :
  -Un accès la rue Paul Vaillant Couturier
  -Un accès sur la rue du Mont Eventé
- Sécurisation du carrefour entre les rues du Mont Eventé et Paul Vaillant Couturier
- Espace dédié au stationnement
- Plantation de la façade du site le long de la rue Paul Vaillant Couturier pour une meilleure intégration paysagère.
- Prise en compte des cavités/faille tectonique.

SITE DE LA RUE DE BRUXELLES

Il s’agit d’urbaniser une dent creuse située rue de Bruxelles, entre un linéaire d’habitat et un site présentant un fort potentiel de renouvellement (ancien cinéma).

Le site s’insère dans un ensemble urbain fortement structuré et relativement homogène.

La morphologie et l’environnement ne permettent pas ainsi d’envisager autre chose qu’un linéaire de bâtis. Il apparaît judicieux que les nouvelles constructions respectent la structure actuelle de la rue, d’où la nécessité de mettre en place des orientations d’aménagement sur ce site.

Le site est concerné par la présence de cavités.

Photo du site et de la rue de Bruxelles

Les principes d’aménagement du site

Les principes d’aménagement de ce site consistent donc en une implantation linéaire de logements, à l’alignement, groupés par 2. La création de nouveaux logements dans cette rue impliquera une prise en compte des déplacements et l’étude des flux sur le carrefour avec la rue Paul Vaillant Couturier (en cohérence avec le premier site présenté). Il appartient au maître d’ouvrage de prendre les précautions nécessaires (études techniques, aménagements) afin de prendre en compte le risque de cavités.

CONDITIONS D’AMENAGEMENT ET D’EQUIPEMENT DU SITE

- Espace dédié au logement
- Accès individuels depuis la rue de Bruxelles
- Connexion des parcelles au réseau public d’alimentation en eau potable et au réseau collectif d’assainissement

- Logements groupés par 2
- Implantation des logements en alignement avec l’existant
- Sécurisation du carrefour des rues de Bruxelles et Paul Vaillant Couturier

- Prise en compte des cavités

LA CITE DE MARLES

Il s'agit ici d'envisager l'aménagement d'une réserve foncière située en bordure de la cité de Marles, d'une superficie de 11.5 ha. Ce terrain représente aujourd'hui une enclave entre la cité et la vallée Carreau. Ce site est aujourd'hui un espace enherbé, entretenu, mais non approprié par la population voisine.

Ancien site urbanisé, et partie intégrante de la cité de Marles, ce terrain bénéficie de nombreuses connexions avec l'existant, ce qui représente un atout pour son urbanisation. Toutefois, la topographie doit être prise en considération dans le choix des connexions.

En effet le site présente une déclivité assez importante depuis l'urbanisation actuelle jusqu'aux franges de la vallée Carreau. Or, cette topographie joue un rôle essentiel dans l'écoulement des eaux pluviales. Le point bas du site est aujourd'hui considéré comme terrain inondable. La zone est ainsi concernée par le risque d'inondation (enveloppe d'aléa fort du PPRi de la Clarence). Le site est également concerné par un aléa minier, par émission de gaz de mine de niveau fort.

L'urbanisation du site s'inscrit dans une suite logique du tissu urbain existant et permettra de travailler les limites de l'urbanisation ainsi que l'interface entre urbain et paysage.

Le site représente aujourd'hui le dernier espace non urbanisé d'envergure entre le tissu urbain bâti et les espaces naturels et paysagers voisins. Son traitement au regard de la qualité paysagère et de sa fonction d'espace de transition est donc primordial. Une attention toute particulière doit être portée à l'intégration du site à son environnement mais également à l'intégration des cheminements de la vallée carreau dans l'aménagement.

L'aspect patrimonial est ainsi prépondérant dans l'aménagement de ce site : patrimoine naturel et paysager mais également patrimoine bâti sur un site en bordure de cité minière. L'urbanisation de ce site devra donc se faire dans le respect de la qualité urbaine de la cité de Marles.

