
Plan Local d'Urbanisme SAINT-POL-SUR-TERNOISE

Orientations d'aménagement et de programmation

Arrêté le :	19 mars 2021
Approuvé le :	24 mars 2022

Sommaire

<i>Sommaire</i>	2
<i>Avant-propos</i>	4
<i>Orientations d'aménagement et de programmation</i>	6
I. Secteur situé entre la RD87 et la rue Van Gogh : zone d'habitat	6
1. Contexte et enjeux	6
2. Orientations particulières	7
a. Accès routiers au site	7
b. Voirie	8
c. Déplacement doux	8
d. Intégration et valorisation paysagère	8
e. Programmation et phasage	8
f. Prise en compte des contraintes	9
g. Gestion hydraulique	9
h. Equipement en réseaux du site	9
3. Schéma d'aménagement	9
II. Secteur situé entre les RD941 et RD86 : zone industrielle et d'équipements publics	11
1. Contexte et enjeux	11
2. Orientations particulières	12
a. Accès routiers au site	12
b. Voirie	13
c. Déplacement doux	13
d. Intégration et valorisation paysagère	13
e. Prise en compte des contraintes	14
f. Gestion hydraulique	14
g. Implantation et organisation	14
h. Equipement en réseaux du site	14
3. Schéma d'aménagement	14
III. Secteur situé le long de la voie ferrée : zone mixte	16
1. Contexte et enjeux	16
2. Orientations particulières	16
a. Accès au site	16
b. Voirie et stationnement	17
c. Déplacement doux	17
d. Implantation, organisation et programmation	17
e. Gestion des nuisances	18
f. Intégration paysagère et environnementale	18
g. Equipement en réseaux du site	18
3. Schémas d'aménagement	18
IV. Secteur situé entre la RD941 et la rue J. Moulin : zone d'équipements	21
1. Contexte et enjeux	21
2. Orientations particulières	21
a. Accès au site	21
b. Voirie et stationnement	21
c. Déplacement doux	22
d. Programmation	22
e. Intégration paysagère et environnementale	22

f.	Equipement en réseaux du site	22
3.	Schéma d'aménagement	22
V.	Secteur situé entre les RD939 et RD916 : zone d'équipement/gendarmerie	24
1.	Contexte et enjeux	24
2.	Orientations particulières.....	25
a.	Accès routiers au site	25
b.	Voirie	25
c.	Déplacement doux	25
d.	Intégration et valorisation paysagère, architecturale et urbaine	25
e.	Prise en compte des contraintes et nuisances.....	26
f.	Gestion hydraulique	26
g.	Implantation et organisation.....	26
h.	Equipement en réseaux du site.....	27
3.	Schéma d'aménagement.....	27
VI.	Recommandations pour l'aménagement des zones d'études	29
1.	Aménagement bioclimatique	29
2.	Energie	30
3.	Déplacements et accessibilité	30
4.	Déchets	30
5.	Eau	30
6.	Dispositifs Techniques	30

Avant-propos

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.

Article L151-6 du code de l'Urbanisme :

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, les déplacements et, en zone de montagne, sur les unités touristiques nouvelles.

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 comportent les orientations relatives à l'équipement commercial, artisanal et logistique mentionnées aux 1° et 2° de l'article L. 141-5 et déterminent les conditions d'implantation des équipements commerciaux, artisanaux et logistiques qui, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire et le développement durable, conformément à l'article L. 141-6.

L151-6-1 du code de l'Urbanisme :

Les orientations d'aménagement et de programmation définissent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, un échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de réalisation des équipements correspondant à chacune d'elles, le cas échéant.

L151-6-2 du code de l'Urbanisme :

Les orientations d'aménagement et de programmation définissent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur les continuités écologiques.

L151-7 du code de l'Urbanisme :

I. - Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

1° 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, favoriser la densification 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° (Abrogé) ;

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

7° Définir les actions et opérations nécessaires pour protéger les franges urbaines et rurales. Elles peuvent définir les conditions dans lesquelles les projets de construction et d'aménagement situés en limite d'un espace agricole intègrent un espace de transition végétalisé non artificialisé entre les espaces agricoles et les espaces urbanisés, ainsi que la localisation préférentielle de cet espace de transition.

II. - En zone de montagne, ces orientations définissent la localisation, la nature et la capacité globale d'accueil et d'équipement des unités touristiques nouvelles locales.

III. - Dans les zones exposées au recul du trait de côte, les orientations d'aménagement et de programmation peuvent définir les actions et les opérations, ainsi que leur échéancier prévisionnel, nécessaires pour réorganiser le territoire au regard de la disparition progressive des aménagements, des équipements, des constructions et des installations.

L151-7-1 du code de l'Urbanisme :

Outre les dispositions prévues à l'article L. 151-7, dans les zones d'aménagement concerté, les orientations d'aménagement et de programmation peuvent :

1° Définir la localisation et les caractéristiques des espaces publics à conserver, à modifier ou à créer ;

2° Définir la localisation prévue pour les principaux ouvrages publics, les installations d'intérêt général et les espaces verts.

L151-7-2 du code de l'Urbanisme :

Lorsque l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre ou la commune est compétent en matière de plan local d'urbanisme et pour approuver le dossier de création de la zone d'aménagement concerté, la délibération d'approbation du plan local d'urbanisme contenant des orientations d'aménagement et de programmation peut valoir acte de création de la zone d'aménagement concerté, selon des conditions définies par décret en Conseil d'Etat.

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, construction et tous travaux doivent donc les respecter selon un rapport de compatibilité, c'est-à-dire qu'ils doivent les respecter dans l'esprit et non à la lettre.

