

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

CHEMIN D'ARLEUX

SURFACE DE LA ZONE 1 AU : 2,5 HA
LOGEMENTS MINIMUM : 75
ACCESSION MINIMUM 50 %



Le projet a pour objectif principal de densifier le tissu bâti au contact du centre ville de Méricourt.

L'aménagement assurera un bouclage entre le Chemin d'Arleux et la rue A. Legrand selon les modalités d'accès suivantes :

- un accès en sens unique du centre de la zone vers le chemin d'Arleux
- un accès à double sens de la rue A. Legrand vers le centre de la zone

La zone disposera d'un point central, véritable coeur d'îlot assurant à la fois les fonctions d'espace de retournement et d'espace vert en lien avec les cheminements piétons accompagnant les accès. Par ailleurs, l'insertion avec la trame urbaine existante fera l'objet d'une attention particulière par la réalisation de franges paysagères préservant l'intimité des espaces privés existants et les futurs espaces privés des constructions à venir.

Le programme s'appuiera sur les orientations suivantes :

- recherche d'une densité plus importante au centre de la zone
- choix de typologies du bâti adaptées et d'une hauteur limitée à 8,5 mètres à l'égout du toit et 13 mètres maximum
- Hiérarchiser les voies en fonction des usages (desserte interquartiers ou interne au quartier) et prendre en compte les circulations piétonnes et vélos
- faciliter le liaisonnement des nouvelles voiries avec la trame urbaine existante de manière à limiter la réalisation des voies sans issues.
- Dissocier nettement l'espace du piéton ou du cycliste de celui de la voiture dans les voies qui desservent les quartiers
- Dans les voies desservant au plus près les habitations, créer un espace où la voiture et le piéton peuvent cohabiter et assurer la cohérence de la zone d'habitation grâce aux aménagements paysagers.



ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT MERICOURT

RUE BLANQUI

SURFACE DE LA ZONE 1AU : 2,7 HA
SURFACE DE LA ZONE 2AU : 4,8 HA
LOGEMENTS MINIMUM : 225
ACCESSION MINIMUM 50 %



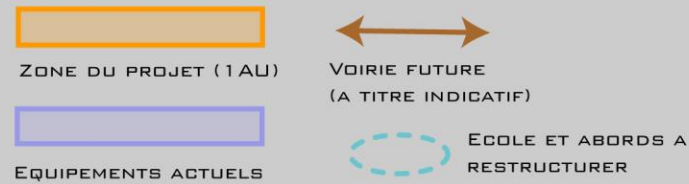
Principe d'Aménagement des zones d'habitat :

- densifier la trame bâtie en épaississant la trame urbaine existante de la rue Raoul Blanqui
- s'inscrire dans la continuité de l'urbanisation avionnaise (rue Raoul Blanqui)
- permettre un bouclage de la voirie
- faciliter le liaisonnement des nouvelles voiries avec la trame urbaine existante ou future de manière à limiter la réalisation des voies sans issues.
- veiller à un traitement des franges au contact de l'habitat existant
- Prévoir une desserte de la zone 2AU sans accès direct sur la RD 40
- Hiérarchiser les voies en fonction des usages (desserte interquartiers ou interne au quartier) et prendre en compte les circulations piétonnes et vélos
- Dissocier nettement l'espace du piéton ou du cycliste de celui de la voiture dans les voies qui desservent les quartiers
- Dans les voies desservant au plus près les habitations, créer un espace où la voiture et le piéton peuvent cohabiter et assurer la cohérence de la zone d'habitation grâce aux aménagements paysagers.



ECOLE KERGOMARD

SURFACE DE LA ZONE 1AU : 2,2 HA
SURFACE DE LA ZONE 1AU HORS ECOLE : 1,2 HA
LOGEMENTS MINIMUM : 36
ACCESSION MINIMUM 50 %



Principes d'Aménagement de la zone du projet :

- permettre le bouclage de ces différentes voiries, dans un principe de liaisonnement des quartiers, de l'habitat et des équipements et de limitation des voies sans issues.
- densifier la trame bâtie par un programme de logements mixte
- valoriser et sécuriser l'espace public notamment en redonnant sa place au cheminement doux et aux espaces verts
- restructurer de manière qualitative et cohérente les abords de l'école Kergomard en reconnectant le site au tissu urbain. Le réaménagement doit permettre d'améliorer le stationnement lié à la desserte de l'école.
- favoriser les connexions et notamment les flux piétons entre l'école Kergomard, les équipements sportifs et l'habitat.
- Hiérarchiser les voies en fonction des usages (desserte interquartiers ou interne au quartier) et prendre en compte les circulations piétonnes et vélos.
- Dissocier nettement l'espace du piéton ou du cycliste de celui de la voiture dans les voies qui desservent les quartiers. Les voiries devront minimiser l'impact de la voiture au profit des modes doux.
- Dans les voies desservant au plus près les habitations, créer un espace où la voiture et le piéton peuvent cohabiter et assurer la cohérence de la zone d'habitation grâce aux aménagements paysagers.