Les déplacements doux pour connecter le site à son environnement

Les principes d'aménagement du site

La surface aménageable du site est de 9.5ha. La densité minimale à respecter est celle du SCOT, soit au moins 20 logements à l'hectare.

Le principe fondamental de l'aménagement est le bouclage des circulations via les rues de Saint Etienne, de Toulouse et de Marseille. Il s'agit ainsi de favoriser une fluidité des circulations et de permettre la mise en place de schémas de circulation (sens uniques, espace dédiés…) afin de sécuriser les déplacements et d'optimiser les espaces de circulation existants.

Rue de Marseille, l'accès au site se fera dans la continuité du merlon existant, à l'emplacement de l'actuel accès piétonnier. Rues de Marseille et de Saint Etienne, les connexions du projet à l'existant devront donner lieu à des traitements de carrefours spécifiques, créant ainsi de véritables entrées de quartier afin de valoriser l'aménagement du site.

L'axe principal permettant de relier ces entrées devra bénéficier d'un traitement paysager et de voies propres aux modes doux. Il s'agit de créer au cœur du projet un axe structurant qui permettra de créer une transition entre la cité de Marles et la vallée Carreau. Son traitement paysager est donc primordial.

A ces connexions communes principales s'ajouteront des connexions propres aux modes doux. Il s'agit de profiter de l'aménagement de la réserve foncière pour créer des liaisons douces entre la cité de Marles et la vallée carreau. 4 connexions sont à envisager au minimum, telles que représentées sur le schéma ci-dessus, afin de créer un maillage assez dense entre urbanisation et espace « naturel ».

Le merlon existant le long de la rue de Marseille, en frange Nord Est du site, sera conservé et valorisé par des plantations. La zone inondable située à l'arrière sera végétalisée ou traitée en espace public occasionnel.

Par ailleurs les constructions devront sur ce site se faire dans le respect de la structure de la cité de Marles. Sur la partie du site la plus proche de la cité de Marles (gris foncé sur le schéma), les constructions seront implantées à l'alignement, et les hauteurs ne dépasseront pas celles des constructions actuelles voisines. Les orientations respecteront également la structure actuelle en front à rue.

Sur la zone la plus proche de la frange boisée (gris clair), des formes et implantations plus souples seront autorisées comme par exemple l'implantation du pignon sur la voie de desserte afin de permettre une ouverture vers l'espace boisé. Il s'agit ainsi de créer un modèle architectural plus souple permettant de créer un effet de transition entre la cité de Marles très structurée et la vallée Carreau.

Il appartient au maître d'ouvrage de prendre les précautions nécessaires (études techniques, aménagements) afin de prendre en compte l'aléa minier.

CONDITIONS D'AMENAGEMENT ET D'EQUIPEMENT DU SITE

- Espace dédié au logement
- 3 accès minimum sont à prévoir : rue de Marseille, rue de Bordeaux et rue de Saint Etienne
- Connexion du site au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement
- Densité minimale de 20 logements à l'hectare
- Prise en compte du risque d'inondation (au nord)

- Les 2 accès principaux (rue de Marseille et de Saint Etienne) seront traités en entrée de quartier (valorisation paysagère)
- L'axe de desserte principal bénéficiera d'un traitement paysager et d'espaces de circulation douce.
- Des connexions douces sont à mettre en place entre la cité de Marles et la vallée carreau via l'aménagement du site.
- Le merlon situé le long de la rue de Marseille est maintenu.
- Entre la cité de marles et l'axe de desserte principal du site l'urbanisation suivra le modèle de l'existant afin de créer une continuité de la cité de Marles, tant au niveau des formes urbaines qu'architecturales.
- Au nord de cet axe, l'urbanisation permettra de créer des ouvertures vers la vallée carreau, au travers notamment de l'orientation des constructions et d'ouvertures pour modes doux.