Orientations d'aménagement et de programmation

I. Secteur situé entre la RD87 et la rue Van Gogh : zone d'habitat

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement au logement se trouve au sein de la commune de Saint-Pol-sur-Ternoise et plus précisément au nord du tissu urbain. Il représente une superficie d'environ 5,6 Ha.

Le projet occupe et requalifie des espaces actuellement occupés par une ferme (non intégralement), ainsi que par des espaces agricoles et des espaces pâturés.

La zone est occupée par des espaces cultivés et des linéaires végétalisés au nord. Un pylône électrique est implanté en entrée de zone le long de la RD87 et la ligne traverse la zone.

Le secteur est vert par la présence de nombreux jardins. La topographie y est marquée et la pente va vers le sud-ouest (Environ 5m de différence entre le point haut et le point bas). Les interfaces avec les habitations existantes sont réalisées par des clôtures et/ou des haies.

La zone de projet est bordée :

- À l'ouest par des habitations et leurs jardins, et par la RD87,
- À l'est par un chemin piétonnier, par des habitations et leurs jardins, par des espaces cultivés et par un arboretum,
- Au sud par une habitation et son jardin,
- Au nord par une habitation et son jardin.

Elle est accessible depuis l'ouest via la RD87 et depuis l'est via la voie piétonne. Plusieurs voies piétonnes sont aménagées à proximité et permettent la liaison avec les quartiers environnants vers l'est.

L'urbanisation proche présente des constructions à vocation résidentielle. On y retrouve :

- Le long de la rue Corot : Lotissement récent. Peu de cohérence architecturale. Les maisons sont seules ou groupées par 2. Les matériaux dominants sont la brique, l'enduit, la tuile. Les constructions sont implantées en retrait et disposent de jardinets et de jardins. Les hauteurs sont de R+C avec des toitures à deux ou plusieurs pans. Les clôtures sont grillagées ou végétalisées ou sont absentes.
- Le long de la RD87 : Peu de cohérence architecturale. Les maisons sont individuelles. Les matériaux dominants sont la brique, l'enduit, la tuile. Les constructions sont implantées en retrait et disposent de jardinets et de jardins. Les hauteurs sont de R+C avec des toitures à deux ou plusieurs pans. Les clôtures sont grillagées ou végétalisées ou sont absentes.

- Le long de la rue Van Gogh : Lotissement récent. Cohérence architecturale. Les maisons sont groupées par 2. Les matériaux dominants sont la brique, l'enduit, la tuile. Les constructions sont implantées en retrait et disposent de jardinets et de jardins. Les hauteurs sont de R+C avec des toitures à deux ou plusieurs pans. Les clôtures sont grillagées ou végétalisées ou sont absentes.

La zone d'étude d'une superficie d'environ 5,6 Ha présente l'occasion d'occuper en profondeur des espaces libres d'urbanisation et de réinvestir une partie d'une ancienne exploitation agricole.



Une partie de la zone d'étude depuis la RD87

L'intégration du projet dans un environnement résidentiel au sein d'un secteur résidentiel et agricole est l'enjeu principal de l'aménagement de la zone.

2. *Orientations particulières*

a. *Accès routiers au site*

Deux accès obligatoires à la zone et deux accès potentiels seront et pourront être aménagés de façon sécurisée. Ils seront dédiés aux accès routiers et piétonniers.

Trois accès, un obligatoire et deux potentiels, prendront appui sur la RD87 à l'ouest et le troisième (obligatoire) depuis la rue Corot à l'est.

Ces deux, voire quatre accès permettront la desserte de la zone. Ils pourront supporter les voiries de desserte.

La voirie prendra appui à minima sur l'accès obligatoire de la RD87 et celui de la rue Corot.

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

b. Voirie

Une voirie réalisera un bouclage viaire de la zone depuis les deux accès obligatoires précités. Celle-ci structurera la zone d'étude.

D'autres voiries pourront venir renforcer la bonne desserte de la zone et éventuellement s'appuyer sur les accès potentiels.

Les voies créées devront être accompagnées d'un traitement paysager et d'un cheminement doux. Elles pourront prendre la forme de voiries partagées si nécessaire. Elles devront être sécurisées pour l'ensemble des usagers.

c. Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons et permettra de rallier les secteurs alentours. La voie douce bordant l'est de la zone devra être préservée au même titre que les liaisons s'y raccordant depuis les rues Van Gogh et Corot.

Des liaisons douces devront être aménagées au sein de la zone afin de la lier avec l'ensemble du réseau de déplacement alentours. Elles devront être aménagées en lien avec les voies existantes (voir plan) et être sécurisées pour l'ensemble des usagers.

d. Intégration et valorisation paysagère

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce dernier, il conviendra de conserver les linéaires végétalisés existants et de réaliser un traitement paysager végétalisé sur ses limites.

Ceci permettra de gérer les nuisances, notamment visuelles, entre les différents secteurs.

Les voiries seront également accompagnées d'un traitement paysager permettant d'agrémenter les déplacements au sein de la zone.

Les abords du pylône électrique devront être aménagés de façon paysagère de façon à l'intégrer le mieux possible.

L'arboretum situé à l'est de la zone devra être préservé et liaisonné au moyen d'une voie douce depuis le projet.

e. Programmation et phasage

Il conviendra de respecter une densité minimale de 37 logements par hectare.

