



---

# SOMAIN

## Révision du Plan Local d'Urbanisme

---

### *Orientations d'Aménagement et de Programmation*

		Révision du PLU prescrite le : 31/03/2009	Projet du PLU arrêté le : 04/12/2013	PLU approuvé le : 09/04/2015
---	---	---	--	------------------------------------

APPROBATION REVISIONS ALLEGEES 2018, MODIFICATION 2018 ET MODIFICATIONS SIMPLIFIEES 2018

**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

<b>I. Avant-propos</b>	<b>p 4</b>
<b>II. Orientations d'aménagement et de programmation des parcelles situées sur la friche SME et rue du Prétolu</b>	<b>p 5</b>
II.1 Contexte et enjeux	
II.2 Orientations particulières	
II.3 Schéma d'aménagement	
<b>III. Orientations d'aménagement et de programmation des parcelles situées le long de la rue Fernand</b>	<b>p 8</b>
III.1 Contexte et enjeux	
III.2 Orientations particulières	
III.3 Schéma d'aménagement	
<b>IV. Orientations d'aménagement et de programmation des parcelles situées rue Louise Michel</b>	<b>p 10</b>
IV.1 Contexte et enjeux	
IV.2 Orientations particulières	
IV.3 Schéma d'aménagement	
<b>V. Orientations d'aménagement et de programmation des parcelles situées entre la RD957b et la rue de Valensole</b>	<b>p 14</b>
V.1 Contexte et enjeux	
V.2 Orientations particulières	
V.3 Schéma d'aménagement	
<b>VI. Orientations d'aménagement et de programmation de la « ZAC du Terroir des 2 Villes »</b>	<b>p 17</b>
VI.1 Contexte et enjeux	
VI.2 Orientations particulières	
VI.3 Schéma d'aménagement	
<b>VII. Orientations d'aménagement et de programmation de la zone d'activités autour de l'A21</b>	<b>p 21</b>
VII.1 Contexte et enjeux	
VII.2 Orientations particulières	
VII.3 Schéma d'aménagement	
<b>VIII. Orientations d'aménagement et de programmation de la zone de regroupement scolaire</b>	<b>p 25</b>
VIII.1 Contexte et enjeux	
VIII.2 Orientations particulières	
VIII.3 Schéma d'aménagement	
<b>IX. Orientations d'aménagement et de programmation de la zone située entre la rue Salengro et la rue Andris</b>	<b>p 28</b>
IX.1 Contexte et enjeux	

IX.2 Orientations particulières  
IX.3 Schéma d'aménagement

X. Orientations d'aménagement et de programmation de la zone située le long de la rue Fievet en extension de Rieulay ..... p 31

X.1 Contexte et enjeux  
X.2 Orientations particulières  
X.3 Schéma d'aménagement

XI. Orientations d'aménagement et de programmation : Rue A. France ..... p 34

X.1 Contexte et enjeux  
X.2 Orientations particulières  
X.3 Schéma d'aménagement

XII. Orientations d'aménagement et de programmation : Rue J. Guesde ..... p 36

X.1 Contexte et enjeux  
X.2 Orientations particulières  
X.3 Schéma d'aménagement

XIII. Orientations d'aménagement et de programmation : Rue Wilson ..... p 38

X.1 Contexte et enjeux  
X.2 Orientations particulières  
X.3 Schéma d'aménagement

XIV. Programmation des orientations d'aménagement et de programmation ..... p 40

## **I. AVANT-PROPOS**

### **Le Plan Local d'Urbanisme et les orientations d'aménagement 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.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 DES PARCELLES SITUEES SUR LA FRICHE SME ET RUE DU PRETOLU**

### **II.1 Contexte et enjeux**

Situé en frange Nord-est de la commune, ce site présente un potentiel d'urbanisation à usage d'habitat de 7ha. Par sa position, il représente une opportunité de redéfinir la frange urbaine communale et de travailler sur la transition entre urbain et agricole.

Il présente une bonne connectivité au tissu urbain en frange Est et est directement accessible depuis le centre-ville (via la rue des ruelles et la rue Bisiaux).

Le site est occupé par des terres cultivées et est entouré de fonds de parcelles principalement résidentielles à l'est et au sud. Le nord et l'ouest sont bordés par des espaces agricoles.

### **II.2 Orientations particulières**

#### ***Accès au site***

Un accès principal à la zone sera aménagé depuis le nord-est de la parcelle, depuis le chemin se raccordant à la rue du Prétolu. Deux accès secondaires pourront potentiellement être aménagés. Tous seront mis en place pour des véhicules motorisés. Les accès secondaires seront aménagés depuis une ruelle au sud et depuis l'emplacement réservé 3 au sud de la zone. Ces accès permettront de se raccorder à la trame viaire existante.

#### ***Voirie***

Le principe de desserte consistera à créer un bouclage des circulations via l'accès principal au nord et un ou plusieurs accès secondaires potentiels alentours.

La voirie devra être accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux.

Le carrefour nouvellement créé sur le chemin au nord devra être sûr pour l'ensemble des usagers.

#### ***Liaison douce***

Un principe de cheminement piétonnier accompagnera le tracé de la voirie afin de permettre des déplacements sûrs et agréables au sein de la zone. Ce cheminement se raccordera à la rue des ruelles (au sud) et à la rue de l'avenir (vers l'ouest). Il pourra également lier le projet à la ZAC du Terroir des Deux Villes située au sud-est.

#### ***Intégration paysagère***

Les limites nord, ouest et est, respectivement bordées par de l'espace agricole et des fonds de jardins seront traitées au moyen d'une frange paysagère permettant de marquer et de soigner les transitions.

De plus, des percées visuelles permettant d'agrémenter le cadre de vie devront être maintenues à l'ouest vers la plaine agricole.

#### ***Densité et mixité des logements***

Le principe général est de densifier les espaces urbanisables tournés vers le centre-ville. La partie nord est essentiellement bordée par l'agriculture. Aussi on privilégiera une densité décroissante au fur et à mesure que l'on s'approche de la partie nord.

*PM : La commune de Somain doit respecter les prescriptions du SCOT sur la densité et la mixité, soit :*

- *densité minimale de 35 logements/Ha (hors espaces publics et voirie) sur les nouvelles constructions,*
- *une proportion minimale de 20% de locatifs sociaux,*

- *une proportion de 10% d'accession à la propriété.*

La zone du Prétolu devra comprendre une densité minimale de 25lgts/Ha. Elle devra comporter à minima 20% de logements en locatif social et 10% de logements en accession sociale à la propriété.

La zone de la friche SME devra comprendre une densité minimale de 35lgts/Ha. Elle devra comporter à minima 25% de logements en locatif social et 10% de logements en accession sociale à la propriété.

#### ***Transport en commun***

Trois arrêts de bus se situent à des distances comprises entre 450 et 700m du site. Ces distances sont importantes et il conviendra de se pencher sur l'éventuelle création d'un arrêt supplémentaire.

#### ***Evolution future***

Des perméabilités seront à aménager vers l'ouest de la zone. Celles-ci permettront de lier la zone à d'éventuels futurs projets.

