

Plan d'urbanisme

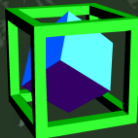
Ville d'

Arques-la-Bataille

Orientations d'Aménagement et de Programmation

Document approuvé le 19 mars 2025


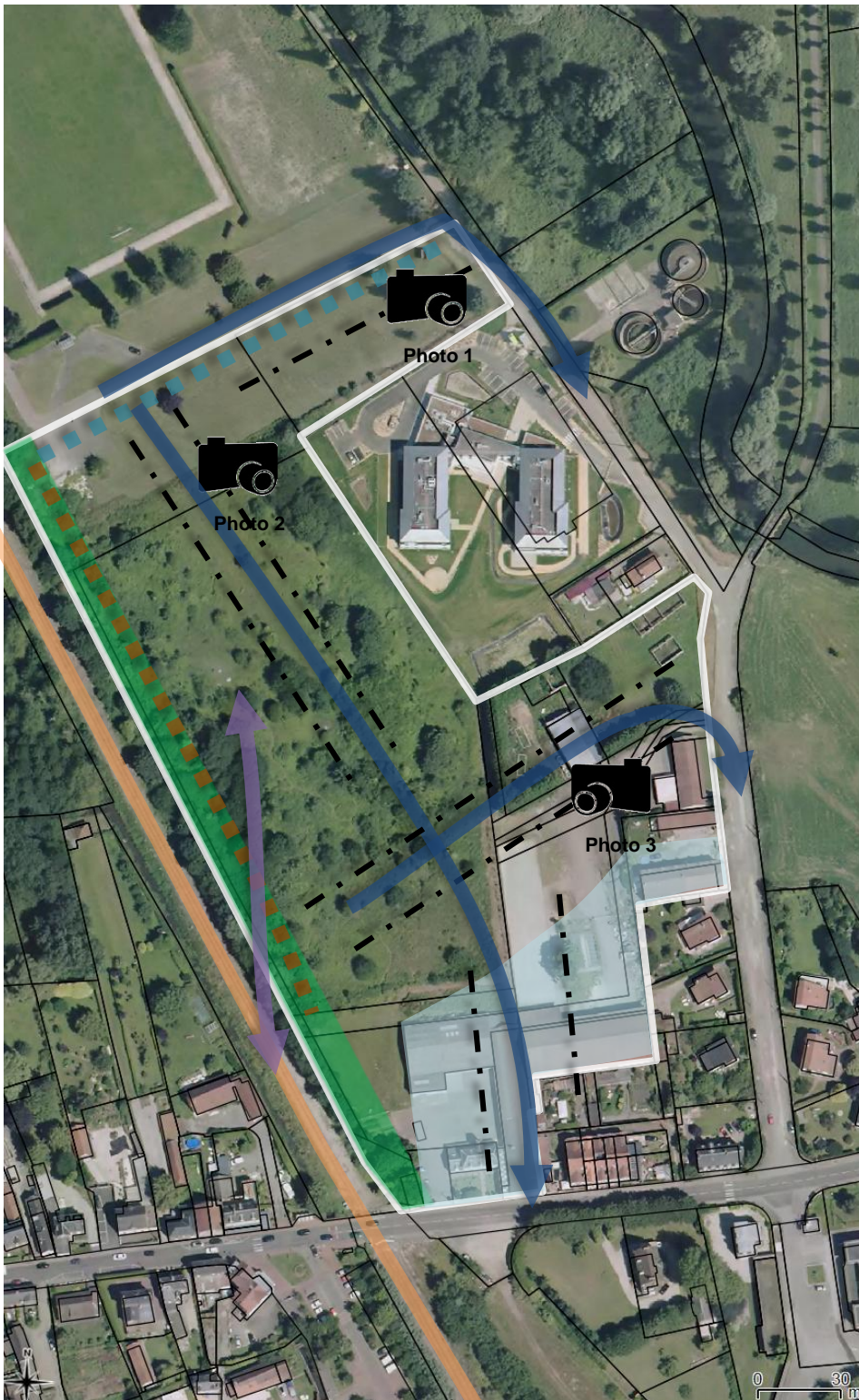
chargé
d'études




Perspectives

Gauvain ALEXANDRE Urbaniste
5, Impasse du Coquetier
76116 MARTAINVILLE-EPREVILLE


ORIENTATION N°1 : PRE SAINT-ETIENNE



Accès et desserte
tous modes



Accès mode doux
uniquement




Organisation de fronts
bâti




Projet d'avenue verte



Alignement brise-vent
et tampon végétalisé



Fossé à créer –
Corridor écologique



Zone inondable PPRI
(emprise
approximative)



1. Iconographie



Photo 1 / Photo 2



Photo 3

2. Principe général

L'aménagement de la zone entourée en blanc devra être réalisé dans le cadre d'opérations d'aménagement d'ensemble, portant sur des blocs cohérents au regard de l'organisation générale de la zone.