Afin de maîtriser le développement de l'habitat dans la commune, le « secteur nord – Phase 1 » de la zone ne pourra être aménagé qu'à partir de 2020, tandis que le « secteur sud – phase 2 » ne pourra être urbanisé qu'à partir de 2023.

f. Prise en compte des contraintes

Une ligne électrique traverse la zone d'est en ouest et un pylône est implanté au sein de la zone le long de la RD87. Il conviendra de prendre en compte cet élément avant tout aménagement. Les abords du pylône devront être traités au moyen d'un traitement paysager permettant de l'intégrer visuellement.

g. Gestion hydraulique

Environ 5m séparent le point le plus haut de la zone et le point le plus bas. Ceci induit la création d'un système de gestion hydraulique développé et adapté. De ce fait, il conviendra d'aménager des noues le long des voies pour gérer les eaux perpendiculairement à la pente. Des ouvrages hydrauliques devront être implantés aux points bas de la zone. Ceci permettra d'éviter les problèmes d'inondation, de ruissellement...

h. 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

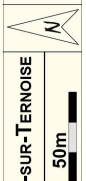
Le schéma qui suit retranscrit les grands principes des orientations particulières d'aménagement et d'urbanisme exposées ci-dessus.

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

-  Site d'étude - env. 5,6 Ha
 -  Aménager ou conforter les liaisons piétonnes
 -  Aménager un accès sécurisé
 -  Aménager un accès potentiel sécurisé
 -  Aménager une bande paysagère ou conserver la bande végétalisée existante
 -  Aménager un espace paysager intégrant le pylône électrique en entrée de zone
 -  Sens de la pente
 -  Prendre en compte la ligne électrique traversant la zone avant tout aménagement
 -  Préserver l'arboretum existant
 - Phasage des aménagements
 -  - Phase 1 : Secteur à urbaniser à partir de 2020
 -  - Phase 2 : Secteur à urbaniser à partir de 2023
- Aménager des noues le long des voies pour gérer les eaux perpendiculairement à la pente et prévoir des ouvrages hydrauliques nécessaires aux points bas de la zone
- Topographie marquée : point haut au nord / point bas au sud env. 5m de dénivelé
- Densité minimale à respecter : 37 logements par hectare minimum



St-Pol-sur-Ternoise



ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SECTEUR SITUÉ ENTRE LA RD87 ET LA RUE VAN GOGH.



II. Secteur situé entre les RD941 et RD86 : zone industrielle et d'équipements publics

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement à l'activité économique industrielle et à l'équipement public et/ou d'intérêt collectif. Il se compose de deux zones Nord et Sud séparées par la RD86.

Il se situe au nord et à l'est de la zone économique existante et représente une superficie d'environ 22 Ha (Nord : 12,3 Ha ; Sud : 9,7 Ha) (en excluant la déchetterie déjà réalisée et la zone de projet en cours d'aménagement).

Le site est actuellement occupé par la déchetterie et par des espaces agricoles. Une petite poche boisée est présente le long de la RD86 au nord de la zone sud. Une récente voirie borde le sud-ouest de la zone nord et la RD86 traverse l'est de la zone.

Cette zone vient en complément de celle existante et permettra de vitaliser et de conforter le pôle économique de la commune.

La zone nord est traversée par deux lignes électriques filant vers l'ouest et prenant appui sur le poste électrique implanté à l'est de la zone.

La topographie y est marquée (environ 15m de différence entre le point haut et le point bas).

La zone nord de projet est bordée :

- À l'ouest par la RD941 accompagnée d'un alignement d'arbres,
- À l'est par des espaces cultivés,
- Au sud par la voie routière récemment aménagée et par des espaces cultivés,
- Au nord par la RD941.

La zone sud de projet est bordée :

- À l'ouest par des bâtis à usage économique,
- À l'est et au sud par des espaces cultivés et boisés,
- Au nord par la RD86.

Zone nord :

Elle est accessible depuis le nord via le carrefour giratoire existant de la RD941. Une voirie récente la borde et peut permettre l'accès au sud. La RD86 permet également l'accès à la zone au sud.

Zone sud :

Elle est accessible depuis le nord via la RD86 la bordant.

Les constructions voisines aux alentours présentent des hauteurs très diverses mais certaines sont très hautes. Les matériaux et teintes sont hétérogènes.



Une partie de la zone d'étude nord depuis la RD86



Une partie de la zone d'étude sud depuis la RD86

L'intégration du projet dans un environnement économique et agricole est l'enjeu principal de l'aménagement de la zone.

2. *Orientations particulières*

a. *Accès routiers au site*

Zone nord :

Un accès à la zone sera aménagé de façon sécurisée. Il sera dédié aux accès routiers et piétonniers. Cet accès primaire prendra appui sur la nouvelle voirie bordant le sud de la zone.

Zone sud :

Un accès à la zone sera aménagé de façon sécurisée. Il sera dédié aux accès routiers et piétonniers. Cet accès primaire prendra appui sur la RD86.

Ces deux accès permettront la desserte de la zone. Ils pourront supporter les voiries de desserte primaires.

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

b. Voirie

Une voirie primaire desservira les différents secteurs depuis les accès précités. Celle-ci structurera les zones d'étude.

Les voies créées devront être accompagnées d'un traitement paysager et d'un cheminement doux. Elles devront être sécurisées pour l'ensemble des usagers.

Il conviendra de hiérarchiser les voiries si nécessaire afin de faciliter les déplacements.

c. Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons et permettra de rallier les secteurs alentours.

Des connexions douces pourront éventuellement être aménagées vers les voies principales alentours telle que la RD86. Elles devront être sécurisées pour l'ensemble des usagers.

d. Intégration et valorisation paysagère

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce dernier, il conviendra de réaliser un traitement paysager végétalisé sur ses limites. Ceci permettra de gérer les nuisances, notamment visuelles, entre les différents secteurs.