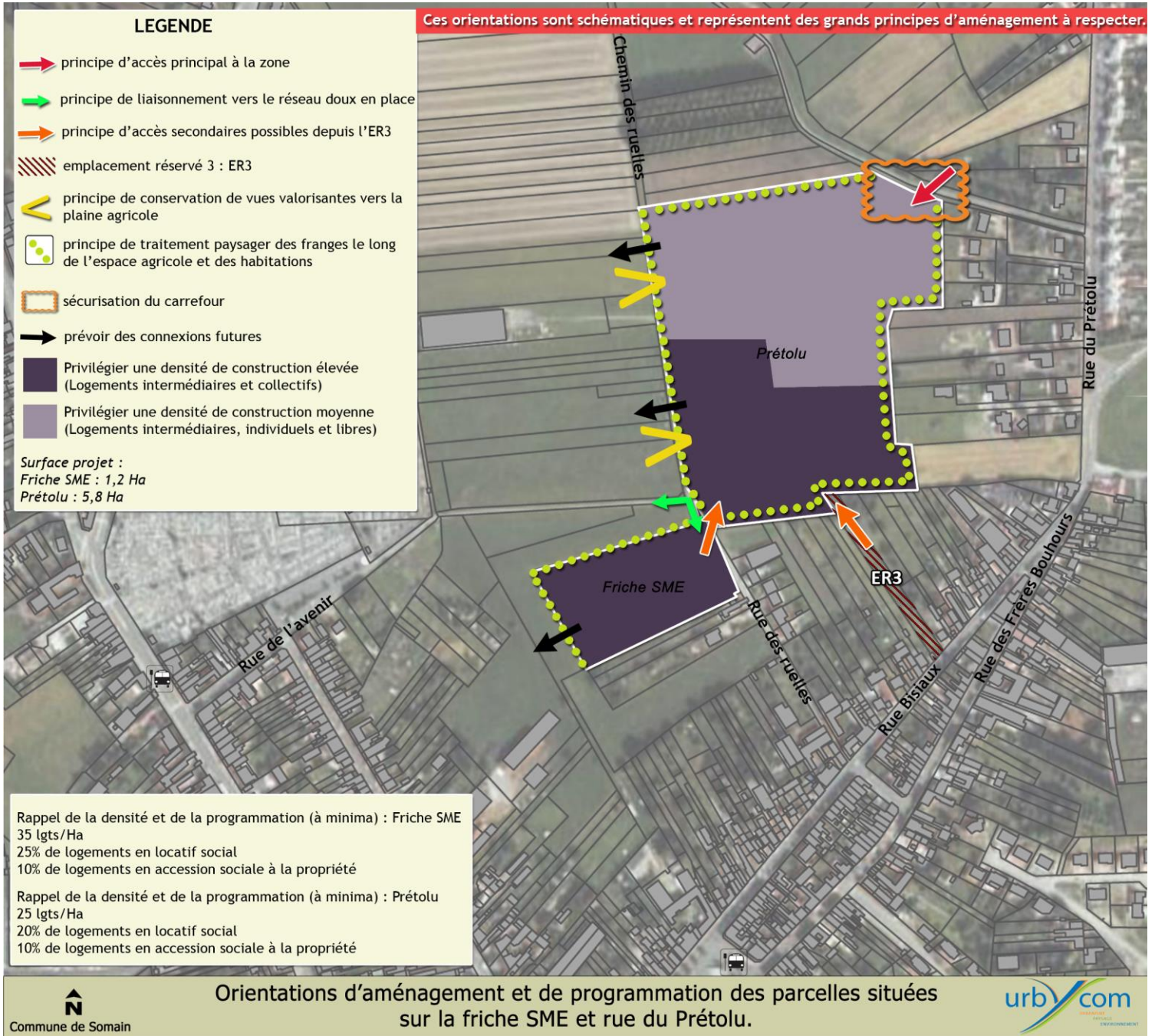
#### ***Equipement en réseaux du site***

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

Les dispositifs de récupération des eaux pluviales, qu'il s'agisse d'une récupération domestique ou d'une récupération par infiltration à la parcelle, sont à privilégier.

### **II.3 Schéma d'aménagement**

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



### **III. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DES PARCELLES SITUEES LE LONG DE LA RUE FERNAND**

#### **III.1 Contexte et enjeux**

Le site d'étude, dédié à l'habitat, se situe au centre de la commune de Somain. Il représente une surface de 0,5ha. Il fait aujourd'hui figure de délaissé. Situé à l'angle de l'ilot délimité par les rues Fernand et du maréchal Leclerc. La reconquête de ces parcelles semble indispensable à la structuration urbaine de ce secteur. Il s'agit ici notamment de retravailler l'épaisseur d'une frange de l'urbanisation communale.

Le site est entièrement ouvert sur la rue Fernand, et bordé sur deux côtes par des fonds de parcelles d'habitation. Sa localisation dans un virage crée un enjeu sécuritaire en termes d'accessibilité. Il est actuellement occupé par des terres cultivées.

#### **III.2 Orientations particulières**

##### ***Accès au site***

Deux accès à la parcelle d'étude seront prévus pour les véhicules à moteur. Ils seront créés sur la rue Fernand.

##### ***Voirie du projet***

Un principe de voirie primaire, en sens unique, sera à mettre en place sur la parcelle d'étude afin de desservir la zone. Elle bouclera la zone depuis les deux accès précisés ci-dessus.

##### ***Liaison douce***

Un principe de cheminement support de modes de déplacement doux viendra en accompagnement de la voirie. Il permettra une évolution sûre et agréable pour les usagers au sein de la zone.

##### ***Organisation de la zone***

La profondeur du site ne permet pas de faire plus qu'une épaisseur d'urbanisation. L'espace résiduel pourra être utilisé en façade afin de créer un espace paysager et fonctionnel. Il s'agit en effet d'une part de créer une façade paysagère valorisante pour l'ilot et d'autre part de créer dans cette épaisseur des places de stationnement dédiées aux habitations créées.

##### ***Densité et mixité des logements***

A la vue de la taille de la zone (environ 7500m<sup>2</sup>), nous estimons que la densité et la mixité ne doivent pas obligatoirement et scrupuleusement être respectées. Cependant, les objectifs qui ne seront pas remplis sur cette zone devront être reportés sur une ou plusieurs autres zones 1AU de la commune.

*PM : La commune de Somain doit respecter les prescriptions du SCOT sur la densité et la mixité, soit :*

- *densité minimale de 35 logements/Ha (hors espaces publics et voirie) sur les nouvelles constructions,*
- *une proportion minimale de 20% de locatifs sociaux,*
- *une proportion de 10% d'accession à la propriété.*

La zone devra comprendre une densité minimale de 20lgts/Ha. Elle devra comporter à minima 20% de logements en locatif social.



### **Intégration paysagère**

L'ouverture du site sur la rue Fernand est à mettre à profit pour la création d'une façade qualitative qui va permettre de valoriser l'angle d'îlot et la rue Fernand. Cela nécessitera la création d'un espace paysager apportant une plus-value esthétique et permettant d'intégrer les stationnements de la zone.

### **Transport en commun**

Deux arrêts de bus se situent à moins de 100m du site. Le projet sera correctement desservi par les transports en commun.

### **Equipement en réseaux du site**

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

Les dispositifs de récupération des eaux pluviales, qu'il s'agisse d'une récupération domestique ou d'une récupération par infiltration à la parcelle, sont à privilégier.

## **III.3 Schéma d'aménagement**

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



## **IV. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DES PARCELLES SITUÉES RUE LOUISE MICHEL**

### **IV.1 Contexte et enjeux**

La zone d'étude, d'une superficie de 22,6ha, est située dans le quart sud-est du tissu urbain communal, en limite de l'autoroute A21. Elle est concernée par un recul inconstructible de 100m depuis son axe central.