La réalisation de chaque bloc pourra être réalisée dans le cadre d'une opération spécifique et distincte, mais devra obligatoirement suivre, dans un rapport de comptabilité, le schéma d'ensemble et les prescriptions ci-dessous.

Les différentes opérations pourront donc être menées conjointement ou de façon successive, leur aboutissement conduisant, au final, à l'aménagement d'ensemble global de la surface entourée en blanc sur le plan ci-dessus.

3. Programmation de la zone

La zone est principalement destinée à la création d'habitat collectif avec mixité sociale. Cette vocation principale n'exclut pas la construction de quelques logements individuels, ainsi que la réalisation d'équipements et de commerces, dans un objectif de mixité fonctionnelle. Une densité nette¹ d'au moins 40 logements par hectare aménagé est souhaitée, à mesurer à l'échelle de l'ensemble de la zone.

¹ La densité nette est la densité mesurée à la parcelle, hors voiries, espaces verts et espaces publics.



4. Desserte de la zone

Voie automobile

Les deux accès existant sur la rue Auguste Perret, de part et d'autre de la maison de retraite, à l'Est de la zone, seront réutilisés pour desservir la zone.

Un troisième accès sera pratiqué sur la rue Verdier Monetti au Sud de la zone.

La voie de desserte interne permettra la circulation continue entre ces deux accès, pour les véhicules motorisés, les vélos et les piétons.

Liaison avec l'avenue verte

Sur la frange Est, une ou plusieurs ouvertures seront prévues sur la future avenue verte (sur l'emprise de l'ancienne voie SNCF). Elles ne seront accessibles qu'aux piétons et aux vélos (pas aux véhicules motorisés).

5. Stationnement

Des emplacements de stationnement collectif seront créés sur les emprises publiques de la zone, permettant de garer les véhicules de visiteurs, à raison de 5 places par hectare aménagé en plus de celles exigibles sur les propriétés privées.

6. Architecture des bâtiments

Constitution de fronts bâtis

Les constructions s'aligneront pour former des fronts bâtis, soit parallèlement aux futures voies de desserte, soit perpendiculairement à la rue Auguste Perret et à la rue Verdier Monetti aux points de contact périphériques.

Diversification architecturale

L'aménagement global ne devra pas reproduire un nombre trop limité de modèles bâtis, rendant un aspect monotone, mais au contraire rechercher une diversification des expressions architecturales des différents bâtiments.

Performance énergétique des bâtiments

Les projets devront intégrer en amont les enjeux d'insertion bioclimatique des constructions, de confort d'été, de limitation des consommations d'énergie primaire, la capacité de recourir aux énergies renouvelables et à des systèmes productifs mutualisés (ex : chaufferie bois).

7. Végétalisation de la zone

Haie et tampon végétal le long de l'avenue verte

L'alignement brise-vent situé le long de l'avenue verte sera maintenu, et au besoin conforté d'arbres d'essence locale de moyen ou grand développement.

Un tampon végétal sera aménagé au pied de cet alignement brise-vent, pour former une transition douce entre la zone et la future voie verte.

Voies nouvelles

Les principales voiries créées seront bordées d'alignements d'arbres d'essences locales.



Fossé au nord de la zone

Un fossé sera aménagé entre la zone et les terrains sportifs. Il permettra de garantir un bon fonctionnement écologique de la zone.

Espaces verts

Des espaces verts collectifs seront aménagés au cœur de l'opération afin de devenir des espaces de centralité (espaces de jeux, de loisir, de rencontre, de circulation, etc. ...).

Des haies vives, constituées d'essences locales en mélange, seront employées pour créer des transitions à l'intérieur des zones bâties. En particulier, les parkings seront recoupés par des haies vives afin d'en diminuer l'importance.

Les volumes végétaux des jardins (arbres et arbustes) seront implantés afin de créer des liaisons entre les différents bâtiments ou annexes, favorisant l'intégration du bâti et permettant de renforcer l'intimité des logements.

Conception différenciée

D'une manière générale, les essences des végétaux utilisées devront contribuer à la diversité biologique (par exemple en employant des espèces végétales conservatoires).

Une conception différenciée sera appliquée, afin de limiter l'entretien des espaces verts en fonction de leurs usages (par exemple, les abords immédiats des aires de jeux pourront faire l'objet de tontes régulières, alors que les espaces libres non circulés ne seront fauchés qu'une à deux fois par an). La conception des espaces verts sera étudiée pour éviter les traitements chimiques.

8. Communications numériques

Le déploiement de la fibre optique jusqu'aux nouveaux logements (Fiber To The Home – FTTH) doit être prévu dans le cadre de l'aménagement de la zone.