rue de Marseille
rue de Lyon
rue de Saint Etienne
principe de desserte principale
respecter la structure urbaine et architecturale de la cité de Marles: implantation à l'alignement, en front à rue, limitation des hauteurs
structure urbaine plus souple, permettant une ouverture vers la frange boisée
connexions douces vers la vallée carreau
travail des entrées de quartier
zone inondable
maintien du merlon, appuyé par un traitement paysager de façade de quartier
maintien et valorisation de la façade boisée

LA CITE DU ROND POINT

Si la cité du rond point représente aujourd'hui un enjeu de renouvellement primordial, c'est parce que ce renouvellement tend à faire disparaitre une structure urbaine et architecturale originale. Le plan ou la photo aérienne de la commune sont aujourd'hui très reconnaissables grâce à cette cité à la structure singulière. Elle représente un aspect identitaire majeur de la commune de Marles les Mines. Aussi la préservation de cette forme urbaine semble un élément important à inscrire au projet urbain communal.

Le contenu de ces orientations d'aménagement sur la cité du rond point est donc un peu particulier puisqu'il ne s'agit pas ici de prévoir l'urbanisation d'une zone non bâtie mais d'envisager le renouvellement d'un quartier et de réglementer les éventuelles reconstructions afin de maintenir la structure actuelle.

La cité est concernée par la présence de cavités/faille tectonique.

Renouvellement et déstructuration de la cité

La stratégie patrimoniale actuelle consiste notamment en la vente de parcelles générant le plus souvent des démolitions et des reconstructions qui ne s'inscrivent pas dans l'architecture et la structure urbaine originelles de la cité, ce qui amène aujourd'hui à s'interroger sur la pérennité de la structure urbaine du quartier. En effet,

Ces reconstructions ont pour effet une déstructuration de certains axes, comme l'illustrent les photos suivantes prises rue de Douai et rue de Valenciennes.