Le site s'inscrit dans un tissu urbain relativement dense au nord et à l'ouest avec une limite commune avec un ensemble scolaire.

Au sud-ouest, on retrouve de l'activité économique (zone commerciale). Cette zone comprend aujourd'hui un centre commercial (Intermarché) accompagné d'une galerie marchande, ainsi que plusieurs enseignes (Mac Donald, Brico cash,...).

La frange Est est bordée par un chemin cavalier créant une coupure végétalisée avec la plaine agricole. La frange sud est marquée par l'A21 qui fractionne un espace agricole. L'occupation du sol du site est actuellement agricole.

Ce site représente un enjeu d'aménagement majeur de la commune en raison du projet d'extension de la surface commerciale qui y est associée. Il présente également un enjeu très important en termes d'image et de connexion viaire puisqu'il est situé en entrée de ville, le long de l'autoroute.

Deux problématiques se présentent pour l'aménagement du site :

- densifier l'habitat sur une parcelle enclavée (au nord)
- étendre la zone commerciale (au sud)

Pour cela, deux zones à vocations différentes seront prévues :

- une zone résidentielle potentiellement mixte (équipement) au nord,
- une zone commerciale au sud.

Le site est soumis à une étude Loi Barnier liée à la présence en bordure de site de l'A21, classée voie à grande circulation. Il conviendra de prendre connaissance de l'étude en plus des orientations d'aménagement prescrites dans ce document afin d'appréhender le site de la meilleure façon.

### **IV.2 Orientations particulières**

#### ***Accès au site***

Les accès aux parcelles se feront par la voie de desserte interne.

Quatre principes d'accès majeurs sont possibles :

- depuis la nouvelle voie créée le long des dessertes scolaires,
- depuis la station de lavage implantée sur la rue Louise Michel,
- depuis la continuité du parking de l'hypermarché,
- depuis le bout de la rue Bouliez.

Dont trois obligatoires :

- depuis la nouvelle voie créée le long des dessertes scolaires,
- depuis la station de lavage implantée sur la rue Louise Michel,
- depuis la continuité du parking de l'hypermarché,

Des principes d'accès secondaires potentiels pourraient être mis en place au nord de la parcelle en connexion avec la rue Bouliez.

### ***Voirie, déplacements routiers et sécurité***

Un principe de bouclage interne est à prévoir via les accès définis ci-dessus. Cette voirie structurera l'ensemble de la zone.

Le carrefour en face de l'ensemble scolaire (actuel rond-point) devra être modifié pour accueillir la nouvelle voie créée le long des dessertes scolaires tout en offrant un maximum de lisibilité afin de rendre la zone sûre. Ce dernier devra également recevoir un traitement qualitatif lui permettant de créer un effet vitrine pour le cœur d'îlot.

Le carrefour à aménager, central à la parcelle, devra créer un effet de signal et marquer très clairement les vocations des espaces de part et d'autre. Ce carrefour devra être praticable, pratique et sûr, pour l'ensemble des modes de déplacement (piétons, cycles, voitures...).

Enfin, le boulevard urbain mis en place sur lequel se trouvera le carrefour précité devra subir un traitement spécifique. Il aura fonction d'espace de transition entre la zone économique et la zone d'habitat, ainsi qu'entre la rue Louise Michel et le chemin cavalier. Il devra accueillir tous les modes de déplacement de façon sécurisée et être isolé par rapport aux dessertes scolaires.

### ***Liaison douce***

La présence du Lycée à l'interface du site résidentiel et du site commercial implique une gestion des déplacements piétons.

Pour des raisons de sécurité évidentes, aucune liaison piétonne ne sera établie entre le complexe scolaire et les zones d'habitat et économiques ailleurs que par l'accès en façade existant et commun à tous.

Le boulevard urbain nouvellement créé accueillera un cheminement piétonnier afin de lier le centre-ville au cavalier.

Le cavalier situé en bordure Est du site sera utilisé en tant que liaison douce afin de limiter l'enclavement de la zone.

La sécurisation des modes doux devra être prise en compte notamment concernant la zone commerciale.

L'ensemble des voies d'accès et de dessertes sera accompagné de piétonnier afin de liasonner l'ensemble des zones.

Il conviendra de respecter un principe de raccourcissement des distances à effectuer par les piétons entre les différentes zones. Ces cheminements piétonniers devront être les plus directs et les plus sûrs possibles.

### ***Composition urbaine et architecturale***

De par sa position en bordure d'A21, la zone économique au sud devra être particulièrement bien intégrée et valorisée car c'est elle qui sera la plus visible.

L'implantation des bâtiments économiques et des aires de stationnement devra respecter un recul de minimum 60 mètres depuis l'axe central de l'autoroute. L'implantation des parkings et aires de stockage sera privilégiée en façade de l'autoroute.

Le projet devra être composé de façon à prendre en compte les constructions existantes. Dans cette optique, un soin particulier devra être apporté à la composition architecturale des bâtiments. Les façades visibles depuis les axes routiers devront présenter un intérêt architectural dans le cadre de la valorisation de l'image communale. Leurs couleurs et leurs matériaux devront présenter un faible impact sur le paysage environnant.

Dans l'éventualité où des bâtiments seraient implantés à la limite des 60 mètres par rapport à l'axe routier (A21), ceux-ci devraient être orientés vers l'intérieur du site et non vers l'autoroute.

Ces dispositions devront être accompagnées par l'utilisation, pour les constructions, de matériaux présentant de bonnes performances d'isolation acoustique.

De manière générale, toutes les constructions devront être traitées de façon qualitative dès lors qu'elles sont en rapport (au moins visuel) avec les habitations et la zone scolaire. De plus, les zones techniques (stationnement, locaux de stockage, aires de livraison) devront être localisées à distance du complexe scolaire et des habitations. Ces zones devront être protégées par un accompagnement paysager obstruant les vues, si elles ne sont pas aménagées dans le prolongement du bâtiment.

### ***Densité et mixité des logements***

Le principe général est de densifier les pourtours du lycée. En vis-à-vis de ce dernier, pourront venir s'implanter des logements à la densité moyenne. Enfin, la densité s'amoindrit afin de s'aligner sur des hauteurs de constructions équivalentes aux limites extérieures de la zone et en bordure d'agriculture (le long du cavalier).

*PM : La commune de Somain doit respecter les prescriptions du SCOT sur la densité et la mixité, soit :*

- *densité minimale de 35 logements/Ha (hors espaces publics et voirie) sur les nouvelles constructions,*
- *une proportion minimale de 20% de locatifs sociaux,*
- *une proportion de 10% d'accession à la propriété.*

La zone devra comprendre une densité minimale de 30lgs/Ha. Elle devra comporter à minima 25% de logements en locatif social et 15% de logements en accession sociale à la propriété.

### ***Intégration paysagère du projet***

La mise en place d'un espace végétalisé, d'une haie paysagère (arbres, arbustes) et d'une végétalisation des parkings dans la bande des 60 mètres depuis l'axe central de l'A21, permettra de favoriser l'intégration du projet dans son environnement.

Toutefois, ce traitement ne doit pas rendre impossibles les vues vers le site. Il convient de créer et de conserver des vues valorisantes (depuis l'autoroute au sud) vers la zone.

Un espace végétalisé le long du cavalier offrira une ambiance de qualité principalement pour les piétons. Les carrefours créés ou réaménagés auront une fonction de signal dans le paysage et devront donc le mettre en valeur.