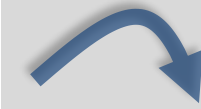
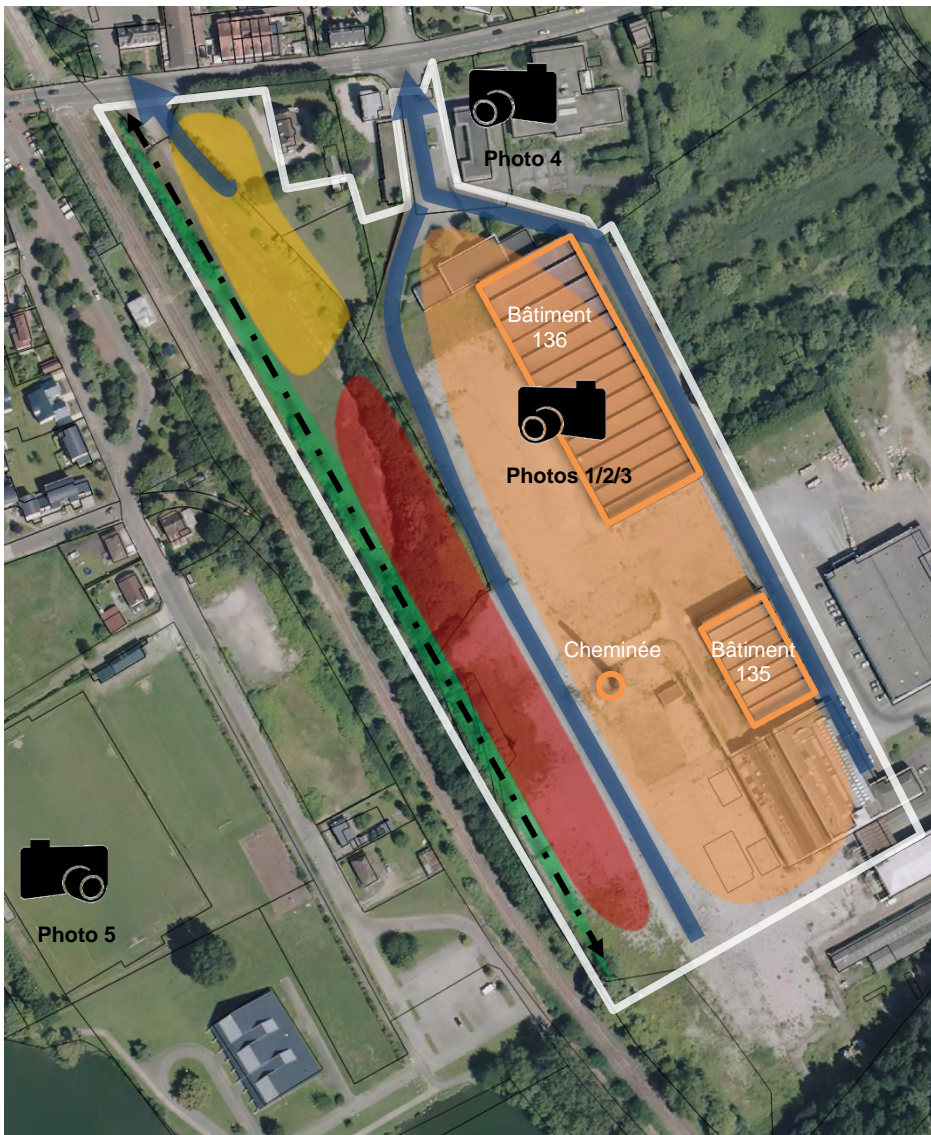
9. Pollution

Le site a connu une longue exploitation industrielle entre les années 1870 et 1960, avec des activités de transformation de charbon d'abord, puis de stockage de carburant liquides. Cette usine avait des activités de support à la production comme la fonderie, l'atelier maintenance, la menuiserie et une zone de concassage et de broyage. De plus le site était équipé d'un réseau ferré interne pour les déplacements de chargements entre les différentes unités, et était relié à la ligne Paris – Dieppe qui passait en limite de propriété.

Il est impératif de vérifier la présence ou non de pollution en réalisant des investigations de terrain avant d'envisager le réaménagement du site en zone résidentielle. Si la pollution est avérée, il faudra rendre ce site compatible avec l'usage prévu.



ORIENTATION N°2 : L'ANCIENNE GARE



Accès et desserte tous modes



Ilot « habitat »



Ilot mixte commerce, équipements et services



Ilots équipements et services



Organisation d'un front bâti



Constructions à conserver et réhabiliter



Tampon végétalisé

1. Iconographie



Photo 1 / Photo 2



Photo 3 / Photo 4



Photo 5

2. Programmation de la zone

La zone est destinée à accueillir un programme mixte :

- Habitat avec mixité sociale, sous forme regroupée afin de limiter l’empreinte bâti du projet. Une densité nette² d’au moins 40 logements par hectare aménagé est souhaitée, à mesurer à l’échelle de l’ensemble de la zone ;
- Commerce (permettant de conforter l’armature commerciale d’Arques-la-Bataille), équipements ou services sur la rue Verdier Monetti ;
- Equipements et services.

La forme des îlots et leurs vocations principales sont données sur la carte ci-dessus à titre indicatif.