Zone nord :

Les franges en lien avec les voies routières, devront recevoir un traitement végétalisé permettant l'agrément du secteur et la valorisation de la zone. Ce traitement prendra la forme d'une bande paysagère de 5m de large minimum alternant :

- Des arbres de hautes tiges,
- Une bande boisée dense et haute,
- Un espace mêlant arbustes bas et espace enherbé laissant passer des vues ponctuelles vers la zone.

Zone sud :

La frange en lien avec la voie routière (RD86), devra recevoir un traitement végétalisé permettant l'agrément du secteur et la valorisation de la zone. Ce traitement prendra la forme d'une bande paysagère de 5m de large minimum alternant :

- Des arbres de hautes tiges,
- Une bande boisée dense et haute,
- Un espace mêlant arbustes bas et espace enherbé laissant passer des vues ponctuelles vers la zone.

De plus, les franges en lien avec les espaces agricoles et boisés devront recevoir un traitement végétalisé au moyen d'une haie haute et dense d'intégration.

Pour les deux zones :

Les voiries seront également accompagnées d'un traitement paysager permettant d'agrémenter les déplacements au sein de la zone.

L'alignement d'arbres existant le long de la RD941 devra être conservé et conforté si nécessaire.

Les interfaces parcellaires devront être végétalisées au maximum au sein de la zone.

Des perspectives visuelles seront donc conservées vers la zone à travers les traitements paysagers réalisés le long de la RD941 et de la RD86.

e. Prise en compte des contraintes

Deux lignes électriques traversent la zone nord d'est en ouest et des pylônes y sont implantés.

Il conviendra de prendre en compte ces éléments avant tout aménagement.

f. Gestion hydraulique

Environ 15m séparent le point le plus haut de la zone et le point le plus bas. Ceci induit la création d'un système de gestion hydraulique développé et adapté. De ce fait, il conviendra d'aménager des noues le long des voies pour gérer les eaux perpendiculairement à la pente. Des ouvrages hydrauliques devront être implantés aux points bas de la zone. Ceci permettra d'éviter les problèmes d'inondation, de ruissellement, ...

g. Implantation et organisation

Afin de limiter l'écrasement lié aux volumes des constructions implantées à proximité des axes de circulation, il conviendra de respecter un recul de ces dernières. En effet, le long de la RD941 (pour la zone nord) et le long de la RD86 (pour la zone sud) les constructions ne pourront s'implanter dans une bande 15m depuis la limite d'emprise.

La déchetterie existante au sein de la zone devra être conservée et le projet en cours de développement devra être pris en compte. En revanche, la construction présente au nord de la zone nord devra être démolie.

La zone nord recevra l'implantation d'une aire d'accueil des gens du voyage, donc la localisation exacte n'est pas encore déterminée.

h. 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.

-  Site d'étude - env. 22 Ha / Nord : 12,3 Ha / Sud : 9,7 Ha
 -  Aménager un accès primaire sécurisé
 - Créer des voies de desserte (hiérarchisées si nécessaire) et accompagnées d'un traitement paysager et d'un cheminement doux
 -  Conserver la voie existante
 -  Conserver la voirie récente
 -  Instaurer un retrait des constructions de 15m depuis la limite d'emprise
 -  Démolir le bâti existant
 -  Conserver l'équipement existant
 -  Prendre en compte le projet en cours
 -  Prendre en compte la ligne électrique traversant la zone avant tout aménagement
 - Mettre en place une bande paysagère de 5m de large minimum depuis la limite d'emprise alternant :
 -  - arbres de hautes tiges
 -  - bande boisée dense et haute
 -  - espace mêlant arbustes bas et espace enherbéé permettant de laisser passer des vues ponctuelles vers la zone
 -  Aménager une haie haute et dense d'intégration
 -  Préserver et/ou aménager des perspectives visuelles qualitatives vers la zone
 -  Sens de la pente
- L'alignement d'arbres implanté le long de la RD941 devra être conservé
 Les interfaces parcellaires devront être végétalisées autant que possible
 La zone sera mixte. Elle pourra accueillir des activités économiques industrielles, ainsi que des équipements publics et/ou d'intérêt collectif
 Topographie marquée : point haut au nord / point bas au sud env. 15m de dénivellé
 Aménager des noues le long des voies pour gérer les eaux perpendiculairement à la pente et prévoir des ouvrages hydrauliques nécessaires aux points bas de la zone



St-Pol-sur-Ternoise

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SECTEUR SITUÉ ENTRE LES RD941 ET RD86.

III. Secteur situé le long de la voie ferrée : zone mixte

1. *Contexte et enjeux*

Deux scénarii sont prévus pour l'aménagement de cette zone :

- Le premier propose une vocation mixte : activités économiques (commerces), activités tertiaires (bureaux) et habitat.
- Le second propose une vocation en lien avec l'activité ferroviaire : atelier de maintenance.

Cette zone se trouve au sein de la commune de Saint-Pol-sur-Ternoise et plus précisément au centre de la commune à proximité de la centralité communale. Le projet vient requalifier une friche anciennement occupée par UNEAL à côté de la gare.

Le projet urbanise des espaces en friche, en grande partie imperméabilisés. Quelques bâtis sont encore en place.

La zone de projet, d'une superficie d'environ 1 Ha est bordée :

- À l'ouest par un parking dédié à la gare,
- À l'est par des voies ferrées situées sur la commune de Saint-Michel-sur-Ternoise,
- Au sud par des voies ferrées,
- Au nord par des habitations et par la RD8.

