



Plan Local d'Urbanisme AUBIGNY-AU-BAC

Orientations d'aménagement et de programmation

Arrêté le :	25 / 05 / 2018
Approuvé le :	09 / 03 / 2019

Sommaire

AVANT PROPOS.....	2
I. LE PLAN LOCAL D'URBANISME ET LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION	2
ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION.....	4
I. PRINCIPE DE PHASAGE.....	4
II. RECONVERSION EN ENTREE DE VILLE – RD643.	4
1. <i>Contexte et enjeux</i>	4
2. <i>Orientations particulières</i>	5
3. <i>Schéma d'aménagement</i>	8
III. SECTEUR SITUE ENTRE LA RD148 ET LA RUE DU 19 MARS 1962.....	10
1. <i>Contexte et enjeux</i>	10
2. <i>Orientations particulières</i>	11
3. <i>Schéma d'aménagement</i>	13
IV. EXTENSION RUE DELEBURY 2.	15
1. <i>Contexte et enjeux</i>	15
2. <i>Orientations particulières</i>	16
3. <i>Schéma d'aménagement</i>	18
V. DEPLACEMENT ENTRE LE CANAL ET LA GARE.....	20
1. <i>Contexte et enjeux</i>	20
2. <i>Orientations particulières</i>	20
3. <i>Schéma d'aménagement</i>	21
VI. RECOMMANDATIONS POUR L'AMENAGEMENT DES ZONES D'ETUDES.....	22

AVANT PROPOS

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

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

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

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

Article L.151-6 :

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

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

Article L.151-7 :

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

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

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

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

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

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

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

Article R.151-6 :

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

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

Article R.151-7 :

« Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent comprendre des dispositions portant sur la conservation, la mise en valeur ou la requalification des éléments de paysage, quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs qu'elles ont identifiés et

localisés pour des motifs d'ordre culturel, historique, architectural ou écologique, notamment dans les zones urbaines réglementées en application de l'article R. 151-19. »

Article R.151-8 :

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

Elles portent au moins sur :

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

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

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

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

I. PRINCIPE DE PHASAGE

L'ouverture à l'urbanisation des deux sites d'extension (pas le site de la friche en entrée de ville) est conditionnée aux principes suivant :

- l'achèvement du premier site d'OAP ouvert à l'urbanisation est la condition pour ouvrir à l'urbanisation le deuxième site.

- Ainsi, il n'y a pas d'ordre imposé pour l'ouverture à l'urbanisation des sites. Le premier site déclenché conditionne donc l'ouverture à l'urbanisation du deuxième site.

- Le site de la friche en entrée de ville peut être ouvert à l'urbanisation à tout moment.

L'« achèvement » d'un site est la réalisation de tous les logements prévus à minima dans l'OAP. Si un permis d'aménager prévoit une densité plus importante et donc davantage de logements que n'en impose l'OAP à la base, l'aménagement du deuxième site peut être engagé à partir du moment où le quota minimal de logements prévus par l'OAP a été achevé (Déclaration d'achèvement de travaux).

II. RECONVERSION EN ENTREE DE VILLE – RD643.

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement au logement se trouve à sein de la commune d'Aubigny-au-Bac et plus précisément au niveau de l'entrée de ville Nord-ouest de la RD643.

Ce secteur présente une mixité des fonctions : logements, activités économiques, pôle de transport (gare). Ce secteur est inscrit à grande proximité de la centralité économique (grandes unités commerciales et entreprises).

Le projet prend place au sein d'une friche industrielle occupée par une végétation sauvage, par des restes de matériaux et constructions et par d'anciennes constructions.



Le bâtiment existant au sein de la zone (à conserver ou à réhabiliter)

La zone de développement représente une surface d'environ 1,6 Ha et est bordée au nord par une friche végétalisée, à l'est par des espaces cultivés, au sud par des espaces cultivés et des fonds de jardins et à l'ouest par la RD643 traversant la commune et desservant une partie des commerces.

Elle est facilement accessible depuis la RD643 longeant sa frange ouest, mais elle est actuellement peu ouverte aux vues car bordée par une haie relativement opaque.



A gauche : La zone d'étude bordée d'une clôture et de végétaux – vue depuis la RD643

Les constructions alentour présentent des hauteurs allant de R+C à R+1+C. Les constructions à usage d'habitat sont plutôt anciennes avec des formes traditionnelles mixtes et d'autres moins (pavillons).

Le projet présente donc l'opportunité de renouveler un secteur en friche situé en entrée de ville et à proximité d'activités économiques et de la gare SNCF. L'entrée de la zone se situe à seulement 200m de la gare. Toutefois, la traversée de la RD643 pour les piétons n'est actuellement pas prévue.

L'intégration du projet dans un environnement résidentiel, économique et à proximité de la gare SNCF, est l'enjeu principal de l'aménagement de la zone.

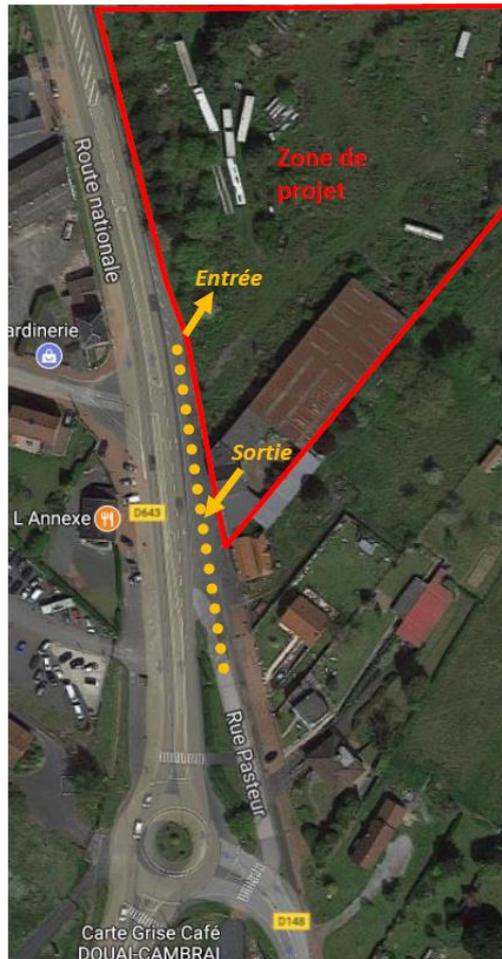
2. Orientations particulières

Accès au site

Deux accès, dont une entrée et une sortie, à la zone devront être aménagés depuis la RD643 à l'ouest.