3. Desserte de la zone

La desserte de la zone sera assurée par la route de la zone REGMA et par une nouvelle voie de desserte à créer à l’Ouest des bâtiments 135 et 136.

Un deuxième accès à la rue Verdier Monetti pourra être pratiqué pour desservir l’îlot situé près de la voie ferrée.

Ces voies permettront la circulation des véhicules motorisés, des vélos et des piétons.

4. Stationnement

Des emplacements de stationnement collectif seront créés sur les emprises publiques de la zone, permettant de garer les véhicules de visiteurs, à raison de 5 places par hectare aménagé en plus de celles exigibles sur les propriétés privées.

5. Architecture des bâtiments

Préservation des constructions de qualité

Les bâtiments à sheds, dits bâtiments 135 et 136, seront conservés et réhabilités.

La cheminée située à l’Ouest du bâtiment 135 sera conservée et mise en valeur, pour témoigner de l’histoire industrielle du lieu.

Constitution d’un front bâti

Les constructions s’aligneront pour former un front bâti parallèle à la voie ferrée ou à la voie de desserte.

Performance énergétique des bâtiments

Les projets devront intégrer en amont les enjeux d’insertion bioclimatique des constructions, de confort d’été, de limitation des consommations d’énergie primaire, la capacité de recourir aux énergies renouvelables et à des systèmes productifs mutualisés (ex : chaufferie bois).

6. Végétalisation de la zone

² La densité nette est la densité mesurée à la parcelle, hors voiries, espaces verts et espaces publics.



Tampon végétal le long de la voie ferrée

Un tampon végétal sera aménagé pour former une transition douce entre la zone et la voie ferrée.

Espaces verts

Des espaces verts collectifs seront aménagés au cœur de l'opération afin de devenir des espaces de centralité (espaces de jeux, de loisir, de rencontre, de circulation, etc. ...).

Des haies vives, constituées d'essences locales en mélange, seront employées pour créer des transitions à l'intérieur des zones bâties. En particulier, les parkings seront recoupés par des haies vives afin d'en diminuer l'importance.

Les volumes végétaux des jardins (arbres et arbustes) seront implantés afin de créer des liaisons entre les différents bâtiments ou annexes, favorisant l'intégration du bâti et permettant de renforcer l'intimité des logements.

Conception différenciée des espaces verts

D'une manière générale, les essences des végétaux utilisées devront contribuer à la diversité biologique (par exemple en employant des espèces végétales conservatoires).

Une conception différenciée sera appliquée, afin de limiter l'entretien des espaces verts en fonction de leurs usages (par exemple, les abords immédiats des aires de jeux pourront faire l'objet de tontes régulières, alors que les espaces libres non circulés ne seront fauchés qu'une à deux fois par an). La conception des espaces verts sera étudiée pour éviter les traitements chimiques.

7. Gestion des eaux pluviales

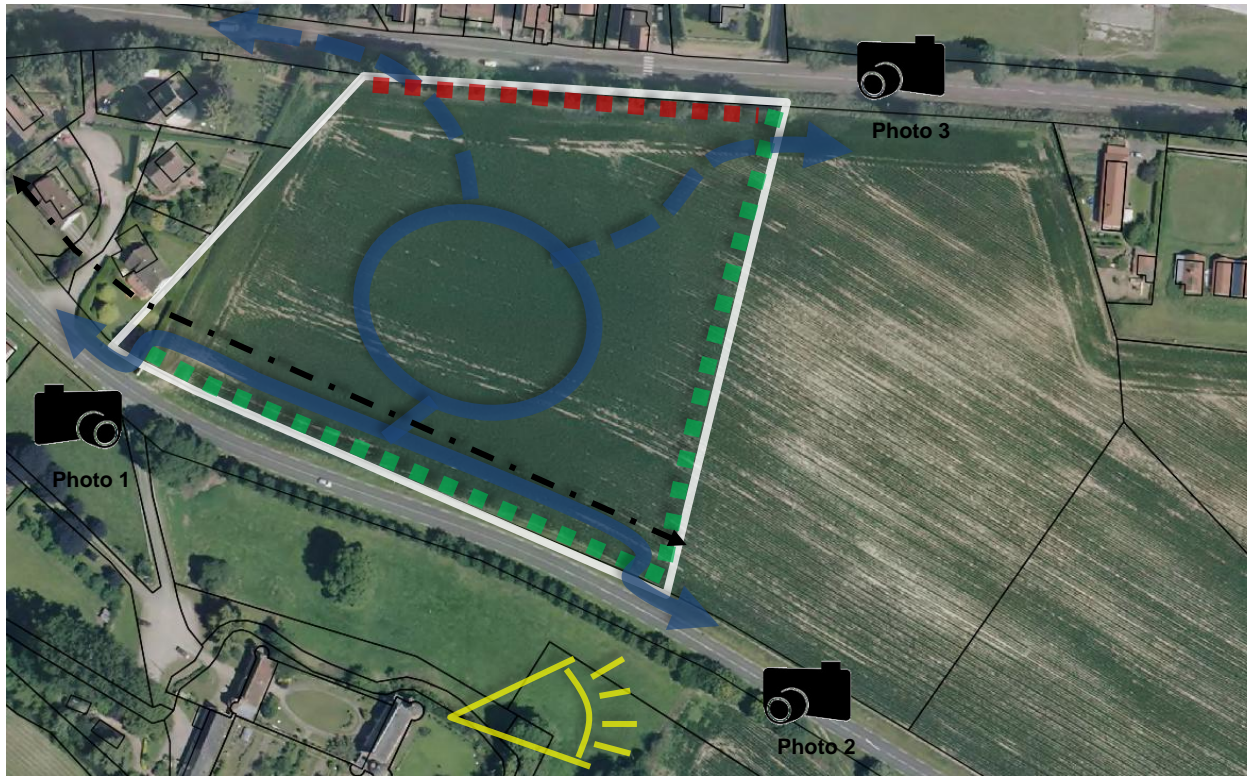
Les ouvrages de gestion des eaux pluviales seront conçus selon des techniques alternatives douces et paysagées (mare, noues, fossés ...).

