
PLU de CAMBLAIN-CHÂTELAIN



Orientations d'Aménagement et de Programmation

PLU APPROUVE LE : 19 juin 2014

URBANISME • PAYSAGE • ENVIRONNEMENT

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

TABLE DES MATIERES

I. AVANT-PROPOS	<u>p 2</u>
------------------------	-------------------

II. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE LA COMMUNE DE CAMBLAIN-CHATELAIN	
	<u>p 3</u>

I. AVANT-PROPOS

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

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 terme de compatibilité, c'est-à-dire qu'elles doivent les respecter dans l'esprit et non à la lettre.

II. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE LA COMMUNE DE CAMBLAIN-CHATELAIN

Orientations d'aménagement du secteur de la gare.

II.1 Contexte et enjeux

Le site d'étude se situe à l'extrémité ouest de la commune de Camblain-Châtelain, en entrée de hameau depuis la RD70 (vers l'ouest).

Il s'inscrit en partie sur la friche de la gare SNCF constituée d'espace de stationnement, de zones délaissées, de bâtiments et en partie sur des terres agricoles.

Le projet vient développer en profondeur les espaces entre la RD70 (au nord) et la voie ferrée (au sud). Toutefois, la RD70 ne comporte pas d'urbanisation au niveau du futur projet. Il vient également requalifier la friche SNCF.

Le site d'étude est bordé :

- à l'ouest par des fonds de jardins,
- au nord par la RD70,
- à l'est par des terres agricoles,
- au sud par la voie ferrée et le site SNCF.

Le projet présentera des espaces dédiés à l'habitat, aux équipements et à la gare SNCF.

II.2 Orientations particulières

Organisation et composition du projet

Le site d'étude présentera une mixité des fonctions, il sera divisé en deux principaux pôles : le pôle de la gare et des équipements (au sud, le long de la voie ferrée) (requalification) et le pôle dédié aux habitations (au nord jusqu'à la RD70) (création).

Ces deux pôles fonctionneront indépendamment l'un de l'autre mais seront toutefois connectés par une liaison douce.

Sécurisation de l'entrée de hameau

Le futur projet, notamment d'habitat, se situe en entrée de hameau. Le flux et les déplacements engendrés par le projet nécessiteront la mise en sécurité de l'entrée de hameau.

Accès au site

Les accès au site sont des accès pour véhicules motorisés.

Deux accès au site d'étude sont à prévoir :

- pour desservir le pôle d'habitat : depuis la RD70 au nord,

- pour desservir le pôle de la gare et des équipements : depuis la rue de la gare (accès existant).

Desserte routière de la zone d'étude

La desserte du pôle habitat s'effectuera depuis l'accès créé sur la RD70. Un axe de desserte sera créé depuis cet accès.

La desserte du pôle de la gare et des équipements s'effectuera depuis l'accès situé sur la rue de la gare et mènera à une aire de stationnement en entrée de pôle. Une aire de retournement sera également créée afin de faciliter les échanges (allers/retours) sur la zone qui s'effectuent via le même accès.

Liaison piétonne de la zone d'étude

Depuis l'aire de stationnement, un cheminement piéton sera créé vers le nord et permettra de relier les deux pôles, et par cela de limiter leur enclavement.

Architecture et implantation des constructions

En ce qui concerne le pôle habitat, les constructions de la RD70 devront obligatoirement être implantées avec un espace de recul depuis la route. Cet espace sera le même que les constructions existantes à proximité. Cela permettra de conserver une cohérence urbaine et d'optimiser les effets esthétiques. Il s'agit également de créer un « espace tampon », pour éloigner les constructions de l'exploitation agricole et minimiser les nuisances.

Pour le pôle de la gare et des équipements, il conviendra de réhabiliter le bâtiment destiné aux voyageurs afin qu'il soit le mieux intégré possible dans son environnement. Le projet du pôle habitat devra respecter le principe d'implantation suivant : Au moins 20% des logements locatifs et au moins 10% de locatifs sociaux devront être réalisés sur cette zone.