Ils devront permettre la desserte de la zone par les véhicules et les modes doux et devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers. Ces accès pourront supporter la voirie de desserte.

Les carrefours créés devront être sécurisés et éviter de déboucher directement sur la RD643. En effet, il sera préféré la recreation d'une voie en prolongement de la rue Pasteur, en parallèle de la RD643, qui permette de rejoindre le rond-point situé plus au sud, au carrefour de la RD643 et de la RD148 :



Un accès piétonnier devra être aménagé au sud-est de la zone de façon à la liasonner avec les secteurs communaux voisins.

Voirie

Une voie partagée à sens unique desservira la zone depuis les accès créés. Celle-ci structurera la zone d'étude. Cette voirie pourra prendre la forme d'une voirie primaire. Elle devra être accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux et sera sécurisée pour l'ensemble des usagers.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons.

Des liaisons piétonnes entre la zone, le centre-ville et la gare devront être développées et facilitées par l'aménagement de passages piétonniers sécurisés.

Deux zones présentant une structure texturée devront être aménagées le long de la zone d'étude afin de créer un seuil d'entrée.

La création d'un point de franchissement de la RD643 sera à prévoir, pour sécuriser la traversée des modes doux. Ce point de franchissement de la RD643 pourra être réalisé entre les structures texturées implantées de part et d'autre de ce passage. Un changement de revêtement permettrait de marquer l'entrée de ville et également de faire ralentir les voitures.

Exemples de traversée piétonne revêtement contrastant :



D'autres chemins piétonniers pourront être aménagés le long de chemins agricoles.

Gestion et anticipation des risques

La zone étant potentiellement polluée, il est recommandé de procéder à des études de sols pour s'assurer de l'absence de pollution qui puisse être nocive pour les futures usagés de la zone.

Un risque d'effondrement de cavité est localisé sur la frange de la zone. Il conviendra de prendre en compte ce risque avant tout travaux d'aménagement de la zone.

Intégration urbaine et architecturale

Afin de favoriser la cohérence urbaine et architecturale, il conviendra de réaliser une opération d'ensemble lors de l'aménagement de la zone.

Le bâtiment existant au sein de la zone devra être démoli. Son emplacement sera privilégié pour le passage de la voie de sortie de zone, et /ou pour la réalisation de types d'habitats adaptés aux populations vieillissantes.

Intégration paysagère

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce projet, il conviendra de conforter ou d'aménager une frange paysagère sur la limite nord du projet pour conserver des vues végétalisées depuis la RD643.

Des perspectives visuelles devront être conservées vers la plaine agricole à l'Est.

Afin de conserver la cohérence paysagère en place et d'agrémenter ce secteur d'entrée de ville, une bande paysagère de recul devra être aménagée le long de la RD643 à l'ouest de la zone. Cette bande devra faire 3m minimum de large et devra accueillir les déplacements piétonniers. De plus, la hauteur des végétaux devra être limitée de manière à ne pas gêner la visibilité aux carrefours.

Afin de limiter l'imperméabilisation des sols et de favoriser l'infiltration des eaux, les espaces de stationnement devront être réalisés au moyen de matériaux perméables ou semi-perméables.

Exemple d'espace de stationnement au revêtement perméable ou semi-perméable :



Programmation

L'aménagement du site devra se conformer au dossier Loi Barnier, annexé au PLU, pour prendre en compte des mesures spécifiques liées à la proximité de la RD643, classée route à grande circulation.

L'aménagement de la zone devra faire l'objet d'une opération d'ensemble.

La zone d'étude devra respecter une densité minimale de 20 logements par hectare hors espaces verts voiries, avec au minimum 30% de logements locatifs aidés.

Les typologies petites et moyennes (T2, T3) seront à privilégier sur la zone.

Gestion hydraulique

Il conviendra de rechercher la neutralité hydraulique du projet au sein de la zone.

Evolution future

Afin d'envisager un éventuel développement de la zone, il conviendra de conserver une perméabilité à l'est de la zone de façon à pouvoir aménager des raccordements de voirie.