8. Communications numériques

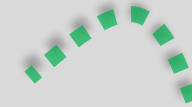
Le déploiement de la fibre optique jusqu'aux nouveaux logements (Fiber To The Home – FfTH) doit être prévu dans le cadre de l'aménagement de la zone.



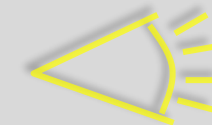
ORIENTATION N°3 : LES HAUTS D'ARHELLES



Accès et desserte tous modes / mode doux uniquement



Alignement brise-vent à planter



Perspective du manoir à préserver



Haie et talus à protéger



Création d'un alignement bâti en entrée de ville



1. Iconographie



Photo 1 / Photo 2



Photo 3

2. Principe général

L'aménagement de la zone devra être réalisé dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble, portant sur toute la surface entourée en blanc sur le plan ci-dessus.

3. Programmation de la zone

La zone est principalement destinée à la création d'habitat individuel. Une densité nette³ d'au moins 20 logements par hectare aménagé est souhaitée, à mesurer à l'échelle de l'ensemble de la zone.

4. Desserte de la zone

Une contre-allée parallèle à la route de Saint-Aubin-le-Cauf sera créée à l'intérieur de la zone. Deux liaisons pourront être pratiquées sur la route de Saint-Aubin-le-Cauf.

En arrière de la contre-allée de la route de Saint-Aubin-le-Cauf, la desserte principale sera organisée en boucles de circulation, afin d'éviter la création d'impasses.

Toutes les voies nouvelles permettront la circulation des véhicules motorisés, des vélos et des piétons.

³ La densité nette est la densité mesurée à la parcelle, hors voiries, espaces verts et espaces publics.



Des continuités piétonnes seront aménagées vers la route de Saint-Nicolas-d'Aliermont : retour vers le centre-ville et accès aux chemins de randonnée de la forêt domaniale.

5. Stationnement

Des emplacements de stationnement collectif seront créés sur les emprises publiques de la zone, permettant de garer les véhicules de visiteurs, à raison de 5 places par hectare aménagé en plus de celles exigibles sur les propriétés privées.