Les interfaces et les façades seront mises en valeur au moyen de ces traitements paysagers.

### ***Transport en commun***

Trois arrêts de bus se situent à des distances inférieures à 300m du site. Ces distances sont importantes mais restent acceptables.

### ***Équipement en réseaux du site***

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

Pour gérer de façon optimale les eaux, il est nécessaire que les aménageurs publics et privés prennent en compte, dès l'origine de leur projet, la gestion et l'intégration des eaux pluviales dans le paysage urbain.

Il conviendra de limiter les eaux de ruissellement.

Les eaux pluviales seront infiltrées à la parcelle ou au plus près, par le biais de techniques alternatives telles que tranchées d'infiltration, noues...

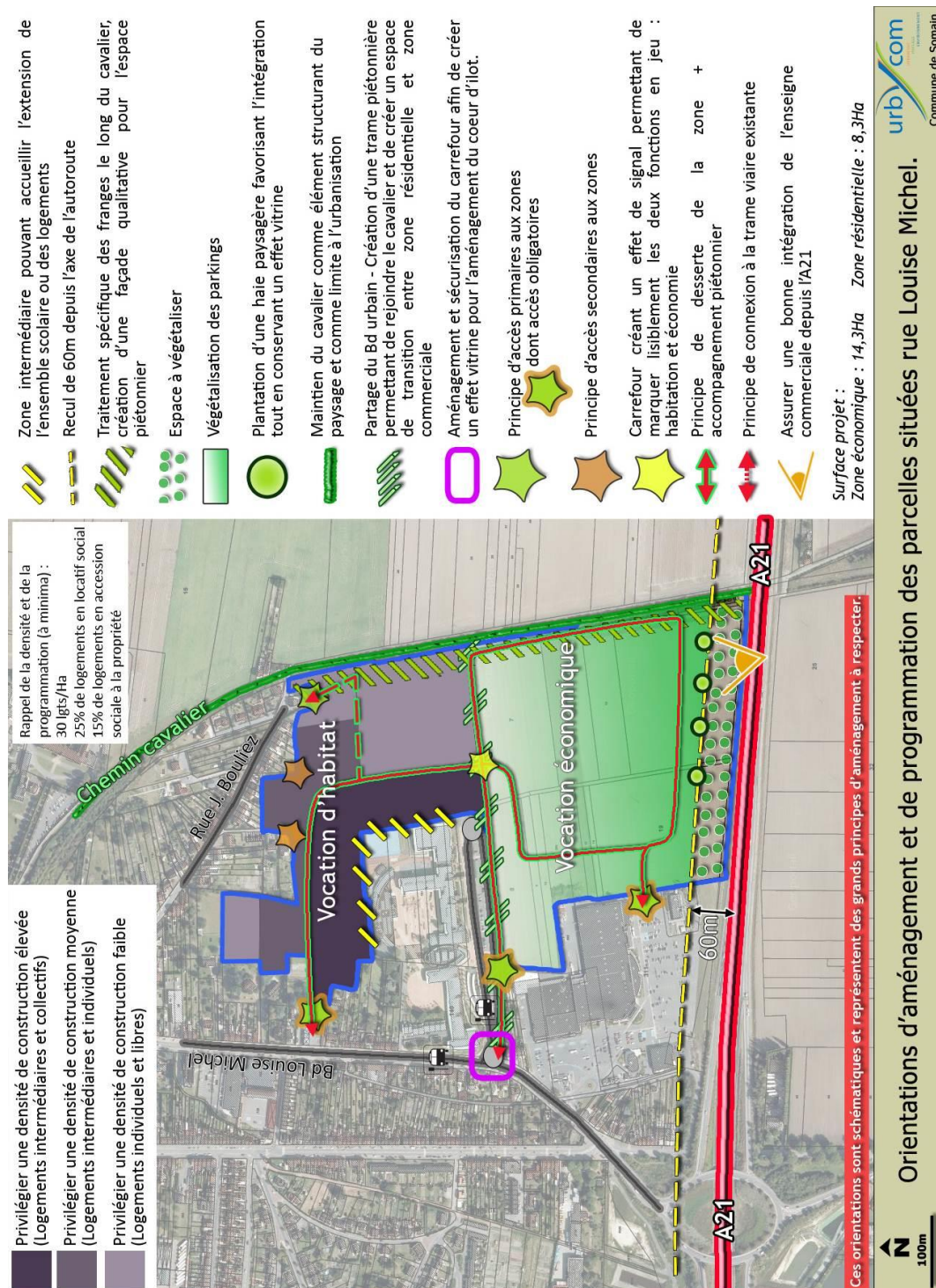
Si la nature du sol ne permet pas l'infiltration, le rejet de ces eaux dans le réseau d'assainissement est autorisé après stockage temporaire des eaux (réalisation des structures réservoirs...) et restitution à débit contrôlé (le débit de fuite des eaux pluviales ne doit pas être supérieur à ce qu'il était avant l'édification de la construction).

## Perspectives d'évolution

Il conviendra d'intégrer la possible extension de la zone d'équipement scolaire (vers la zone d'habitat au nord).

## IV.3 Schéma d'aménagement

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



## **V. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DES PARCELLES SITUEES ENTRE LA RD957b ET LA RUE DE VALENSOLE**

### **V.1 Contexte et enjeux**

La zone d'étude est située en extrémité Nord du tissu urbain communal, en limite Sud de la RD957b. Cette dernière étant classée axe à grande circulation, elle impose une bande d'inconstructibilité de 75m depuis son axe central.

Le site d'étude se trouve à l'interface entre un espace agricole et l'enveloppe urbaine. Il s'inscrit dans un tissu urbain relativement dense, composé de cités minières.

Il a pour vocation l'accueil de nouveaux logements dans la continuité de la Cité De Sessevalle, située au Sud de la zone.

Son occupation est actuellement agricole et sa surface est d'environ 4,7ha.

Le site est soumis à une étude Loi Barnier liée à la proximité de la RD957b, classée voie à grande circulation. Il conviendra de prendre connaissance de l'étude en plus des orientations d'aménagement prescrites dans ce document.

### **V.2 Orientations particulières**

#### ***Accès au site***

Afin d'assurer une desserte sécurisée du nouveau quartier, aucun accès ne sera autorisé sur la RD957b. Une desserte à partir des quartiers d'habitat avoisinants est plus adaptée étant donné le trafic important sur la départementale.

Deux principes d'accès supportant le passage de véhicules motorisés seront créés :

- depuis la rue de Valensole au sud,
- depuis la rue d'Evenos à l'ouest.

Ils supporteront la voirie primaire du site.

#### ***Voirie***

Les voiries qui desserviront le futur quartier devront compléter le maillage viaire existant.

L'urbanisation sera organisée à partir d'une voie principale bouclant la zone et reliant les rues de Valensole et d'Evenos, via les deux axes précités. Celle-ci devra permettre une circulation sécurisée des différents modes de transports (voitures, vélos, piétons, ...).

Le principe de voirie principale sera complété de voiries de desserte locale qui permettront une urbanisation en profondeur de l'ensemble du site.

De manière générale, une perméabilité pour les modes doux sera recherchée afin de renforcer les liaisons vers les quartiers avoisinants.

Cette voirie primaire se raccordera au futur projet au nord et structurera l'îlot d'habitations.

#### ***Liaison douce***

Un principe de trame douce sera instauré le long de l'axe primaire de la zone. Des principes de perméabilités réservées aux modes de déplacements doux devront être créés à l'est afin de lier les quartiers avec le site. Ces liaisons se raccorderont aux voiries aménagées sur la zone. Elles devront être les plus directes possibles.