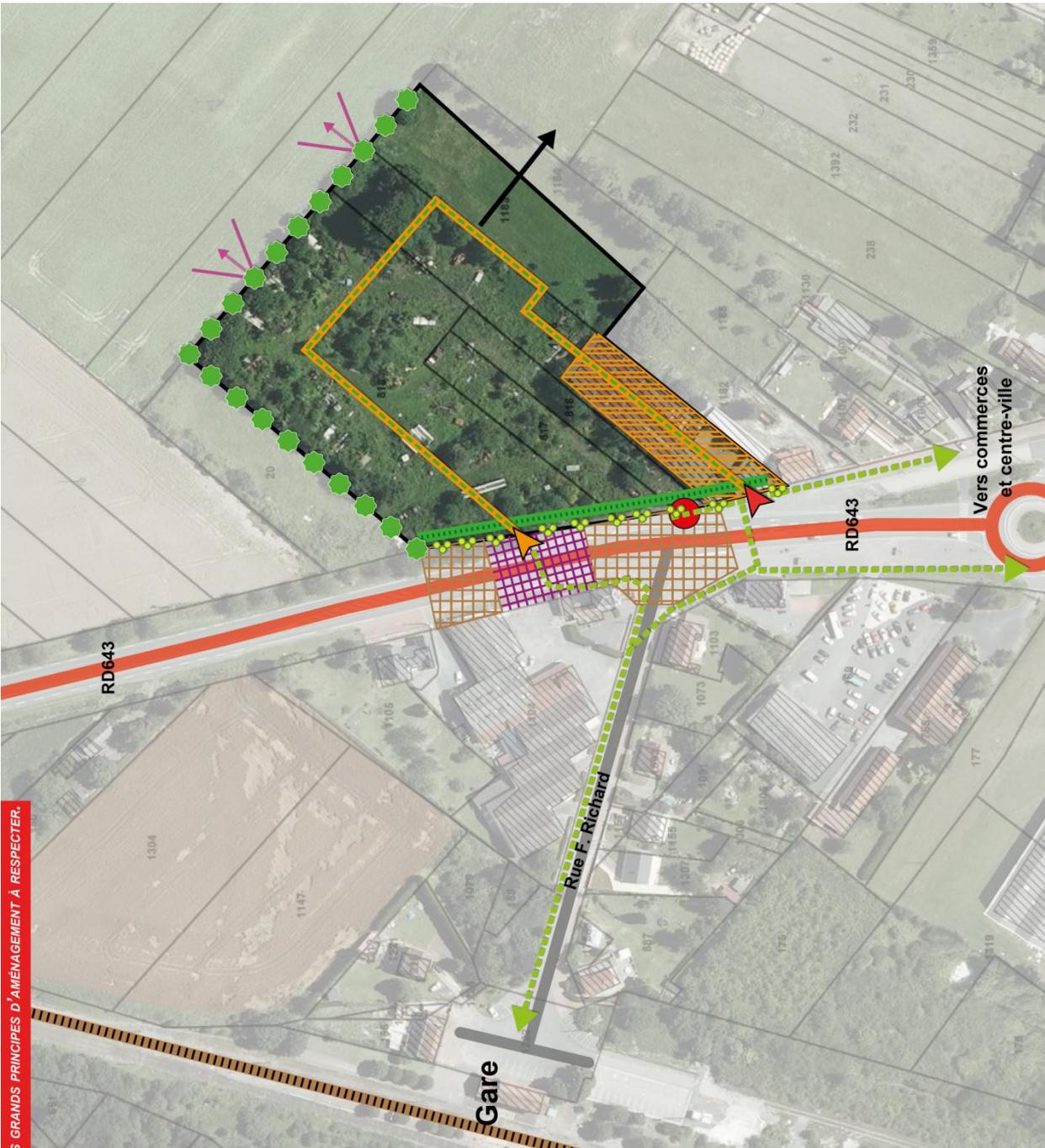
Equipement en réseaux du site

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

3. Schéma d'aménagement

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

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



Zone d'étude - 1.6 Ha

Principe de mise en place d'un bouclage viaire par la création d'une voie partagée (ou d'une voie primaire accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement piétonnier) en sens unique

Principe de création d'accès sécurisés à la zone - entrée uniquement - l'entrée ne pourra se faire depuis la RD643. Elle devra prendre appui sur une contre-allée sécurisée

Principe de création d'accès sécurisés à la zone - sortie uniquement - la sortie ne pourra se faire depuis la RD643. Elle devra prendre appui sur une contre-allée sécurisée

Réalisation d'une bande paysagère de recul de 3m (minimum) en limite de zone permettant le cheminement des piétons

Principe d'aménagement d'une frange paysagère dense à l'interface avec les espaces agricoles et agrémentant l'entrée de ville

Créer une structure texturée assurant une démarcation permettant :
- de marquer l'entrée de ville
- de faire ralentir les automobilistes

Aménager une traversée piétonne sécurisée

Aménager, faciliter et sécuriser les déplacements piétonniers entre la zone d'étude, les commerces et le centre-ville : le long des trottoirs et/ou le long des chemins agricoles

Principe de conservation de perméabilités afin de conserver des vues valorisantes vers les espaces agricoles

Bâti existant à démolir

Implantation privilégiée des jardins le long de la RD643

Principe de conservation de perméabilités d'une largeur suffisante pour raccorder la zone avec un éventuel futur projet de développement.

Risque d'effondrement de cavité à prendre en compte avant tout travaux d'aménagement

Densité à respecter sur l'ensemble de la zone : 20 tgrs/Ha (minimum)

Minimum 30% de logements locatifs sociaux à prévoir. Les logements de petites (T2) et moyennes (T3) typologies sont à privilégier

L'aménagement de la zone ne pourra se faire que sous la forme d'une opération d'ensemble afin de favoriser la cohérence urbaine et architecturale
Il conviendra de rechercher la neutralité hydraulique du projet au sein de la zone

AUBIGNY-AU-BAC

50m



III. SECTEUR SITUE ENTRE LA RD148 ET LA RUE DU 19 MARS 1962.

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement au logement se trouve à sein de la commune d'Aubigny-au-Bac et plus précisément à l'est du tissu urbain principal communal. Il prend place en entrée de ville le long de la RD148 et se situe à environ 500m de la centralité économique communale (commerces de proximité).

Le projet prend place au sein d'un espace actuellement cultivé. Il représente une surface d'environ 1,65 Ha et est bordée au nord par un chemin agricole et au-delà par des terres agricoles, à l'est par des espaces cultivés, au sud par la RD148 et au-delà par des habitations et des activités économiques et à l'ouest par des fonds de jardins des habitations de la rue du 19 Mars 1962.

Ce secteur présente une mixité des fonctions : logements à l'ouest, activités économiques au sud-est et espaces cultivés à l'est et au nord.

Les constructions alentours présentent des hauteurs allant de R, R+C à R+1+C. Les constructions à usage d'habitat se retrouvent plutôt sous la forme de pavillons et d'habitats anciens mixtes.

La zone est facilement accessible depuis la RD148 longeant sa frange sud, mais également par le chemin agricole la bordant au nord.

Un sentier inscrit au PDIPR chemine le long de la RD148.

L'intégration du projet en entrée de ville dans un environnement résidentiel et agricole est l'enjeu principal de l'aménagement de la zone.



Le chemin agricole bordant la frange nord de la zone



Le site (sur la gauche) depuis la RD148. Le fossé est visible, ainsi que les constructions proches



Le site (sur la droite) depuis la RD148. Le virage est bien marqué et est dangereux pour y aménager un accès.

2. Orientations particulières

Accès au site

Trois accès à la zone seront aménagés de façon sécurisée. Ils seront dédiés à l'accès routier et piétonnier :

- 1 entrée depuis la RD148 au sud (à implanter après le virage),
- 2 accès (entrée ou sortie) depuis la rue P. Delebury (à recalibrer) au nord.

Ces accès pourront supporter la voirie de desserte.

L'accès sud de la zone depuis la RD148 devra être très sécurisé car il se situe à proximité d'un virage. L'idéal serait donc d'implanter cet accès après le virage (le plus à l'ouest possible) pour limiter l'insécurité.

Il conviendra d'envisager une cohérence des aménagements au niveau des accès pour permettre l'accès à la zone d'étude et l'accès à un éventuel secteur de développement au nord. Ceci améliorera la sécurité du secteur.

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

Voirie

Un principe de bouclage viaire de la zone sera réalisé via la mise en place d'une voirie primaire. Cette voie prendra appui sur les trois accès précités. Les voiries créées devront être accompagnées par des cheminements piétonniers et devront être mises en valeur par un traitement paysager. Elles pourront prendre la forme d'une voirie partagée.