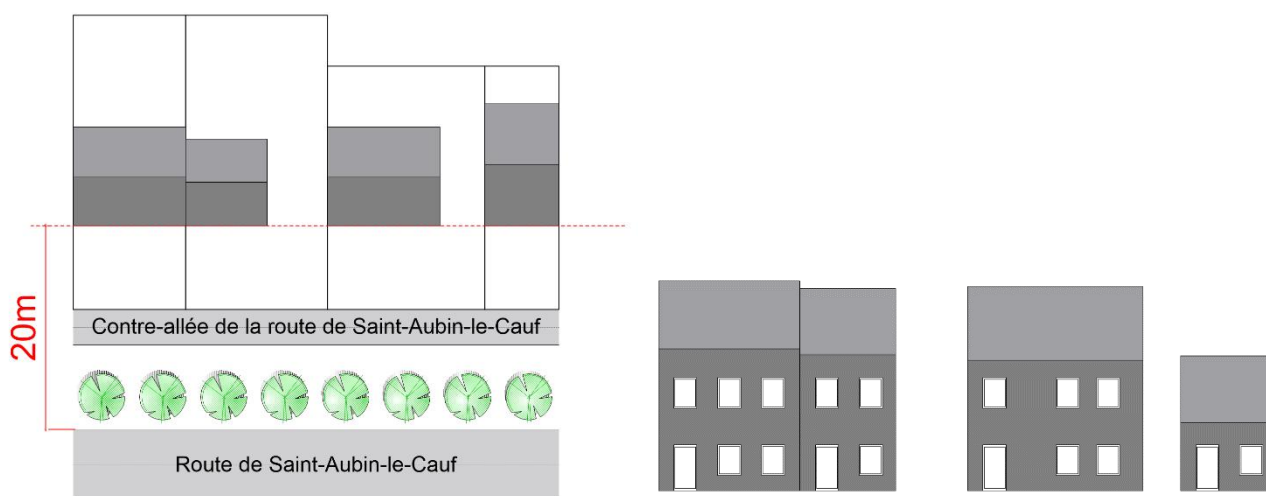
6. Architecture des bâtiments

Adaptation à la pente

Le tracé des voiries sera conçu de manière à ce que les constructions puissent s'adapter au mieux au terrain naturel, en limitant notamment des remaniements de sols trop importants (exhaussements ou affouillements). La topographie sera utilisée comme un atout pour mettre en valeur les constructions.

Constitution d'un alignement bâti en entrée de ville

Un alignement bâti sera constitué sur la contre-allée de la route de Saint-Aubin-le-Cauf. Les constructions principales seront implantées à une distance de 20 mètres du bord extérieur de la chaussée de la route de Saint-Aubin-le-Cauf et sur une voie deux limites séparatives latérales. Les façades des constructions principales seront alignés parallèlement à la route de Saint-Aubin-le-Cauf.



Les constructions principales auront deux niveaux droits, avec combles aménageables ou non. Quelques constructions à un seul niveau droit seront autorisées, en nombre limité, si elles ne rompent pas l'harmonie de l'alignement bâti (ce pourrait par exemple être le cas aux extrémités de l'alignement bâti).

Diversification architecturale

L'aménagement global ne devra pas reproduire un nombre trop limité de modèles bâtis, rendant un aspect monotone, mais au contraire rechercher une diversification des façades et des pignons, notamment en termes de volumes et de couleurs.

Performance énergétique des bâtiments

Les projets devront intégrer en amont les enjeux d'insertion bioclimatique des constructions, de confort d'été, de limitation des consommations d'énergie primaire, la capacité de recourir aux énergies renouvelables et à des systèmes productifs mutualisés (ex : chaufferie bois).

7. Végétalisation de la zone

Haie le long de la route de Saint-Aubin-le-Cauf

Un alignement sera planté le long de la route de Saint-Aubin-le-Cauf. Il sera symétrique à celui existant du côté du manoir d'Archelles.

Haie le long de la route de Saint-Nicolas-d'Aliermont

Le talus et la haie situés le long de la route de Saint-Nicolas-d'Aliermont seront maintenus, et au besoin confortés.

Haie à l'Est de la zone

Une haie brise-vent multi-strates sera plantée à l'Est de la zone. Afin de former un écran végétal dense, elle comportera au minimum une strate basse continue d'essences locales (haie basse traditionnelle), confortée à intervalles réguliers par des arbres moyen ou grand développement (strate arborée présentant au moins un arbre tous les 10m, de hauteur supérieure à 5m).

Le pré-verdissement par plantation anticipée est vivement conseillé (il permet de disposer, lors de l'aménagement de la zone, d'arbres mieux développés pour intégrer les nouvelles constructions, tout en réalisant une économie par la plantation de sujets plus jeunes).

Espaces verts

Des espaces verts collectifs seront aménagés au cœur de l'opération afin de devenir des espaces de centralité (espaces de jeux, de loisir, de rencontre, de circulation, etc. ...).

Des haies vives, constituées d'essences locales en mélange, seront employées pour créer des transitions à l'intérieur des zones bâties.

Les volumes végétaux des jardins (arbres et arbustes) seront implantés afin de créer des liaisons entre les différents bâtiments ou annexes, favorisant l'intégration du bâti et permettant de renforcer l'intimité des logements.

Valorisation des espaces de jardins

Le principe d'implantation des constructions dans les parcelles privées devra ménager des espaces de jardins suffisamment vastes pour y planter des arbres qui formeront des liaisons entre les différents bâtiments.

Par exemple, le choix de construire en limites séparatives ou par jumelage permet de dégager de confortables espaces libres à planter (ou aussi : construction en bande / collectifs). De plus, ces dispositions renforcent l'intimité des logements, car elles interdisent l'ouverture de fenêtres vers les voisins.

Les implantations des constructions susceptibles d'être un obstacle à la végétalisation d'un site seront évitées (cas des maisons implantées au milieu de leurs parcelles).



Conception différenciée des espaces verts

D'une manière générale, les essences des végétaux utilisées devront contribuer à la diversité biologique (par exemple en employant des espèces végétales conservatoires).

Une conception différenciée sera appliquée, afin de limiter l'entretien des espaces verts en fonction de leurs usages (par exemple, les abords immédiats des aires de jeux pourront faire l'objet de tontes régulières, alors que les espaces libres non circulés ne seront fauchés qu'une à deux fois par an). La conception des espaces verts sera étudiée pour éviter les traitements chimiques.