### **Composition urbaine et architecturale**

Les futures constructions devront s'implanter à minimum 50m de l'axe central de la RD957b. Cette bande de recul sera accompagnée d'un merlon d'au moins 25 mètres de large permettant de tamponner les nuisances (auditives, visuelles,...). De plus, l'implantation des constructions se fera de préférence vers l'intérieur du site avec une isolation acoustique adaptée (utilisation de matériaux présentant de bonnes performances d'isolation acoustique).

Les nouvelles constructions devront bien s'intégrer avec les quartiers avoisinants. Des règles spécifiques concernant les hauteurs ou l'aspect extérieur seront à respecter.

### **Densité et mixité des logements**

La densité des constructions sera déterminée en fonction de la proximité de l'enveloppe urbaine. Elle pourra ainsi être plus importante pour la partie Sud qui jouxte l'enveloppe urbaine existante. A l'inverse, la partie Nord pourra présenter une densité plus faible.

*PM : La commune de Somain doit respecter les prescriptions du SCOT sur la densité et la mixité, soit :*

- *densité minimale de 35 logements/Ha (hors espaces publics et voirie) sur les nouvelles constructions,*
- *une proportion minimale de 20% de locatifs sociaux,*
- *une proportion de 10% d'accession à la propriété.*

La zone devra comprendre une densité minimale de 25lgts/Ha. Elle devra comporter à minima 10% de logements en locatif social et 15% de logements en accession sociale à la propriété.

### **Intégration paysagère**

La voirie primaire du projet sera accompagnée d'un traitement paysager afin d'embellir les déplacements sur la zone et de poursuivre le mail piétonnier de la Cité De Sessevalle.

La frange nord du projet donnant sur la RD957b et l'espace agricole seront accompagnés d'un merlon paysager d'une largeur de 25m permettant la bonne intégration du projet dans son environnement, ainsi que le tamponnement des nuisances. Ce merlon paysager devra être défini de manière à permettre la continuité végétale du boisement situé sur la partie Ouest du site.

Un pourcentage d'espace vert sera à respecter.

### **Transport en commun**

Deux arrêts de bus se situent à des distances comprises entre 450 et 600m du site. Ces distances sont importantes et il conviendra de se pencher sur l'éventuelle création d'un arrêt supplémentaire.

### **Équipement en réseaux du site**

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

Pour gérer de façon optimale les eaux, il est nécessaire que les aménageurs publics et privés prennent en compte, dès l'origine de leur projet, la gestion et l'intégration des eaux pluviales dans le paysage urbain. (Voir dossier Loi Barnier).

## **V.3 Schéma d'aménagement**

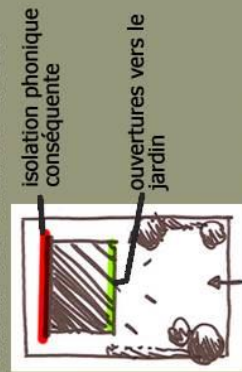
Le schéma qui suit retranscrit les grands principes des orientations particulières d'aménagement et d'urbanisme exposées ci-dessus.

Ces orientations sont schématiques et représentent des grands principes d'aménagement à respecter.

Rappel de la densité et de la programmation (à minima) :  
 25 lgts/Ha  
 10% de logements en locatif social  
 15% de logements en accession sociale à la propriété



Recommandations d'implantation le long de la RD957 :  
 orientations vers l'intérieur du site



accès à l'habitation par le jardin,  
 orienté vers l'intérieur du site

Orientations d'aménagement et de programmation des parcelles situées entre la RD957 et la rue de Valensole.

Surface : 4,7ha  
 Commune de Somain



implantation des constructions avec un recul de 50m minimum depuis l'axe de la départementale

mise en place d'un merlon paysager sur la marge de recul, sur une largeur de 25m minimum

principe de connexions routières et douces à l'existant

principe de bouclage des circulations entre les rues de Valensole et d'Evenos. Voirie accompagnée d'un mail paysager pour modes doux

principe de desserte interne dans le respect du maillage de la cité de Sessevalle

principe d'orientation des constructions dos à la RD, suivant le schéma ci-contre

privilégier une densité de construction plus importante dans la continuité de l'existant

privilégier une densité de construction plus faible vers le merlon

maintenir un principe de perméabilité pour les modes doux - raccordement au chemin existant



## **VI. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE LA « ZAC DU TERROIR DES 2 VILLES »**

### **VI.1 Contexte et enjeux**

Le site d'étude, à vocation mixte (habitat, équipement), se situe à l'extrémité est du tissu urbain de la commune de Somain à cheval entre Somain et Fenain. Seuls 5,6ha sont concernés sur la commune de Somain. Cependant, pour plus de cohérence dans l'aménagement, les orientations d'aménagement couvrent l'ensemble de la zone.

Le projet s'insère en profondeur des tissus urbains des deux communes précitées entre la RD13 au sud et la rue Irène Joliot Curie au nord.

La quasi-totalité des franges sont constituées par des fonds de jardins des habitations en place. Un petit linéaire, au nord-ouest, se trouve en bordure directe de la RD143 (rue Bouhours).

Le réseau viaire existant rend le site accessible au nord, au sud, à l'est comme à l'ouest.

Le site est actuellement occupé par des terres agricoles.

### **VI.2 Orientations particulières**

#### ***Accès au site***

Les accès au site pourront supporter des véhicules motorisés. Des principes d'accès primaires et secondaires ont été définis.

Les cinq accès primaires à ce secteur sont à prévoir :

- depuis la rue Bouhours (RD143), deux accès seront aménagés, un à l'ouest et l'autre au nord,
- depuis la rue du 11 Novembre à l'est,
- depuis la rue Cuvinot au sud-est,
- depuis la RD13 au sud.

Ces cinq accès seront mis en place afin d'accéder à la parcelle et de supporter la voirie principale.

Les cinq accès secondaires à ce secteur sont à prévoir :

- depuis la rue Bouhours (RD143) au nord-ouest,
- depuis la rue Joliot Curie au nord-est,
- depuis la rue Moreau, deux accès seront aménagés à l'ouest,
- depuis la rue Dutouquet à l'ouest,

Ces cinq accès seront mis en place afin d'accéder à la parcelle et de supporter la voirie secondaire.

#### ***Voirie***

Un principe de bouclage routier sera à prévoir sur la parcelle d'étude depuis les différents accès définis ci-dessus. Une voirie primaire complétée d'une voirie secondaire structureront le site d'étude.

Le réseau viaire de la zone d'étude viendra s'appuyer sur le réseau viaire existant. Il conviendra de rendre sûrs les déplacements sur ces axes, ainsi qu'aux intersections nouvellement créées.

#### ***Liaison douce***

Un maillage doux de la zone sera développé. Il permettra de liasonner le site avec le réseau existant autour et de créer de véritables continuités douces au sein du projet. Ces liaisons douces pourront ou non suivre les axes de déplacements motorisés. Elles permettront essentiellement de joindre le nord, le

sud et l'ouest de la zone. Elles permettront des déplacements sécurisés au sein de la zone d'étude. Elles devront être pensées de manière à raccourcir la distance de déplacement.