Il conviendra de recalibrer le chemin agricole bordant le nord de la zone afin qu'il puisse supporter les futurs flux routiers et piétonniers.

Les voiries devront être sécurisées pour l'ensemble des usagers.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons et se raccordera au centre-bourg via les trottoirs. Les déplacements doux devront être les plus sécurisés possibles. Le site sera en lien avec le sentier inscrit au PDIPR passant le long de la RD148.

Organisation et implantation

Il conviendra de respecter une densité de 17 logements par hectare hors espaces verts voiries minimum sur l'ensemble de la zone.

Il conviendra d'appliquer une forte densité de constructions dans la bande ouest et la bande sud de la zone de projet avec l'implantation de petites et moyennes typologies de logements (maison en bande, T2 à T4).

La frange Est et une partie de la frange nord recevront une densité plus faible avec l'implantation privilégiée de grandes et moyennes typologies de logements (type maisons individuelles (pavillons)).

Enfin, au sein de la zone, il conviendra d'implanter 50% de logements sociaux (à minima). Ils pourront être en locatif et/ou en accession aidée à la propriété.

Intégration paysagère et environnementale

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner et gérer les échanges visuels, il conviendra d'aménager une frange paysagère à l'est de la zone à l'interface avec les espaces cultivés.

Afin de conserver une cohérence paysagère et d'agrémenter ce secteur proche des espaces agricoles, une bande paysagère de recul devra être aménagée le long de la rue P. Delebury au nord de la zone. Cette bande devra faire 5m de large minimum depuis la limite d'emprise de la voirie.

Le talus situé en frange sud de la zone sera à conserver au mieux, ainsi que la topographie globale du site.

Des perspectives visuelles valorisantes devront être conservées vers la plaine agricole à l'Est afin d'offrir des respirations visuelles aux futurs usagers.

Un fossé borde le sud de la zone. Il conviendra de le préserver et de conserver le système hydraulique en place.

Il conviendra de limiter l'imperméabilisation des sols et de favoriser l'infiltration des eaux en réalisant des espaces de stationnement au moyen de matériaux perméables.

Intégration urbaine et architecturale

Afin de favoriser la cohérence urbaine et architecturale, il conviendra de réaliser une opération d'ensemble lors de l'aménagement de la zone.

Gestion des risques

Le sud de la zone d'étude est potentiellement concerné par un risque d'inondation par nappe sub-affleurante. L'aménagement devra également tenir compte des potentiels phénomènes de ruissellement, en limitant l'impact des constructions et des aménagements sur le bon écoulement des eaux.

Gestion hydraulique

Il conviendra de rechercher la neutralité hydraulique du projet au sein de la zone.

Evolution future

Afin d'envisager un éventuel développement de la zone, il conviendra de conserver des perméabilités à l'est de la zone de façon à pouvoir aménager des raccordements de voirie.

Equipement en réseaux du site

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

3. *Schéma d'aménagement*

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

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

-  Zone d'étude - 1,65 Ha
-  Principe de mise en place d'un bouclage viaire par la création d'une voie primaire accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement piétonnier (ou voie partagée)
-  Principe de mise en place d'une voie primaire accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement piétonnier (ou voie partagée) - sens unique de circulation (vers le nord)
-  Principe de création d'accès sécurisés à la zone - entrée et sortie possibles
-  Principe de création d'accès sécurisés à la zone - entrée uniquement
-  Principe de restructuration de la voie afin de supporter les nouveaux flux routiers
-  Sécuriser le carrefour créé sur la RD148 - implantation de l'accès après le virage pour améliorer la sécurité routière
-  Favoriser les connexions viaires entre la zone et les secteurs de développement au nord
-  Principe de gestion paysagère de l'interface avec les espaces agricoles
-  Réalisation d'une bande paysagère de recul de 5m depuis la limite d'emprise de la voirie
-  Secteur privilégié pour l'implantation de moyennes et grandes typologies de logements - type maisons individuelles (pavillons)
-  Secteur privilégié pour l'implantation de petites et moyennes typologies de logements - type maisons en bande de T2 à T4
-  Principe de conservation de perméabilités afin de conserver des vues valorisantes vers les espaces agricoles
-  Principe de conservation de perméabilités d'une largeur suffisante pour raccorder la zone avec un éventuel futur projet de développement.
-  Maintien du fossé et du système hydraulique en place