Rue de Douai

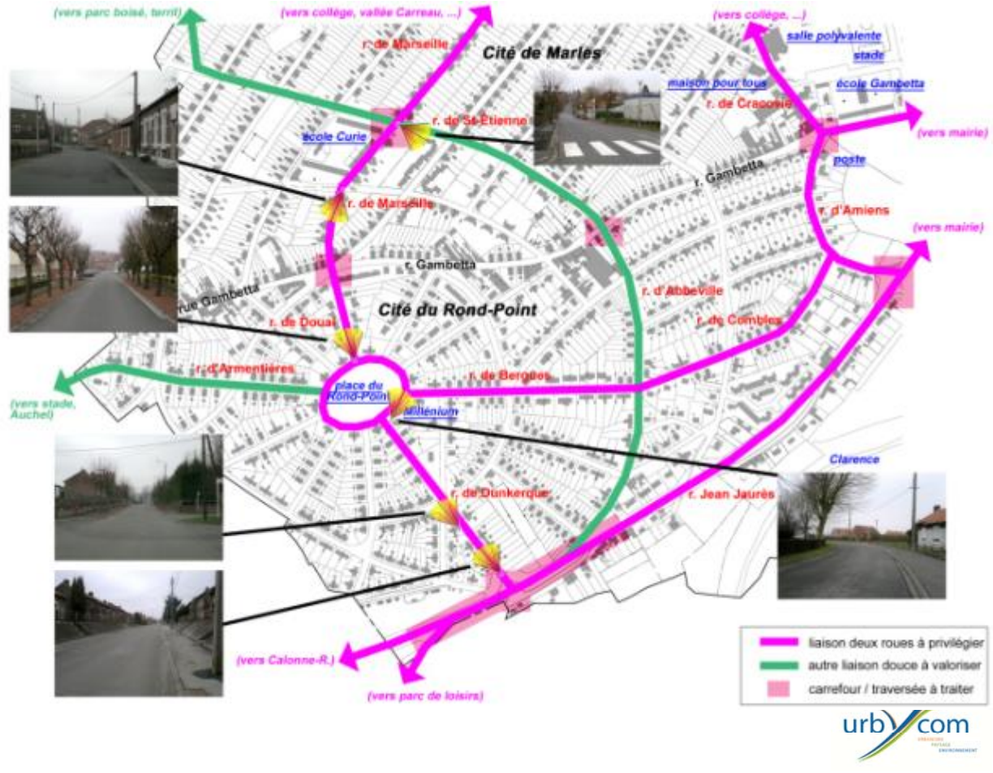
rue de Valenciennes

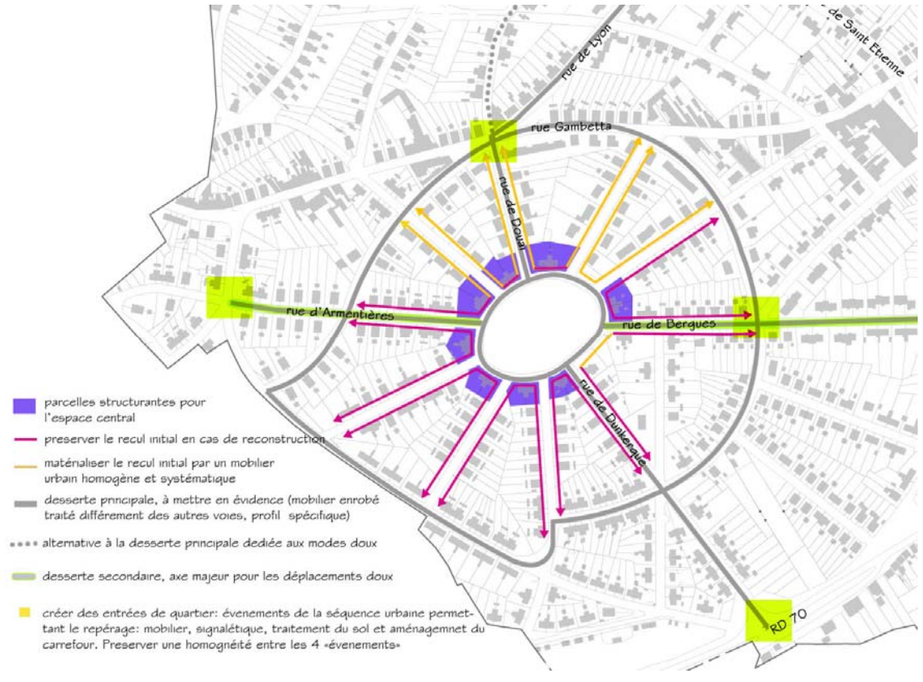
A l'inverse : exemple d'une rue non reconstruite et tres structurée : rue de Tourcoing

C'est en réponse à cette déstructuration entamée que des orientations d'aménagement sont proposées sur ce secteur, afin de donner un cadre aux reconstructions à venir.

Les différentes composantes de la structure urbaine sont définies afin de mieux cibler les moyens d'action sur la structure même du site :
-Le rond point en lui-même, cœur de la cité et zone primordiale de protection de la structure urbaine,
-Les « boucles » : axes à tendance circulaire et concentriques qui donnent sa structure à la cité,
-Les radiales qui permettent de joindre le rond point aux boucles et au reste de la commune.

Une première approche de la structure urbaine consiste à déterminer quels sont les axes structurants du quartier. Les plans suivants présentent les axes structurants définis en termes de déplacements doux, puis en termes de fonctionnement urbain général (principalement les déplacements motorisés).