8. Gestion des eaux pluviales

Les ouvrages de gestion des eaux pluviales seront conçus selon des techniques alternatives douces et paysagées (mare, noues, fossés ...).

9. Communications numériques

Le déploiement de la fibre optique jusqu'aux nouveaux logements (Fiber To The Home – FTTH) doit être prévu dans le cadre de l'aménagement de la zone.



ORIENTATION N°4 : SAINT-VILGEFORTE



Accès et desserte tous modes



Alignement boisé

1. Iconographie



Photo 1

2. Principe général

L'aménagement de la zone devra être réalisé dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble, portant sur toute la surface entourée en blanc sur le plan ci-dessus.

3. Programmation de la zone

La zone est principalement destinée à la création d'habitat individuel. Une densité nette⁴ d'au moins 20 logements par hectare aménagé est souhaitée, à mesurer à l'échelle de l'ensemble de la zone.

4. Desserte de la zone

La desserte de la zone sera assurée par une voie traversante, entre la rue du 11 novembre 1918 et la voie communale n°2.

Cette voie permettra la circulation des véhicules motorisés, des vélos et des piétons.

Il est rappelé que la voie communale n°2 est susceptible d'être inondée. Le double accès à la zone permet de disposer d'une desserte sécurisée même en cas d'orage (via la rue du 11 novembre 1918).

5. Architecture des bâtiments

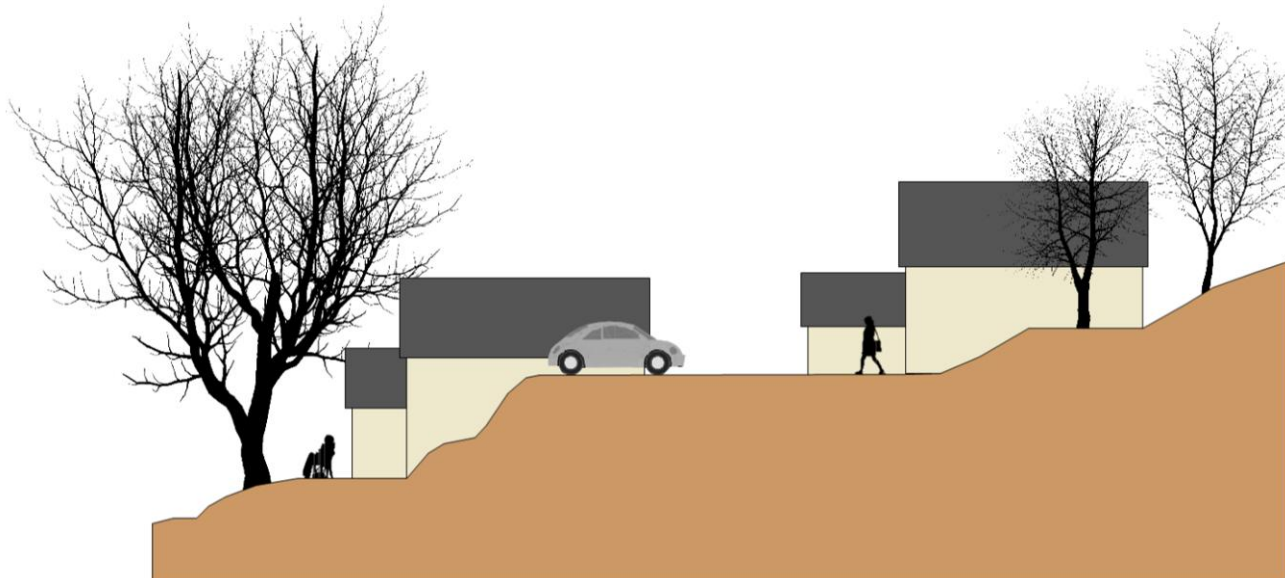
Adaptation à la pente

Le tracé des voiries sera conçu de manière à ce que les constructions puissent s'adapter au mieux au terrain naturel, en limitant notamment des remaniements de sols trop importants (exhaussements ou affouillements).

La topographie sera utilisée comme un atout pour mettre en valeur la construction en organisant les accès à différents niveaux du bâtiment. La réalisation d'accès extérieurs de

⁴ La densité nette est la densité mesurée à la parcelle, hors voiries, espaces verts et espaces publics.

plain-pied à différents niveaux des bâtiments sera recherché (RDC, étage, demi-étage...). L'accès au stationnement et/ou au garage de plain-pied depuis la rue sera privilégié.



Diversification architecturale

L'aménagement global ne devra pas reproduire un nombre trop limité de modèles bâtis, rendant un aspect monotone, mais au contraire rechercher une diversification des façades et des pignons, notamment en termes de volumes et de couleurs.

Performance énergétique des bâtiments

Les projets devront intégrer en amont les enjeux d'insertion bioclimatique des constructions, de confort d'été, de limitation des consommations d'énergie primaire, la capacité de recourir aux énergies renouvelables et à des systèmes productifs mutualisés (ex : chaufferie bois).