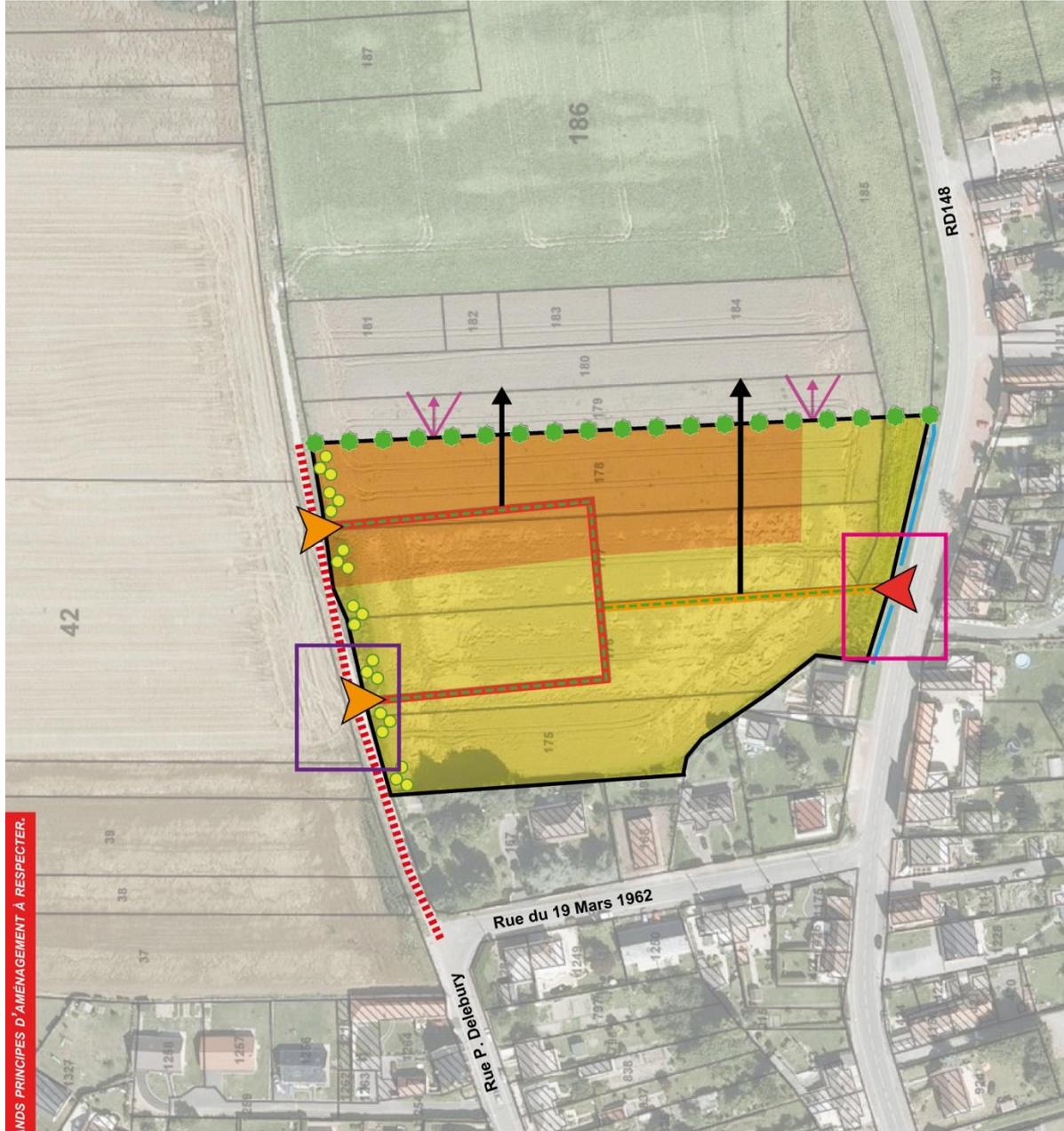
Densité du SCOT à respecter sur l'ensemble de la zone :
17 lgts/ha (minimum).

Minimum 50% de logements sociaux seront à réaliser en locatif et/ou en accession sociale.

La zone devra comprendre l'aménagement d'un espace vert ou de jeux.

L'aménagement de la zone ne pourra se faire que sous la forme d'une opération d'ensemble afin de favoriser la cohérence urbaine et architecturale

Il conviendra de rechercher la neutralité hydraulique du projet au sein de la zone



AUBIGNY-AU-BAC



ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SECTEUR SITUÉ ENTRE LA RD148 ET LA RUE DU 19 MARS 1962.

IV. EXTENSION RUE DELEBURY 2.

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement au logement se trouve à sein de la commune d'Aubigny-au-Bac et plus précisément à l'est du tissu urbain principal communal. Il prend place en entrée de ville le long de la RD140A et se situe à environ 550m de la centralité économique communale (commerces de proximité).

Le projet prend place au sein d'un espace actuellement cultivé. Il représente une surface d'environ 2.3 Ha et est bordée au nord par un chemin agricole et au-delà par des terres agricoles, à l'est par des espaces cultivés, au sud un chemin agricole et au-delà par des terres agricoles et des fonds de jardins et à l'ouest par des fonds de jardins d'habitations.

Ce secteur est à dominante résidentielle.

Les constructions alentours, à usage d'habitat, présentent des hauteurs allant de R+C à R+1+C. Elles se retrouvent plutôt sous la forme de pavillons et d'habitats anciens mixtes.

La zone est facilement accessible depuis les deux chemins agricoles la bordant au nord et au sud.

Un sentier inscrit au PDIPR « A la frontière de l'eau » chemine le long du chemin agricole bordant le nord. Le GR121 passe également à proximité de la zone le long de la RD140A.

L'intégration du projet en entrée de ville dans un environnement résidentiel et agricole est l'enjeu principal de l'aménagement de la zone.



Le chemin agricole bordant la frange sud de la zone



Le site depuis le chemin agricole bordant la frange sud



Le site depuis la RD140A en venant du nord. Le site est ouvert aux vues car il est en contre-bas de la route

2. *Orientations particulières*

Accès au site

Trois accès à la zone seront aménagés de façon sécurisée. Ils seront dédiés à l'accès routier et piétonnier :

- 2 accès depuis le chemin agricole (à recalibrer) au nord,
- 1 accès depuis le chemin agricole au sud (prolongement de la rue P. Delebury (à recalibrer) au sud,

Ces accès pourront supporter la voirie de desserte.

L'accès au chemin agricole nord depuis la RD140A devra être très sécurisé car il se situe dans un léger virage.

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

De plus, un accès dédié aux piétons devra être aménagé à l'ouest vers le lotissement de la rue J. Curie afin de liaisonner les secteurs communaux.

Voirie

Un principe de bouclage viaire de la zone sera réalisé via la mise en place d'une voirie primaire. Cette voie prendra appui sur les quatre accès précités. Les voiries créées devront être accompagnées par

des cheminements piétonniers et devront être mises en valeur par un traitement paysager. Elles pourront prendre la forme d'une voirie partagée.

Il conviendra de recalibrer les deux chemins agricoles bordant le nord et le sud de la zone afin qu'ils puissent supporter les futurs flux routiers et piétonniers.

Les voiries devront être sécurisées pour l'ensemble des usagers.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons et prévoira la possibilité de se raccorder au centre-ville en passant par les lotissements voisins (rue J. Curie). Les déplacements doux devront être les plus sécurisés possibles. Le site sera en lien avec le sentier inscrit au PDIPR passant le long de la RD148 et le GR passant le long de la RD140A.

Organisation et implantation

Il conviendra de respecter une densité de 17 logements par hectare hors espaces verts voiries minimum sur l'ensemble de la zone.

Il conviendra d'appliquer une forte densité de constructions dans la partie sud de la zone de projet avec l'implantation de petites et moyennes typologies de logements (maison en bande, T2 à T4).

La partie nord recevra une densité plus faible avec l'implantation privilégiée de grandes et moyennes typologies de logements (type maisons individuelles (pavillons)).

La frange sud de la zone sera privilégiée pour l'éventuelle implantation de typologies plus petites ou d'un béguinage.

Intégration paysagère et environnementale

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner et gérer les échanges visuels, il conviendra d'aménager une frange paysagère à l'est de la zone à l'interface avec les espaces cultivés.