### ***Création d'espace public***

Plusieurs zones privilégiées pour l'aménagement d'espaces publics végétalisés de qualité ont été définies. La zone majeure est située en plein cœur du site d'étude en lien avec un cheminement doux. Les deux autres espaces viendront s'appuyer sur la voirie primaire dans la partie nord du projet. Ces espaces créeront des lieux de respiration et de détente pour les usagers.

### ***Implantation d'équipements***

Au moins deux zones sont à privilégier afin d'implanter un équipement public.

Elles se situent sur la partie nord du projet. Elles sont cernées par le réseau viaire et piétonnier et se situent à proximité des espaces verts.

Ces zones privilégiées ont été choisies en fonction du potentiel d'accès, de desserte et d'organisation générale de l'espace.

### ***Mixité fonctionnelle***

Le projet permettra de lier plusieurs fonctions au sein de la parcelle d'étude. Il conciliera habitat, commerce, espace publics, équipements... Ceci permettra de créer une véritable unité fonctionnelle au sein de la commune et dynamisera ce secteur communal.

### ***Densité et mixité des logements***

Le principe général est de densifier le centre de la zone. Ensuite, et de façon rayonnante, la densité s'amointrit afin de s'aligner sur des hauteurs de constructions équivalentes aux limites extérieures de la zone.

Deux exceptions dérogent à la règle précitée, les entrées depuis la rue Bouhours sont bordées de constructions denses afin de marquer la future opération d'aménagement.

*PM : La commune de Somain doit respecter les prescriptions du SCOT sur la densité et la mixité, soit :*

- *densité minimale de 35 logements/Ha (hors espaces publics et voirie) sur les nouvelles constructions,*
- *une proportion minimale de 20% de locatifs sociaux,*
- *une proportion de 10% d'accession à la propriété.*

La zone devra comprendre une densité minimale de 35lgts/Ha. Elle devra comporter à minima 20% de logements en locatif social et 10% de logements en accession sociale à la propriété.

### ***Transport en commun***

Un arrêt de bus se situe à moins de 500m du site. Cette distance est importante et il conviendra de se pencher sur l'éventuelle création d'un arrêt supplémentaire.

### ***Perspectives d'évolution***

Des constructions, actuellement en place sur le site, pourront si nécessaire subir une mutation en fonction du projet et des volontés futures. Ces constructions se trouvent majoritairement sur le flanc ouest et un peu au nord.

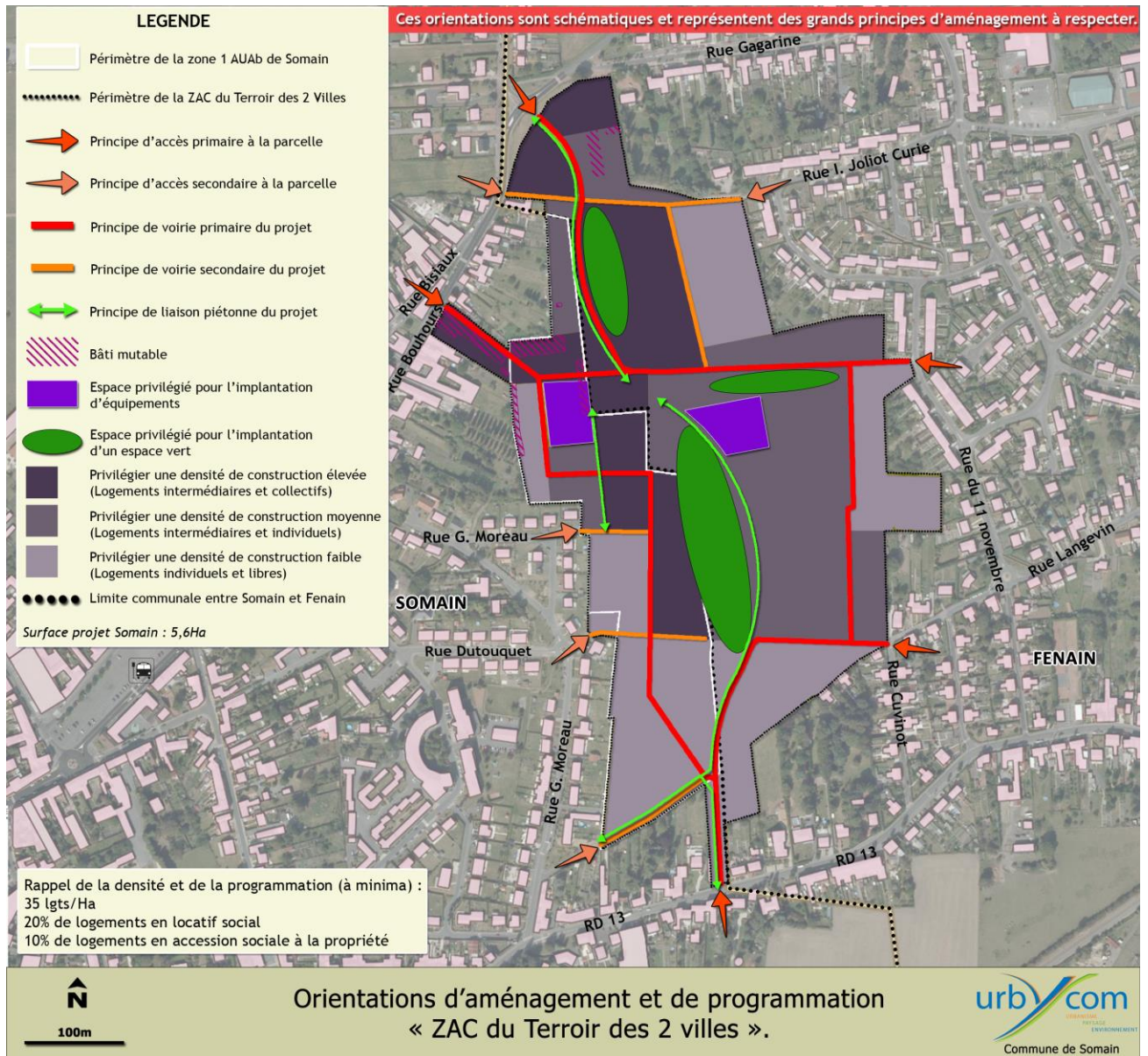
### ***Équipement en réseaux du site***

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

Les dispositifs de récupération des eaux pluviales, qu'il s'agisse d'une récupération domestique ou d'une récupération par infiltration à la parcelle, sont à privilégier.

### VI.3 Schéma d'aménagement

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



## **VII. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE LA ZONE D'ACTIVITES AUTOUR DE L'A21**

### **VII.1 Contexte et enjeux**

La zone d'étude de 63ha se situe dans le quart sud-ouest de la commune, de part et d'autre de l'A21 (axe routier à grande circulation). La voie ferrée, ou plutôt le nœud ferroviaire et sa gare de triage marqueront la limite nord du projet, et la ZA de la Renaissance marque la limite sud-est. Le futur site sera traversé par la rue Denimal au sud-est. La localisation est justifiée par l'existence d'un tissu économique qu'il convient de conforter et de développer sans discontinuité. La zone est destinée à accueillir des activités économiques.

Situé à proximité de l'A21 (rocade minière), le site d'étude est soumis au régime de la loi Barnier. Par conséquent les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100m de part et d'autre de l'axe de l'A21. Il conviendra de prendre connaissance de l'étude en plus des orientations d'aménagement prescrites dans ce document.

Le site d'étude est divisé en 4 grands secteurs indépendants les uns des autres, et ayant leurs accès propres, au sud de la commune de Somain.