Les axes considérés comme structurants sont similaires quelque soit le mode de déplacement considéré à l'exception des rues de Lyon et de Marseille. Cette dernière est considérée comme axe structurant en termes de déplacements piétons, notamment parce qu'elle s'inscrit dans la continuité de la rue de Douai et qu'elle sert d'axe de connexion entre la cité du rond point et la cité de Marles. Toutefois la desserte en transports en commun s'effectue par la rue de Lyon, c'est donc celle-ci qui est reprise comme axe structurant pour les modes motorisés.

A ces radiales s'ajoutent la boucle du rond point et la première boucle, représentées sur le schéma précédent. Ces axes doivent donner lieu à des traitements spécifiques, permettant un repérage dans la cité et une mise en valeur de sa structure. Il peut s'agir d'un traitement homogène du mobilier urbain, d'un traitement du sol spécifique (enrobé coloré ou scintillant), d'un traitement paysager (plus délicat en raison des faibles gabarits des voies).

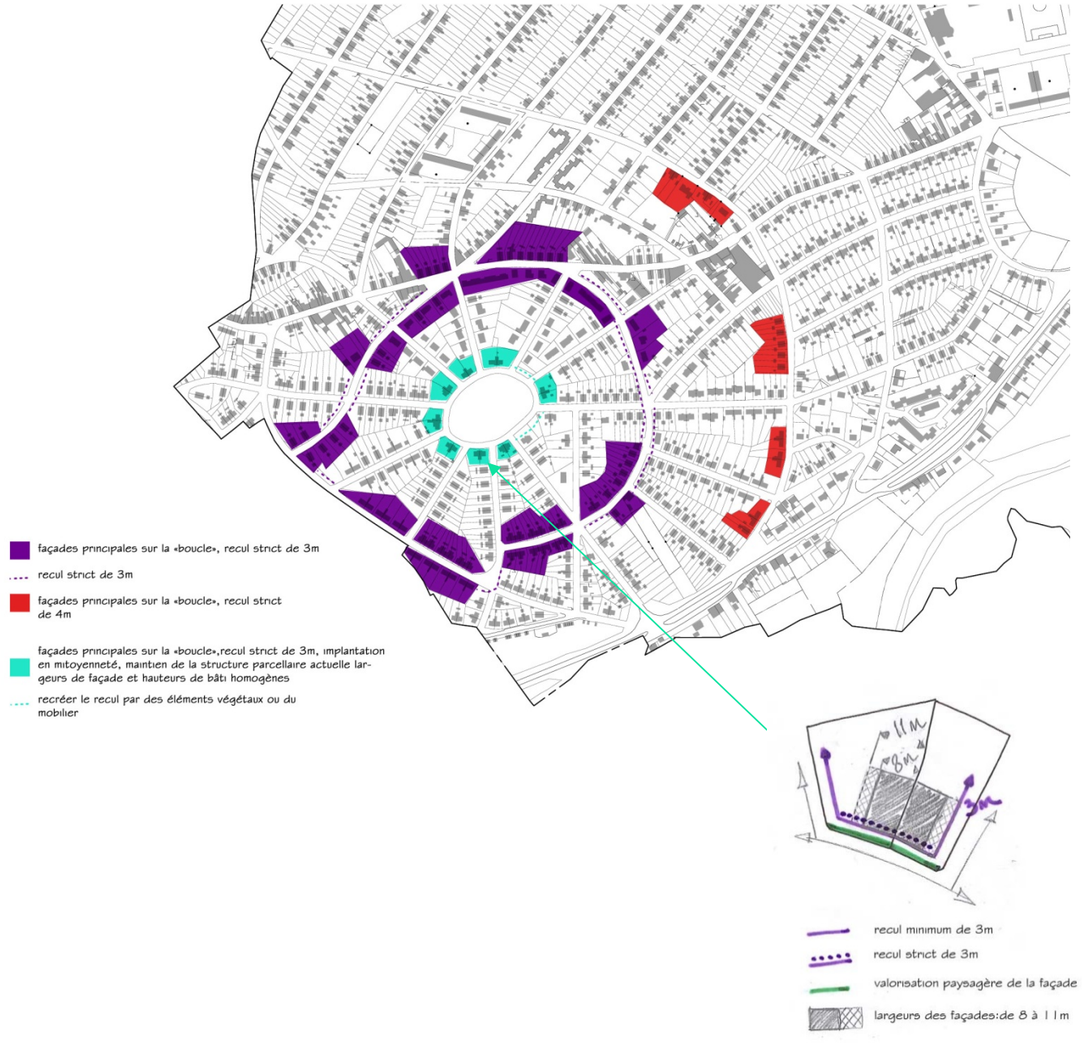
Les carrefours repris en vert sur le plan devront eux aussi bénéficier d'un traitement spécifique afin de mettre en valeur les entrées de la cité et de favoriser le repérage des usagers en créant un évènement dans la séquence urbaine.