Afin de conserver une cohérence paysagère et d'agrémenter ce secteur proche des espaces agricoles, une bande paysagère de recul devra être aménagée le long du chemin agricole sud (prolongement de la rue P. Delebury). Cette bande devra faire 5m de large minimum depuis la limite d'emprise de la voirie.

Enfin, la RD140A au nord, surplombe la zone d'étude en entrée de ville et présente des vues très ouverte vers le futur site de développement. Afin de limiter les échanges visuelles et de les rendre qualitatifs, une haie libre devra être implantée en limite du chemin agricole à restructurer. Elle permettra d'intégrer le projet.

Des perspectives visuelles valorisantes devront être conservées vers la plaine agricole à l'Est afin d'offrir des respirations visuelles aux futurs usagers.

Il conviendra de limiter l'imperméabilisation des sols et de favoriser l'infiltration des eaux en réalisant des espaces de stationnement au moyen de matériaux perméables.

Intégration urbaine et architecturale

Afin de favoriser la cohérence urbaine et architecturale, il conviendra de réaliser une opération d'ensemble lors de l'aménagement de la zone.

Gestion hydraulique

Il conviendra de rechercher la neutralité hydraulique du projet au sein de la zone.

Gestion des risques

L'aménagement devra tenir compte des potentiels phénomènes de ruissellement, en limitant l'impact des constructions et des aménagements sur le bon écoulement des eaux.

Evolution future

Afin d'envisager un éventuel développement de la zone, il conviendra de conserver des perméabilités à l'est de la zone de façon à pouvoir aménager des raccordements de voirie.

Equipement en réseaux du site

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

3. *Schéma d'aménagement*

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

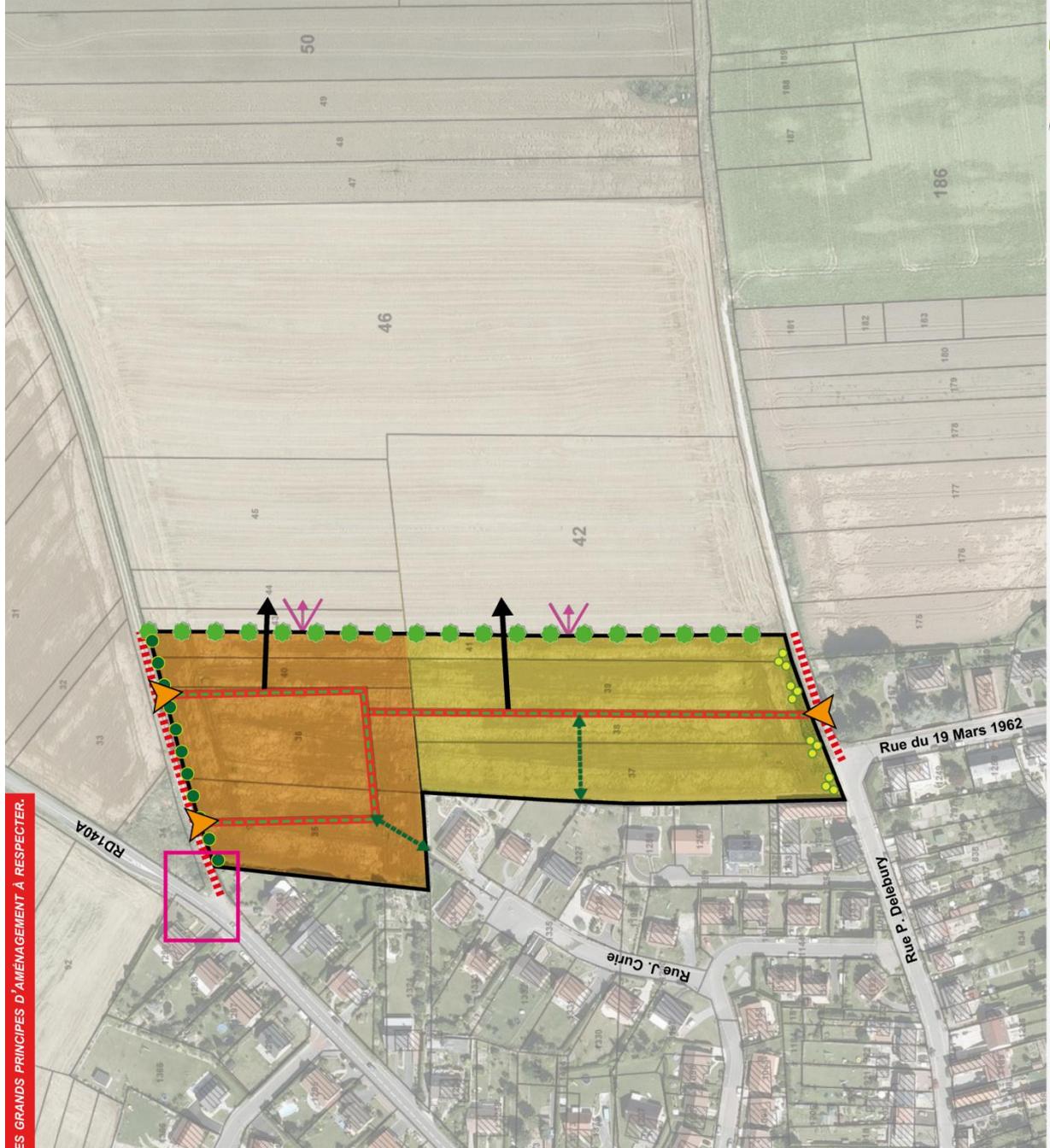
CES ORIENTATIONS SONT SCHEMATIQUES ET REPRESENTENT DES GRANDS PRINCIPES D'AMENAGEMENT A RESPECTER.

-  Zone d'étude - 2,3 Ha
-  Principe de mise en place d'un bouclage viaire par la création d'une voie primaire accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement piétonnier (ou voie partagée)
-  Principe de création d'accès sécurisés à la zone
-  Principe de restructuration de la voie afin de supporter les nouveaux flux routiers
-  Prévoir la possibilité de raccorder la zone au lotissement de la rue J. Curie
-  Sécuriser le carrefour créé sur la RD140A
-  Plantation (haie libre) de la bordure du chemin agricole afin de limiter les vues vers la zone depuis la RD140A
-  Principe de gestion paysagère de l'interface avec les espaces agricoles
-  Réalisation d'une bande paysagère de recul de 5m depuis la limite d'emprise de la voirie
-  Secteur privilégié pour l'implantation de moyennes et grandes typologies de logements - type maisons individuelles (pavillons)
-  Secteur privilégié pour l'implantation de petites et moyennes typologies de logements - type maisons en bande de T2 à T4
-  Principe de conservation de perméabilités afin de conserver des vues valorisantes vers les espaces agricoles
-  Principe de conservation de perméabilités d'une largeur suffisante pour raccorder la zone avec un éventuel futur projet de développement.