Elle est accessible à l'ouest via le parking et au nord via la RD8.

Le contexte urbain local présente une diversité des bâtis. On retrouve du bâti ancien traditionnel et du bâti plus récent. Certaines constructions sont mitoyennes, d'autres sont isolées, les matériaux et les hauteurs varient.

Les projets des scénarii 1 et 2 s'intègrent de bonne façon dans un tissu présentant la même mixité fonctionnelle et ils bénéficient de la proximité d'un réseau viaire développé.

2. *Orientations particulières*

a. *Accès au site*

Scénario 1 :

Des accès à la zone pourront être aménagés depuis la RD8 (au nord. Ils devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers au même titre que les carrefours créés.

Scénario 2 :

Les accès créés pour accéder à la zone devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers au même titre que les carrefours créés.

b. Voirie et stationnement**Scénarii 1 et 2 :**

Des voiries pourront être réalisées pour la desserte de la zone. Elles devront être sécurisées et être accompagnées par des cheminements doux et des traitements paysagers.

Le parking situé à l'ouest de la zone devra être restructuré et devra être lié à la zone d'étude.

c. Déplacement doux**Scénario 1 :**

Si des voiries sont créées, elles devront être accompagnées de cheminements doux sécurisés. D'autres (au moins une) devront être aménagées au sein de l'espace vert et devront permettre de rallier la RD8 via les interstices laissés entre les bâtis implantés en front à rue. Ainsi, la zone sera parfaitement connectée au réseau existant.

Scénario 2 :

Si des voiries sont créées, elles devront être accompagnées de cheminements doux sécurisés.

d. Implantation, organisation et programmation**Scénario 1 :**

Les constructions en place sur la zone d'étude devront être démolies avant tout aménagement. Le secteur situé en façade de la R8 sera privilégié pour l'implantation d'habitations de types « collectifs et semi-collectifs » pouvant être mitoyennes mais avec le maintien d'espaces entre certains afin d'ouvrir des vues, de laisser des continuités de circulation et afin de rester en cohérence avec l'urbanisation proche.

Un secteur en retrait du premier secteur sera dédié à l'aménagement d'un espace vert de rencontre et de loisirs. Il se situera à l'interface des habitations et des voies ferrées.

Dans ce secteur de centre-ville, il conviendra de densifier l'opération et d'y imposer une densité minimale de 45 logements par hectare.

Scénario 2 :

Les constructions en place sur la zone d'étude devront être démolies avant tout aménagement. Les constructions seront dédiées aux activités ferroviaires et devront être adaptées au contexte urbain local.

e. Gestion des nuisances

Scénario 1 :

Afin de tamponner une partie des nuisances sonores liées à la présence des voies ferrées en bordure de site, il conviendra d'utiliser des matériaux à forte capacité d'isolation phonique pour la réalisation des constructions.

f. Intégration paysagère et environnementale

Scénario 1 :

De plus, la valorisation du secteur passera par la création d'un espace vert de rencontre et de loisirs végétalisé et muni de cheminements doux à l'interface des voies ferrées et des habitations.

Des perspectives visuelles qualitatives devront être aménagées depuis la zone vers les bords de Ternoise. Ces vues pourront passer entre les bâtis implantés en façade de RD8.

Scénarii 1 et 2 :

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce dernier, il conviendra d'aménager une frange paysagère sur les limites ouest, nord (en partie), sud et Est de la zone de projet. Ceci permettra de gérer les nuisances, notamment visuelles, entre les différents secteurs. Ce traitement devra se faire au moyen de végétation arboricole et arbustive.

g. Equipement en réseaux du site

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

3. Schémas 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.

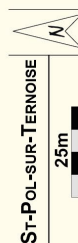
-  Site d'étude - env. 1 Ha
-  Aménager des liaisons piétonnes sécurisées au sein et entre les secteurs - au moins une
-  Démolir le bâti existant
-  Parking existant à restructurer
-  Secteur privilégié pour l'implantation d'un espace vert de rencontre et de loisirs disposant de cheminements doux
-  Secteur privilégié pour l'implantation de logements en front à rue de types collectifs et semi-collectifs
-  Préserver et/ou aménager des perspectives visuelles qualitatives vers les bords de la Ternoise
-  Mettre en place un traitement végétalisé des franges de la zone



Les constructions de la zone devront disposer de matériaux à forte capacité d'isolation phonique afin de pallier les nuisances liées aux trains

Il conviendra de respecter une densité minimale de 45 logements par hectare

La zone sera mixte. Elle pourra accueillir des activités économiques (commerces), ainsi que des logements



St-Pol-sur-Ternoise

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SECTEUR SITUÉ LE LONG DE LA VOIE FERREE - SCÉNARIO 1



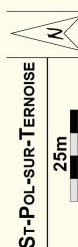
Scénario 1

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

-  Site d'étude - env. 1 Ha
-  Démolir le bâti existant
-  Parking existant à restructurer
-  Mettre en place un traitement végétalisé des franges de la zone



La zone accueillera des constructions dédiées à l'activité ferroviaire



ST-POL-sur-TERNOISE

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SECTEUR SITUÉ LE LONG DE LA VOIE FERRÉE - SCÉNARIO 2



IV. Secteur situé entre la RD941 et la rue J. Moulin : zone d'équipements

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude est dédié aux équipements se trouve au sein de la commune de Saint-Pol-sur-Ternoise et plus précisément au sud-ouest de la commune à proximité des stades L. Lagrange et de la Cavée et des jardins familiaux.