1 - Le secteur Nord-ouest est bordé :

- \* au nord : par la gare de triage,
- \* à l'ouest et au sud : par l'A21,
- \* à l'est : quelques habitations et un pôle sportif,

2 - Le secteur Nord-est est bordé :

- \* au nord et à l'est : par des espaces cultivés, des habitations, et des bâtiments d'activités économiques,
- \* à l'ouest : par le contournement de la rue Denimal,
- \* au sud : par l'A21,

3 - Le secteur sud-ouest est bordé :

- \* au nord : par l'A21,
- \* à l'ouest : par un cavalier et des terres cultivées,
- \* à l'est : par la rue Denimal,
- \* au sud : par des terres cultivées,

4 - Le secteur sud-est (inclus dans la ZA «La Renaissance») est bordé :

- \* au nord : par l'A21,
- \* à l'est : par la rue Peter Bruegel (voirie de la ZA «La Renaissance»),
- \* à l'ouest : par la rue Denimal,
- \* au sud : par des terres cultivées et une poche d'habitations,

Les entreprises utilisant le transport bimodal (ferroutage) seront privilégiées sur la zone 1 car celle-ci pourra disposer prioritairement d'une connexion avec le réseau ferré existant.

L'ensemble du site d'étude est actuellement occupé par des espaces cultivés ou des espaces végétalisés en friche.

## **VII.2 Orientations particulières**

### ***Accès et voirie du site***

Le réseau viaire de la zone d'étude viendra s'appuyer en grande partie sur le réseau viaire existant. Il conviendra de rendre sûrs les déplacements sur ces axes, ainsi qu'aux intersections nouvellement créées.

A l'exception de la zone 4 (secteur Sud-Est) située hors ZAC, chaque zone disposera d'un accès unique se raccordant aux giratoires.

Le secteur 4 est ceinturé par une nouvelle voirie côté ZI Renaissance historique : ce lot pourrait donc, de ce côté et seulement de ce côté, être divisé en plusieurs macro-lot, avec plusieurs accès. Les accès par la rue Denimal restent interdits.

Pour plus de sécurité, les nouveaux flux circulatoires emprunteront la RD957 (au sud de l'A21), puis traverseront la ZA «La Renaissance» pour enfin rejoindre la rue Denimal et accéder aux différents sites. L'accès aux différents secteurs se fera donc via la voirie interne existante de la ZA.

De plus, une connexion entre les voies ferrées et la zone 1 sera prioritairement privilégiée, ainsi qu'un accès de secours à l'ouest de la zone 1.

### ***Liaison douce***

Le maintien de cheminements existants et leur éventuel prolongement permettra de faire en sorte que les 4 zones soient en relation. Ces liaisons douces, maintenues et/ou prolongées, le seront sur les pourtours des zones d'étude pour plus de sécurité pour les usagers. Elles devront être optimisées dans une optique de raccourcissement des déplacements.

#### **Zone 1 :**

Aucun cheminement piétonnier prévu en bordure de zone. Depuis cette zone, il sera aisé de rejoindre le cheminement bordant l'ouest de la zone 2.

#### **Zone 2 :**

Conservation de l'accroche au nord-ouest avec le chemin existant (venant du lotissement situé au nord). Conservation de l'accroche sud-est entre la zone et la RD957.

Prolongement de ces deux accroches afin de cerner la zone par des cheminements piétonniers et de pouvoir la lier avec la zone 4 via un chemin passant sous l'A21.

#### **Zone 3 :**

Conservation du chemin piétonnier existant en limites ouest et nord (même chemin que celui bordant le nord de la zone 4). Ce chemin permet de joindre l'ouest du territoire.

#### **Zone 4 :**

Conservation du chemin piétonnier passant en frange nord du site. Ce chemin est donc en relation directe avec la zone 3 (et le chemin existant) et avec la zone 2 (et le prolongement du chemin bordant le périmètre de toute cette dernière).

Les 4 zones d'étude seront donc accessibles via des cheminements doux. Le centre bourg sera connecté à la zone économique et aux espaces plus naturels à l'ouest.

### ***Principes de construction et d'implantation du bâti***

Les constructions devront bénéficier de matériaux à bonnes capacités d'isolation acoustique pour pallier les nuisances sonores. On respectera une implantation des constructions dédiées au stockage en façade d'A21 et de la voie ferrée, ainsi qu'une implantation des bâtis recevant du personnel à l'arrière des bâtis de stockage.

Il conviendra toutefois de respecter un recul minimum des constructions de 75m depuis l'axe central de l'A21 afin de tamponner les nuisances liées à l'axe routier.

Il conviendra d'implanter les bâtis dans un axe Est-Ouest pour préserver la logique urbaine en place sur la ZA «la Renaissance», hormis sur le secteur 1 où l'implantation est plus délicate à cause du positionnement en courbe.

Afin d'éviter une hétérogénéité des traitements et donc un déséquilibre à la fois au niveau de la teinte qu'au niveau de l'aspect, il est préférable de définir une palette de couleurs dédiée aux constructions et adaptée au contexte où s'insère la zone.

RAL 7023	RAL 7037	RAL 7043
RAL 7013	RAL 9023	RAL 7010
RAL 9002	RAL 7005	RAL 1019

Palette de couleurs pour les bâtiments à bardage métallique ou plastique ou enduit.

En dehors de cette palette, seront acceptées :

- les couleurs propres aux enseignes commerciales sur les façades principales,
- les couleurs propres des bardages bois, ainsi que les bardages en bois composite, suivant les mêmes teintes. Il est important de rappeler que le choix et la qualité des bardages sera à surveiller et à valider par la ville.



Dans un souci d'homogénéité, les enduits seront évités en tant que traitement général du bâtiment. Ils seront accordés en tant que traitement ponctuel sur une partie minoritaire de façade. La palette s'appliquant alors est la même que celle définie précédemment pour les bardages métalliques.

Les menuiseries extérieures (portes, fenêtres,...) pourront adopter des couleurs plus franches, dans la mesure de leur accord avec le traitement de la façade. Le blanc est toutefois proscrit.

### ***Principe paysager et d'intégration environnementale***

Plusieurs principes sont à respecter pour intégrer de la meilleure façon la zone d'étude dans son environnement.

Il conviendra tout d'abord de créer une bande tampon de 25m dans la bande de recul de 75m. Cette bande paysagère permettra de limiter les nuisances (sonores et visuelles) liées notamment à l'A21. De plus, il sera préférable de préserver et de conforter les talus et les merlons en place le long de l'A21 et sur les franges du secteur 3. Dans la même optique, le maintien, le confortement et la création de haies sur les franges des sites d'étude, le long de la rue Denimal et le long de l'A21 devront être réalisés.

Le prolongement éventuel du mur anti-bruit installé sur l'A21 en façade des secteurs d'étude permettra de limiter les nuisances et participera à l'intégration du projet.

En complément du traitement des franges, les pans des bâtiments situés en façade de l'A21 et ceux permettant l'accès au bâtiment devront recevoir un traitement qualitatif car ils seront les plus exposés aux vues.

Les axes de déplacement nouvellement créés recevront un traitement paysager afin d'offrir une évolution agréable au sein de la zone d'étude.

Afin de mettre en valeur le site et de ne pas l'enclaver (tout du moins sur un plan visuel) une perspective visuelle vers le site d'étude, depuis le pont traversant la voie ferrée au nord-ouest pourra être préservée.

La prise en compte des lignes électriques lors des aménagements de la zone 3, notamment en ce qui concerne les plantations est indispensable pour limiter les risques de détérioration du réseau.