6. Végétalisation de la zone

Haie à conforter

L'alignement boisé situé à l'Est de la zone, au contact avec la zone agricole, sera maintenu, et au besoin conforté d'arbres d'essence locale de moyen ou grand développement.

Espaces verts

Des espaces verts collectifs seront aménagés au cœur de l'opération afin de devenir des espaces de centralité (espaces de jeux, de loisir, de rencontre, de circulation, etc. ...).

Des haies vives, constituées d'essences locales en mélange, seront employées pour créer des transitions à l'intérieur des zones bâties. En particulier, les parkings seront recoupés par des haies vives afin d'en diminuer l'importance.

Les volumes végétaux des jardins (arbres et arbustes) seront implantés afin de créer des liaisons entre les différents bâtiments ou annexes, favorisant l'intégration du bâti et permettant de renforcer l'intimité des logements.

Conception différenciée des espaces verts

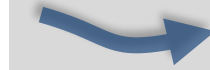
D'une manière générale, les essences des végétaux utilisées devront contribuer à la diversité biologique (par exemple en employant des espèces végétales conservatoires).

Une conception différenciée sera appliquée, afin de limiter l'entretien des espaces verts en fonction de leurs usages (par exemple, les abords immédiats des aires de jeux pourront faire l'objet de tontes régulières, alors que les espaces libres non circulés ne seront fauchés qu'une à deux fois par an). La conception des espaces verts sera étudiée pour éviter les traitements chimiques.

7. Communications numériques

Le déploiement de la fibre optique jusqu'aux nouveaux logements (Fiber To The Home – FTTH) doit être prévu dans le cadre de l'aménagement de la zone.

ORIENTATION N°5 : L'AIRE DE GRAND PASSAGE



Accès



Localisation indicative de l'espace technique et de l'espace de dégagement



Localisation indicative de l'espace de stationnement



Principe de partitionnement de l'espace de stationnement



Végétalisation



1. Iconographie



Photo 1



Photo 2

2. Programmation de la zone

La zone est destinée à accueillir une aire de grand passage pour l'accueil des gens du voyage conforme au décret n°2019-171 du 5 mars 2019.

L'aire de grand passage comprendra :

- Un espace de dégagement des véhicules ;
- Un espace technique dédié à sa gestion ;
- Un espace de stationnement dédié à l'habitat mobile composé de 3 secteurs identifiables, pouvant être ouverts ou fermés afin de s'adapter à la taille des groupes de passage.

La forme des espaces est donnée sur la carte ci-dessus à titre indicatif.

3. Desserte de la zone

La desserte de la zone sera assurée depuis l'accès existant à la RD23 (accès de l'ancienne base vie du chantier de la RN27).

La structure de la voirie de desserte interne sera adaptée à la circulation des ensembles véhicules tracteurs + caravanes.

4. Végétalisation de la zone

Les essences végétales locales seront privilégiées telles que chêne, bouleau, érable champêtre, noisetier, aulne glutineux, saule, houx, aubépine, épine-vinette, if, sorbier des oiseleurs, églantier, groseillier, charmillles, bourdaine, camérisier, fruitiers, essences mellifères, etc.

Les essences seront choisies en fonction des hauteurs à l'âge adulte, de leur utilité « fonctionnelle » pour l'aire de grand passage, de leur intérêt écologique en fonction de leur zone d'implantation. L'ensemble des essences utilisées devront rester compatibles avec l'activité d'accueil de l'aire, l'impact de la chute de fruits par exemple devra être pris en compte.

La carte ci-dessus numérote les principes de végétalisation à mettre en œuvre (localisation indicative) :

1 : Partitionnement des espaces de stationnement

Les espaces de stationnement seront partitionnés par des coupures paysagères et environnementales, de type haies bocagères locales et/ou noues (la localisation et le nombre de coupures sont donnés à titre indicatif).



2 : Traitement des espaces de stationnement

Les espaces de stationnement des caravanes seront renaturés et végétalisés.



3 : Plantation d'arbres sur le merlon est

Le merlon à l'est sera planté d'arbres résistants aux vents et aux fortes chaleurs estivales, afin de renforcer l'effet de masque visuel vis-à-vis du château d'Arques.



4 : Réalisation d'un écran vert le long de la RD23

La zone à proximité de la RD23 sera plantée d'arbres résistants aux vents et aux fortes chaleurs estivales, afin de refermer l'aire de grand passage vis-à-vis de la route. Ces plantations devront être réalisées en tenant compte des nécessités de l'exploitant de la voirie en matière de gestion et de visibilité routière.

5 : Plantation d'arbres sur les franges sud et ouest

Le merlon à l'ouest et la frange sud de l'aire de grand passage seront plantés d'arbres résistants aux vents et aux fortes chaleurs estivales.

5. Gestion des eaux pluviales

Les ouvrages de gestion des eaux pluviales seront conçus selon des techniques alternatives douces et paysagées (mare, noues, fossés ...).