Le projet vient aménager des espaces cultivés enserrés entre les équipements actuels et une bande boisée réalisant l'interface entre la RD941 et la zone et entre les espaces résidentiels et la zone.

La zone de projet, d'une superficie d'environ 2,4 Ha est bordée :

- À l'ouest par des espaces cultivés,
- À l'est par des espaces sportifs,
- Au sud par des espaces sportifs et résidentiels,
- Au nord par une bande boisée puis au-delà par des habitations ou par la RD941.

Elle est accessible au sud via la voie de desserte existante de l'espace sportif et depuis la rue J. Moulin.

Le contexte urbain local présente une diversité des bâtis à usage d'équipement ou de résidence. On retrouve du bâti ancien et récent. Certaines constructions sont mitoyennes, d'autres sont isolées, les matériaux et les hauteurs varient et on retrouve de l'habitat individuel et collectif.

Le projet d'équipement s'intègre de bonne façon dans un tissu présentant la même vocation et il bénéficie de la proximité d'un réseau viaire développé.

2. *Orientations particulières*

a. *Accès au site*

Un accès primaire à la zone sera aménagé depuis la rue J. Moulin au sud. Un accès doux sera aménagé entre le stade de la Cavée et la zone. Tous les accès devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers au même titre que les carrefours créés.

b. *Voirie et stationnement*

Des voiries pourront être réalisées pour la desserte de la zone. Elles devront être sécurisées et être accompagnées par des cheminements doux et des traitements paysagers.

c. Déplacement doux

Les voiries créées devront être accompagnées de cheminements doux sécurisés. Une liaison douce devra être aménagée à l'est de la zone afin de la relier au stade la Cavée.

Ainsi, la zone sera parfaitement connectée au réseau existant.

d. Programmation

La zone est dédiée à l'implantation d'un ou plusieurs équipements.

e. Intégration paysagère et environnementale

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce dernier, il conviendra de conserver les linéaires végétalisés existant au sud et à l'est de la zone, ainsi que les espaces boisés au nord de la zone.

De plus, la limite ouest en lien avec les espaces cultivés devra recevoir une frange végétalisée dense occultant le plus possible les vues vers la zone. L'interface avec les salles de sport au sud de la zone devra être traitée au moyen d'une frange végétalisée agrémentant et valorisant les abords de la zone.

Ces traitements permettront de gérer les nuisances, notamment visuelles, entre les différents secteurs.

f. 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.

-  Site d'étude - env. 2,4 Ha
-  Aménager un accès primaire sécurisé
-  Aménager une liaison douce
-  Aménager une frange végétalisée dense d'intégration
-  Aménager une frange végétalisée d'agrément
-  Conserver les espaces boisés
-  Conserver les linéaires végétalisés



La zone sera dédiée à l'accueil d'un ou plusieurs équipements



ST-POL-SUR-TERNOISE

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SECTEUR SITUÉ ENTRE LA RD941 ET LA RUE J. MOULIN.



V. Secteur situé entre les RD939 et RD916 : zone d'équipement/gendarmerie

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié à l'accueil d'un équipement – gendarmerie – se situe au sud de la commune de St-Pol-sur-Ternoise. Il fait également l'objet d'une étude loi Barnier.

Il est actuellement bordé par des parcelles cultivées au nord, à l'ouest et au sud. La RD919 borde l'est de la zone et la RD939 passe au nord par-delà la parcelle agricole.

La surface du site d'étude est d'environ 2,1 Ha.

Le site est actuellement accessible depuis la RD916 à l'est. Il s'agit d'une voie majeure du territoire qui se raccorde à la RD939 à quelques mètres de la zone de projet.

A proximité du site d'étude on retrouve des constructions à usage économique, notamment à l'est et par-delà la RD939 au nord. La zone économique existante possède des traitements végétalisés sur ses abords et en son sein sous formes de linéaires végétalisés (haies, alignement d'arbres, ...).

Seules des constructions à usage économique seront en contact direct avec le projet d'implantation de l'équipement.

Les abords de la zone sont essentiellement marqués par les espaces cultivés.

Les interfaces entre la RD939 et les espaces cultivés ou économiques sont composés de haies, d'alignement d'arbres et/ou d'espaces enherbés, voire boisés. Ainsi les transitions entre la RD et les alentours sont agrémentés par le végétal. De plus, les espaces délaissés entre les bretelles de la voirie sont également bien végétalisés et filtrent et agrémentent le paysage local. Les abords de la RD916 sont également accompagnés par des alignements d'arbres.

La zone d'étude est occupée par des espaces cultivés et présente une façade végétalisée le long de la RD916. Une pente existe vers l'ouest et le sud. Il conviendra de la prendre en compte afin de maîtriser les enjeux hydrauliques.

La zone de projet présente un enjeu stratégique important tant par sa situation en entrée de territoire que par son positionnement dans une trame en partie urbanisée et agricole.

L'intégration du projet dans un environnement économique et agricole est l'enjeu principal de l'aménagement de la zone.



La zone d'étude depuis la RD916

2. Orientations particulières

a. Accès routiers au site

Un accès à la zone sera aménagé de façon sécurisée. Il sera dédié aux accès routiers et piétonniers. Cet accès primaire prendra appui sur la RD916 bordant l'est de la zone. Il devra être sécurisé en fonction des différents usages (fonctionnels et domestiques) de la zone. Un dispositif de sécurisation de l'accès à la zone pourra être mis en place que ce soit pour l'entrée et/ou la sortie. Par exemple, la création d'une contre-allée pourra être envisagée

Le carrefour créé devra être sécurisé pour l'ensemble des usagers.

b. Voirie

Une voirie primaire pourra desservir la zone depuis l'accès précité. Celle-ci structurera la zone d'étude.