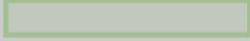


ZONE DE DENSIFICATION NORD

SURFACE DE LA ZONE UB : 5,0 HA Y COMPRIS ZONE DE RESTRUCTURATION DE LA HALTE
SURFACE DE LA ZONE N : 1,1 HA
LOGEMENTS MINIMUM : 150 (ZONE DE RESTRUCTURATION COMPRISE)
ACCESSION MINIMUM 50 %




ZONE DE DENSIFICATION
(UB)


ESPACES NATURELS (N)

Principes d'Aménagement :

- densifier l'espace bâti au Nord de l'espace ferroviaire dans une logique de réhabilitation du secteur déjà débutée
- requalifier un délaissé ferroviaire et ses abords directs
- conserver un espace de zone naturelle, véritable zone tampon sur une largeur de 10 mètres
- veiller au traitement des franges
- restructurer la Halte SNCF de Méricourt
- faciliter le liaisonnement des nouvelles voiries avec la trame urbaine existante de manière à limiter la réalisation des voies sans issues.
- veiller au maintien d'un cheminement doux, notamment en bordure Sud de la voie ferrée.
- réfléchir aux possibilités d'accès modes doux depuis les zones de densification et la Halte SNCF
- Hiérarchiser les voies en fonction des usages (desserte interquartiers ou interne au quartier) et prendre en compte les circulations piétonnes et vélos
- Dissocier nettement l'espace du piéton ou du cycliste de celui de la voiture dans les voies qui desservent les quartiers
- Dans les voies desservant au plus près les habitations, créer un espace où la voiture et le piéton peuvent cohabiter et assurer la cohérence de la zone d'habitation grâce aux aménagements paysagers.



ZONE D'HABITAT (1AU)

EQUIPEMENTS

ZONE D'HABITAT (2AU)

ESPACES NATURELS OU AGRICOLES

VOIES DE CIRCULATION PRINCIPALE
ET CENTRALITÉ (A TITRE INDICATIF)

ITINÉRAIRE PIÉTONS -
TRAME VERTE

LIAISON AVEC TISSU
URBAIN DE SALLAUMINES

ER3 :
EMPLACEMENT RÉSERVÉ

Principes d'Aménagement des zones d'habitat :

- permettre la densification du tissu bâti, dans une cohérence d'urbanisation avec la ville de Sallaumines
- veiller à un traitement des franges adaptées, notamment en direction du terril
- permettre une connexion douce entre le secteur et les équipements existants
- maintenir un axe piétonnier Nord-Sud, identifié comme itinéraire alternatif de la Trame Verte
- mener dès le départ une réflexion d'ensemble sur l'aménagement de la zone AU en prévoyant les emprises automobiles et piétonnées nécessaires au désenclavement de la zone 2AU.
- prendre en considération dans l'aménagement de la zone l'environnement climatique (rôle du terril)
- faciliter le liaisonnement des nouvelles voiries avec la trame urbaine existante ou future de manière à limiter la réalisation des voies sans issues.
- Hiérarchiser les voies en fonction des usages (desserte interquartiers ou interne au quartier) et prendre en compte les circulations piétonnes et vélos
- Dissocier nettement l'espace du piéton ou du cycliste de celui de la voiture dans les voies qui desservent les quartiers
- Dans les voies desservant au plus près les habitations, créer un espace où la voiture et le piéton peuvent cohabiter et assurer la cohérence de la zone d'habitation grâce aux aménagements paysagers.

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT MERICOURT

TERRIL

SURFACE DE LA ZONE 1AU : 8,1 HA
SURFACE DE LA ZONE 2AU : 6,2 HA
LOGEMENTS MINIMUM : 429
ACCESSION MINIMUM 50 %



ZAC ECO-QUARTIER