Enfin, le deuxième plan reprend les rues qui sont encore structurées par les constructions originelles, et celles qui ont perdu cette structure urbaine par des implantations non maitrisées. Dans ces dernières la matérialisation d'un recul semble essentiel à la lisibilité de l'espace urbain. Imposer un type précis de clôture, matérialiser un recul par des plantations ou du mobilier urbain semblent des moyens nécessaires afin d'intégrer ces rues dans la structure globale de la cité. Dans les premières, le recul actuel doit être maintenu en cas de reconstruction afin de garantir un alignement du bâti et un gabarit de la rue homogène.

Le plan suivant reprend ces mêmes principes mais au niveau du rond point et des boucles qui donnent son aspect circulaire à la cité.

Les parcelles colorées représentent les constructions dont les façades principales « tiennent » la structure circulaire. Il s'agit sur ces parcelles de maintenir ou de recréer un recul strict (en fonction de la boucle), ainsi qu'une orientation en front à rue. Les pointillés représentent la volonté de poursuivre cette structure en imposant des reculs stricts également aux parcelles dont l'accès n'est pas situé sur la boucle.

Enfin, les parcelles bordant le rond-point doivent bénéficier de prescriptions plus strictes afin de préserver un maximum le noyau de la cité.



Les implantations de nouvelles constructions autour du rond point :
-en façade, recul strict de 3m, et valorisation paysagère de la façade obligatoire (implantation d’une haie basse, massif fleuri)
-implantation en mitoyenneté
-recul minimum de 3m par rapport aux voies qui bordent les parcelles (autre que le rond point)
-façades majoritairement en briques et couvertures en tuiles
-hauteurs uniformes

Il appartient au maître d’ouvrage de prendre les précautions nécessaires (études techniques, aménagements) afin de prendre en compte le risque de cavités/faille tectonique.

CONDITIONS D’AMENAGEMENT ET D’EQUIPEMENT DU SITE

-Valorisation des axes structurants : traitement spécifique des revêtements de sol, mise en place d’un mobilier homogène, traitement paysager quand le gabarit de la voie le permet
-traitement de certains carrefours (voir plan) en entrées de quartier : valorisation paysagère, création d’un évènement dans la séquence urbaine.
-En cas d’extension ou de reconstruction :

Au niveau des radiales : maintien des reculs existants

Au niveau du rond point et de la première boucle : recul strict de 3m des constructions depuis l’emprise de l’espace public

-Quand le recul ne peux pas être recréé par la construction il sera matérialisé par la végétation : mise en place d’une haie dans l’alignement des façades de parcelle des habitations voisines.
-Autour du rond point les implantations devront respecter les règles suivantes :

- en façade, recul strict de 3m, et valorisation paysagère de la façade obligatoire
- implantation en mitoyenneté
- recul minimum de 3m par rapport aux voies qui bordent les parcelles (autre que le rond point)
- façades majoritairement en briques et couvertures en tuiles
- hauteurs uniformes

-Prise en compte des cavités/faille tectonique.