La voie créée devra être accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux. Elle devra être sécurisée pour l'ensemble des usagers.

c. Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long de la voie routière par les piétons.

d. Intégration et valorisation paysagère, architecturale et urbaine

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce dernier, il conviendra de réaliser un traitement paysager végétalisé sur ses limites. Ceci permettra de gérer les nuisances, notamment visuelles, entre les différents secteurs.

La frange Est en lien avec la RD916, devra recevoir un traitement végétalisé permettant l'agrément du secteur et la valorisation de la zone. Ce traitement prendra la forme d'une bande paysagère alternant :

- Des arbres de hautes tiges,
- Une bande boisée dense et haute,
- Un espace mêlant arbustes bas et espace enherbé laissant passer des vues ponctuelles vers la zone.

Les franges en lien avec les espaces agricoles (nord, ouest et sud) devront recevoir un traitement végétalisé au moyen d'une haie haute et dense d'intégration. La frange nord accueillera en plus une bande végétalisée composée d'arbustes, de bosquets, d'espaces enherbés ou d'arbres afin d'occuper la bande d'inconstructibilité de 40m depuis l'axe central de la bretelle de la RD939. Cette bande végétalisée devra également être étendue sur la parcelle bordant le nord de la zone, toujours dans un but d'intégration paysagère et de tamponnement des nuisances. Enfin, toujours dans un but

d'atténuation des nuisances des voies routières, le nord de la zone devra accueillir préférentiellement les fonds de jardins.

La voirie du projet sera également accompagnée d'un traitement paysager permettant d'agrémenter les déplacements au sein de la zone.

Les espaces de stationnement pour véhicules légers devront être perméables et végétalisés afin de limiter les nuisances sur l'environnement.

Les linéaires végétalisés existants le long des RD916 et RD939 (et bretelle) devront être maintenus, voire conforté si nécessaire.

Des perspectives visuelles seront donc conservées vers la zone à travers les traitements paysagers réalisés le long de la RD916.

Il conviendra d'apporter un soin particulier aux matériaux des constructions pour maintenir la cohérence urbaine et architecturale et pour tamponner les nuisances. Ainsi, les façades visibles depuis l'espace public devront être qualitatives et les éléments techniques devront être intégrés.

Ces constructions devront respecter une hauteur maximum de R+2 afin de garantir une bonne intégration dans leur environnement.

Des clôtures seront implantées sur les limites de la zone, elles auront une hauteur maximum de 2,5m et pourront être doublées par des haies.

Les essences végétales plantées devront être locales.

e. Prise en compte des contraintes et nuisances

Les nuisances sonores liées aux axes de déplacement doivent être prises en compte dans la création des bâtiments. De ce fait, afin de tamponner les nuisances, les constructions devront bénéficier de matériaux à bonnes capacités d'isolation acoustique.

f. Gestion hydraulique

La zone de projet présente un relief qu'il convient de prendre en compte. Ainsi, il conviendra d'établir une gestion des eaux pluviales à la parcelle et de créer des parkings perméables pour les véhicules légers. De plus, des ouvrages de gestion hydrauliques pourront être aménagés sur les limites ouest et sud si nécessaire (noues, bassin, ...).

g. Implantation et organisation

Afin de prendre en compte la RD939 – axe classé à grande circulation générant du bruit, ainsi que la RD916 générant également du bruit, une bande de recul inconstructible végétalisée de 40m depuis l'axe central de la bretelle de la RD939 devra être instaurée. Les constructions ne pourront

s'implanter à moins de 40m de l'axe central de la bretelle de la RD939. Ces dernières seront desservies par les voiries de desserte interne.