Intégration paysagère

Afin de bien délimiter les espaces, de limiter les nuisances et d'intégrer le projet le mieux possible dans son environnement, le talus existant entre le pôle de la gare et la voie ferrée (au sud) devra être maintenu.

Densité minimale

Une densité minimale d'au moins 20 logements à l'hectare est exigée sur le site. L'article L.123-1-5 du code de l'urbanisme prévoit en effet que dans « des secteurs situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés, » le PLU peut « imposer dans des secteurs qu'il délimite une densité minimale de constructions ».

Equipement en réseaux du site

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

Les aménagements réalisés devront être tels qu'ils n'aggravent pas les écoulements des eaux pluviales dans le milieu collectant ces eaux (fossés, cours d'eau, réseau d'assainissement pluvial ou à défaut unitaire,...). Toutes les possibilités de solutions alternatives ou compensatoires au ruissellement doivent être envisagées pour infiltrer les eaux pluviales à la parcelle ou au plus près (tranchées d'infiltration, noues d'infiltration, bassin d'infiltration, structure réservoir enterrées, matériaux de couverture semi perméable,...).

Il revient au pétitionnaire de démontrer les possibilités d'infiltration de la parcelle. Cette obligation n'est valable que pour des sols perméables et adaptés rendant cette technique réalisable et sous réserve de toute réglementation en limitant l'usage (Installations classées, Périmètres de protection de captage, sols pollués,...). Si les contraintes de sol ou le type d'aménagement ne permettent pas l'infiltration des eaux pluviales sur site, il faudra prévoir après collecte et stockage sur site un rejet à débit contrôlé vers un exutoire superficiel extérieur.

Perspectives d'évolution

Des perméabilités pourront être mises en place sur les franges est du site afin de pouvoir se raccorder à d'éventuels futurs projets et afin de limiter l'enclavement du projet. L'accès au nord pourra être utilisé dans un futur projet.

Prise en compte des nuisances sonores

Outre la présence d'une exploitation agricole, le site est dans le périmètre d'un axe terrestre bruyant.

Tout bâtiment à construire dans un tel secteur affecté par le bruit doit respecter un isolement acoustique minimal déterminé selon les spécifications de l'arrêté du 30 mai 1996. Ce calcul prend en compte la catégorie de l'infrastructure, la distance qui la sépare du bâtiment, ainsi que l'existence de masques éventuels (écrans anti-bruit, autres bâtiments,...) entre la source sonore et chaque façade du bâtiment projeté. Il est

également possible pour un constructeur d'ériger lui-même une protection de type écran (mur de clôture, merlon en bordure de lotissement, etc...) plutôt que d'adopter une valeur renforcée de l'isolement de façade, la finalité étant d'aboutir à un niveau sonore identique à l'extérieur du bâtiment.

Outre la méthode forfaitaire simplifiée proposée par l'arrêté, le constructeur peut également utiliser une méthode de calcul détaillée qui prend en compte de façon plus fine la topographie du site et les masques s'opposant à la propagation sonore. Il est important de préciser que ces dispositions ne constituent pas une règle d'urbanisme, mais une règle de construction.

Les dispositions suivantes d'appliquent :

-Les articles L.571-9 et 10 du Code de l'environnement qui précisent la réglementation applicable aux aménagements et infrastructures de transports terrestres ;

-Le décret n°95-20 du 9 janvier 1995 pour l'application de l'article L.111-11-1 du Code de la Construction et de l'habitation et relatif aux caractéristiques acoustiques de certains bâtiments autres que d'habitation et de leurs équipements ;

-Le décret n°95-21 du 9 janvier 1995 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et modifiant le code de l'urbanisme et le code de la construction et de l'habitation.

-L'arrêté du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement ;

-L'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit ;

-L'arrêté préfectoral du 23 août 2002 modifié le 13 janvier 2003 de classement des infrastructures de transport terrestres à l'égard du bruit, classement des routes départementales du Pas-de-Calais.

L'arrêté préfectoral du 14 juin 2005 de classement des infrastructures de transport terrestres à l'égard du bruit, classement des voies communales du Pas-de-Calais.

II.3 Schéma d'aménagement

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