Densité du SCOT à respecter sur l'ensemble de la zone : 17 Ighs/Ha (minimum)

L'aménagement de la zone ne pourra se faire que sous la forme d'une opération d'ensemble afin de favoriser la cohérence urbaine et architecturale

Il conviendra de rechercher la neutralité hydraulique du projet au sein de la zone



AUBIGNY-AU-BAC



ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - EXTENSION RUE DELEBURY



V. DEPLACEMENT ENTRE LE CANAL ET LA GARE.

1. *Contexte et enjeux*

Cette orientations vise à préciser les échanges de flux de déplacements au sein de la commune d'Aubigny-au-Bac et plus précisément entre la gare située au nord à proximité de la RD643 et du canal de la Deûle (potentiel canal Seine Nord) situé au sud / sud-ouest de la commune. Il s'agit ici de repérer les enjeux de déplacement à moyen et long termes. La sécurisation, l'adaptation et la fluidification des flux est un enjeu important pour la commune.

Aubigny-au-Bac dispose d'un réseau de déplacement développé adapté à la plupart des modes de déplacement. En effet, des routes départementales, des voies de desserte, un canal, une voie ferrée, des voies piétonnes et cyclables existent au sein de la commune. Le maillage est donc correctement développé mais certaines liaisons peuvent être améliorées ou créées afin de créer un environnement accessible et sécurisé. L'anticipation de l'arrivée du futur canal Seine nord est indispensable pour penser le développement de la commune et des liaisons à l'intérieur de cette dernière.

2. *Orientations particulières*

Le pôle gare situé au nord de la commune n'est actuellement lié qu'à la RD643 à l'ouest. Afin de lui redonner une prévalence en termes de déplacement, il conviendra d'envisager un liaisonnement routier et doux avec les nombreuses zones d'intérêts communales que représentent la zone économique, la zone de loisirs (base de loisirs et camping) et le canal.

Il conviendra d'envisager un liaisonnement de la gare avec la zone économique située plus au sud pour les véhicules motorisés et les modes doux de déplacement. Ce lien créera un bouclage viaire de la zone économique via la gare et se raccordera à la RD643.

De plus, la gare devra être facilement joignable depuis les campings et espaces de loisirs (base de loisirs, bord du canal). Une liaison douce devra être aménagée le long de la voie ferrée et se raccordera à la rue de la plage menant aux espaces de loisirs.

Des espaces de stationnement sécurisés pour les modes doux devront être implantés aux abords de la gare. Les conditions de raccordement pour les cycles à la gare et à la base de loisirs devront être sécurisées.

Depuis la rue de la plage, une voie en site propre devra établir la liaison entre ce secteur et le canal de la Sensée et éventuellement (si le projet prend forme) avec le canal Seine Nord. Cette voie pourra accueillir le passage d'un transport collectif non polluant (exemple : navette électrique). Elle sera aménagée avec un revêtement favorisant l'infiltration des eaux et qui s'insère de manière qualitative dans l'environnement.

Ainsi, l'ensemble des secteurs ouest de la commune (loisirs, économiques, infrastructures, naturels,...) seront connectés de façon sécurisée et amèneront une fluidité supplémentaire dans ce secteur situé à l'interface de plusieurs axes de déplacements.

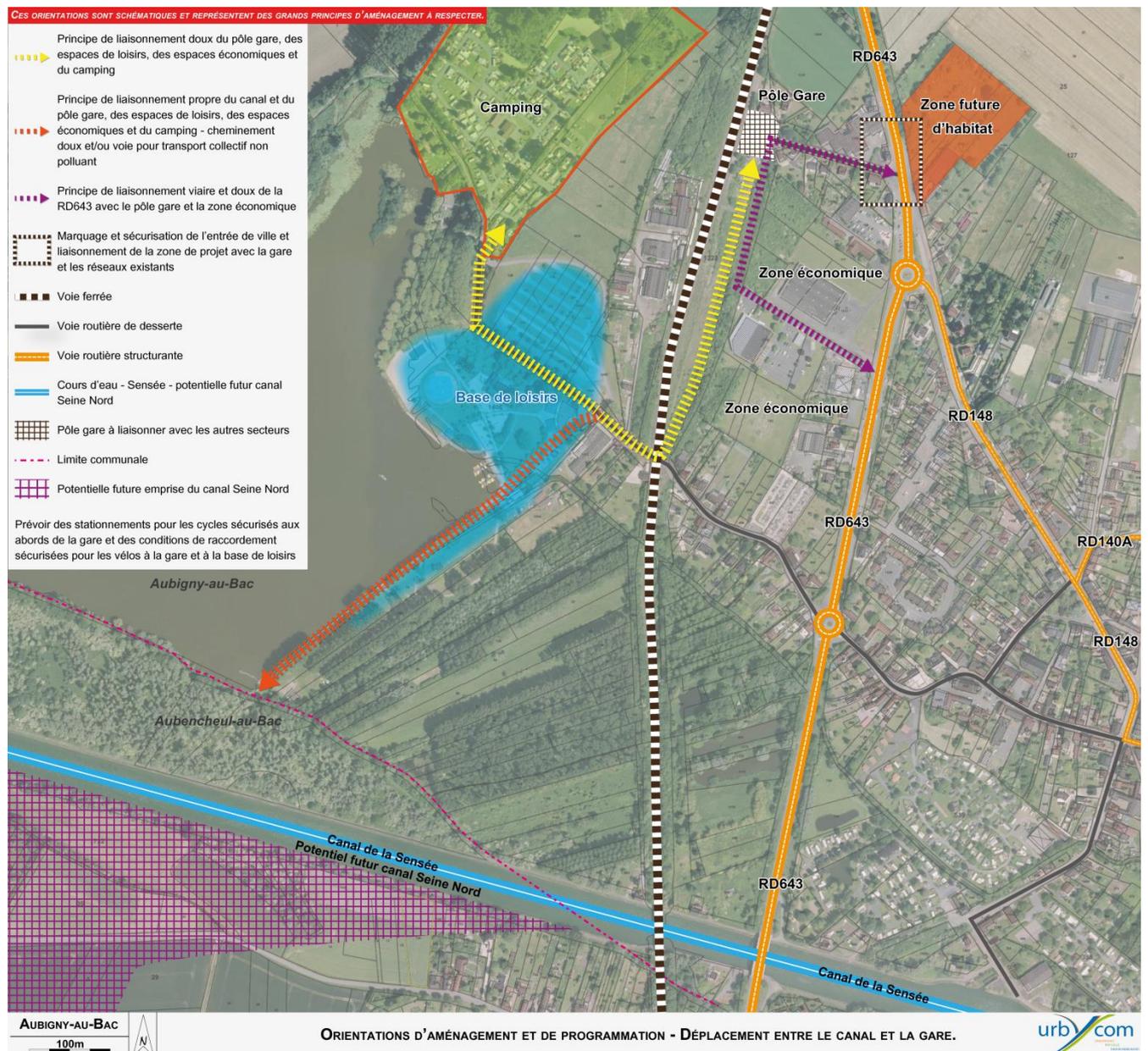
De plus, une zone de développement de l'habitat est prévue au nord de la commune en entrée de ville, le long de la RD643. Cette zone devra être connectée à la gare et au réseau viaire de façon sécurisée. Pour ce faire, un marquage et une sécurisation de l'entrée de ville devront être réalisés.