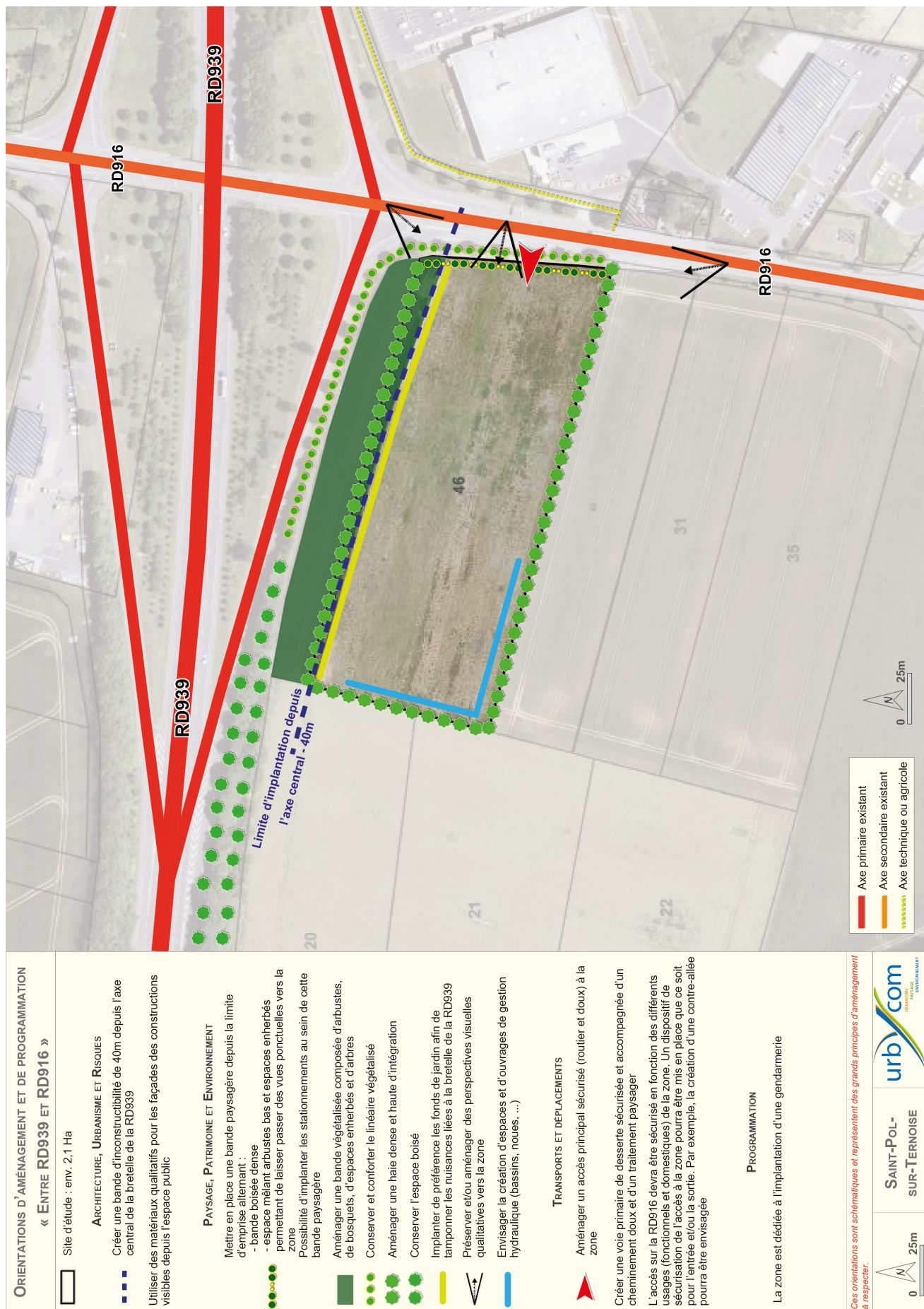
Il conviendra de veiller à une organisation et à une implantation adaptée en fonction des usages de la zone.

h. 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.



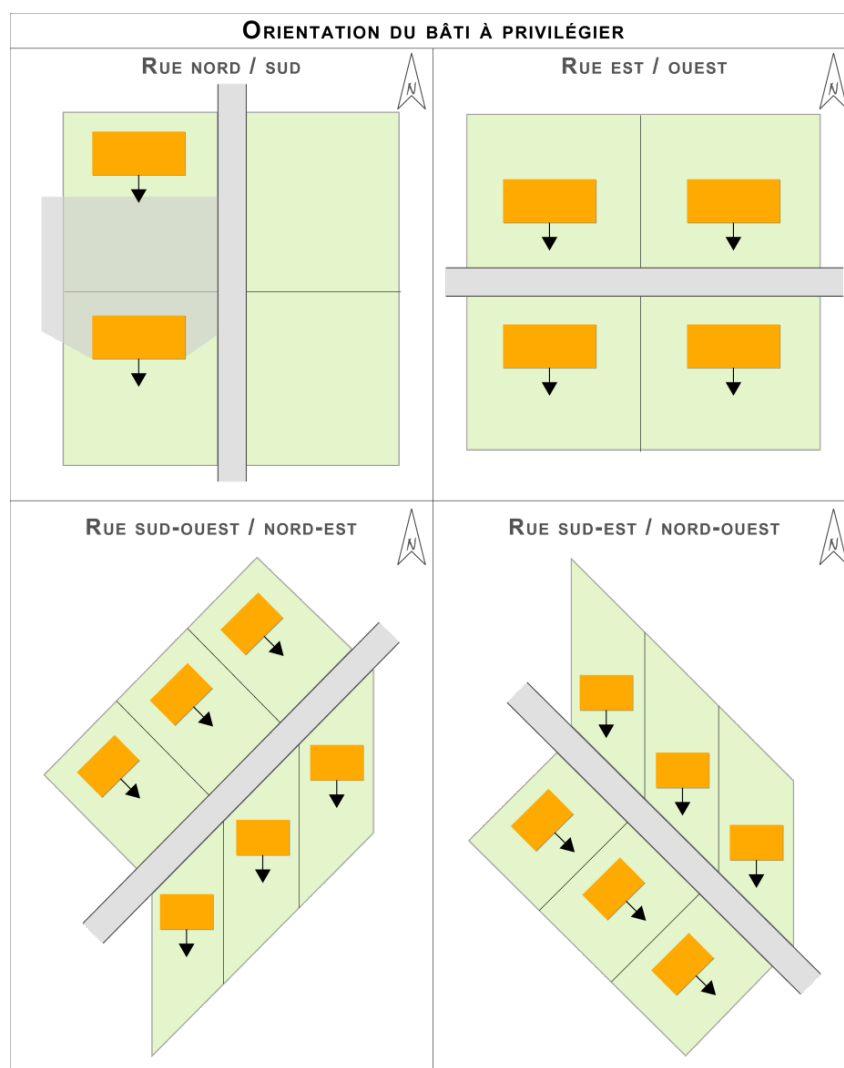
VI. Recommandations pour l'aménagement des zones d'études

1. *Aménagement bioclimatique*

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

Afin d'optimiser les avantages liés à l'aménagement bioclimatique, notamment en termes 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.



2. *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 termes de sécurité et de consommation, et surtout non intrusif : utilité, orientation, diffusion, puissance... sont des critères à étudier lors de la conception du projet.

3. *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.

4. *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.

5. *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).

6. *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 planter sur des constructions annexes,
- Les planter de manière 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.