A terme, si le projet de canal se réalise, des enjeux économiques s'ajouteront avec la fluidité des déplacements entre le canal Seine Nord et la gare.

L'ensemble des déplacements (doux et motorisés) devront être sécurisés le plus possible (nombreux points dangereux (traversé de voie ferrée, traversée de RD,...)) et devront être agréables à parcourir (traitement paysager).

3. Schéma d'aménagement

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



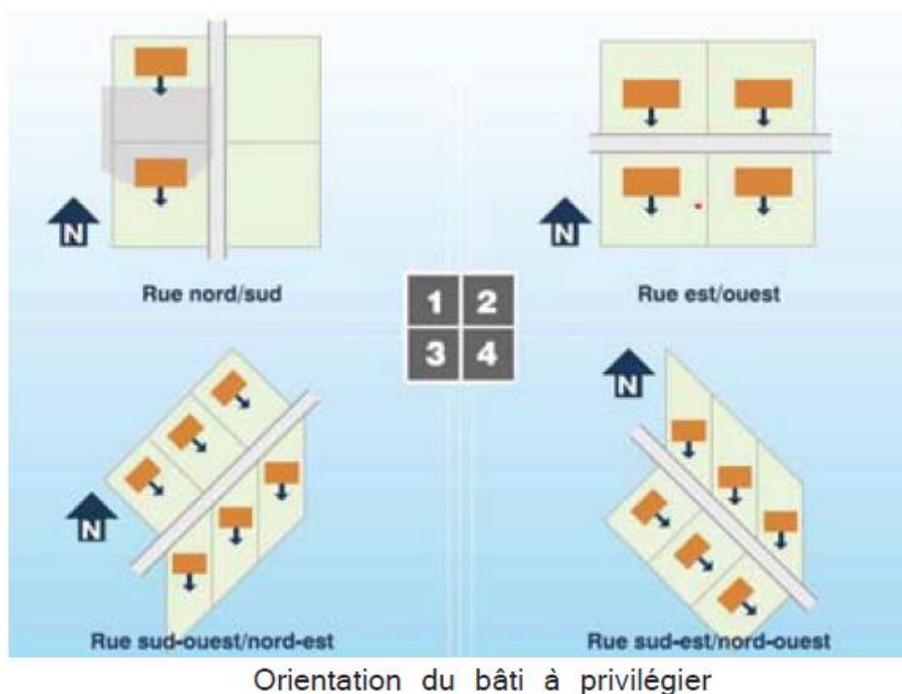
VI. RECOMMANDATIONS POUR L'AMENAGEMENT DES ZONES D'ETUDES

Aménagement bioclimatique

L'urbanisation de la zone devra être basée sur des réflexions prenant en compte l'aménagement bioclimatique. L'opération devra s'adapter son environnement (et non l'inverse) et en tirer le plus de bénéfices possible en fonction de son usage, notamment en matière d'énergie.

Afin d'optimiser les avantages liés à l'aménagement bioclimatique, notamment en terme de confort de vie et de réduction des coûts, il conviendra de :

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



Energie

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

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

Déplacements et accessibilité

Les aménagements devront respecter les normes PMR en vigueur et intégrer dans la mesure du possible des stationnements et des liaisons pour les modes de déplacements doux.

Déchets

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

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

Eau

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

Dispositifs Techniques

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

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

Projet auto-suffisant

En reprenant pour exemple le village d'Almère aux Pays-Bas, on peut envisager le développement de projets autosuffisants qui pourraient, au même titre qu'Almère, proposer un impact sur l'environnement très limité et une bonne qualité de vie. Voici des éléments permettant d'envisager le développement de ce type de projet.

Ce projet repose sur 5 piliers :

- la production à haut rendement de nourriture bio sur place,
- la production d'énergies uniquement renouvelables,
- la construction de maisons à énergie positive (produisant plus qu'elles ne consomment),

- le recyclage des déchets,
- le filtrage des eaux usées.

Pour ce faire, plusieurs pistes techniques peuvent être envisagées :

- l'aquaponie (un écosystème aquatique dans lequel les déjections des poissons servent d'engrais pour les végétaux),
- l'aéroponie (une forme de culture hors-sol, pour produire des pommes de terre par exemple),
- d'autres techniques qui permettent de produire plus avec moins d'eau et sur une surface moins importante.

Pour la production d'énergie, plusieurs procédés pourront être combinés : éolien, solaire, géothermie et biomasse.

Un réseau intelligent permettra de distribuer cette énergie selon les besoins. Même les transports seront concernés : le village disposera d'un parking de voitures électriques.

Les aliments non consommés ainsi que les déchets organiques pourront à leur tour être transformés en biogaz ou bien alors servir d'alimentation destinée à l'élevage.

Les eaux de pluie seront récupérées, les eaux usées seront filtrées et réutilisées pour arroser les plantations.

D'autres exemples de projets autosuffisants : OAS1S, projet de Vincent Callebaut,....