#### ***Transport en commun***

Sept arrêts de bus se situent à des distances comprises entre 1,3km et + de 2km. Ces distances sont très importantes et il conviendra de se pencher sur une éventuelle création d'un arrêt supplémentaire. Ceci dépendra du futur projet et de l'apport en usagers engendré.

#### ***Energie***

Les futurs aménagements devront être porteurs d'une réflexion menée sur les performances énergétiques. Les entreprises désirant s'implanter devront présenter cette orientation. Le couplage de différentes énergies et/ou la mise en place de sources d'énergies renouvelables seront privilégiés sur la zone d'étude (panneaux solaires, photovoltaïques...).

#### ***Equipement en réseaux du site***

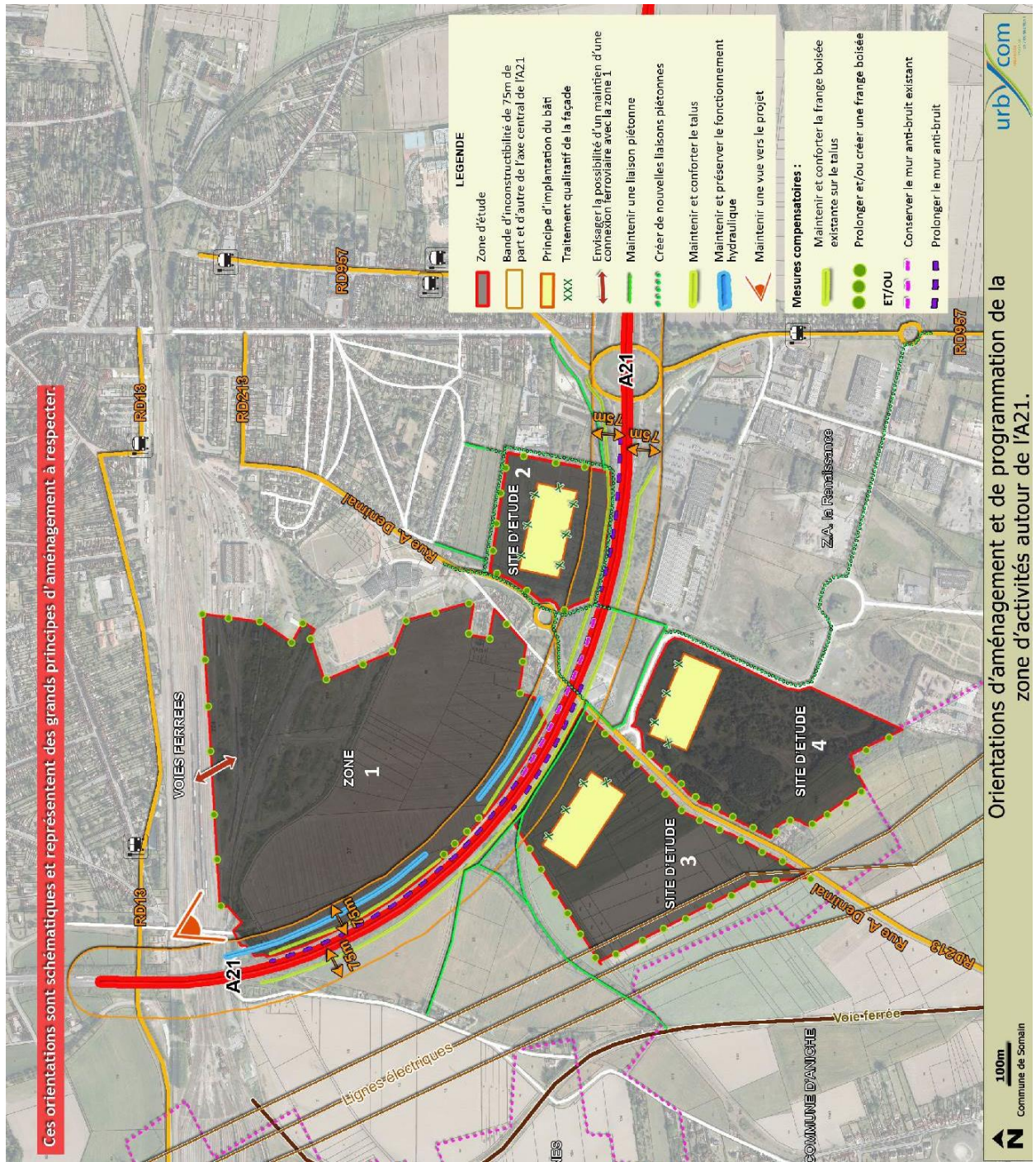
Le site sera raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement.

Il conviendra de préserver et de valoriser le schéma hydraulique en place, notamment via la préservation du fossé situé entre l'A21 et le secteur 1. Les fossés existants sur le secteur nord-ouest (1) le long de l'A21 devront donc être maintenus et confortés.

Sur le site, il conviendra d'assurer la continuité hydraulique de réseau en place. L'imperméabilisation du site sera limitée autant que possible et les eaux pluviales seront traitées à la parcelle au moyen de techniques alternatives et à minima au moyen d'un bassin de tamponnement. (Voir dossier Loi Barnier).

### **VII.3 Schéma d'aménagement**

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





## **VIII. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE LA ZONE DE REGROUPEMENT SCOLAIRE**

### **VIII.1 Contexte et enjeux**

La zone de projet proche des RD645 et 957 (axes routiers à grande circulation) se situe entre les communes d'Aniche et Abscon et la Zone d'Activité de la Renaissance (se trouvant à l'ouest et qui s'étend vers le nord-ouest jusqu'à l'autoroute A21). Il s'agit d'un projet de création d'un ensemble éducatif, issu d'une volonté de regroupement d'établissements privés d'enseignement de communes proches : Somain, Aniche, Abscon.

Somain est au cœur de la zone de recrutement formée par les écoles volontaires. La bonne accessibilité du lieu via le réseau routier (voitures, bus (arrêts existants à proximité : 4 chemins, Varsovie), cycles) et le réseau ferroviaire (avec mise en service d'une navette entre la gare et le projet) permettra aux «écoliers» de venir s'instruire sans passer trop de temps dans les transports.

Le projet s'étend sur une superficie d'environ 2,8ha et vient combler en profondeur des parcelles cultivées et en friche végétalisée.

Il est actuellement accessible par voie routière (voiture, bus, cycle) sur son flanc ouest.

Il est bordé :

- à l'ouest, par la RD957 menant au centre-ville de Somain (vers le nord),
- au sud, par des fonds de jardins des habitations implantées le long de la RD645 (reliant Aniche à Abscon),
- à l'est et au nord, par des espaces cultivés,

Le site est soumis à une étude Loi Barnier liée à la présence en bordure de site de la RD957, classée voie à grande circulation. Il conviendra de prendre connaissance de l'étude en plus des orientations d'aménagement prescrites dans ce document.

### **VIII.2 Orientations particulières**

#### ***Accès et voirie du site***

Trois accès sécurisés seront aménagés depuis la RD957 à l'ouest de la zone d'étude (2 au nord et 1 au sud).

Les deux accès nord seront dédiés à la desserte du complexe scolaire. Ils sépareront les flux de piétons et de véhicules pour plus de sécurité.

Il conviendra de rendre sûrs les déplacements sur les nouveaux axes, ainsi qu'aux intersections nouvellement créées.

#### ***Liaison douce***

Le site d'étude sera connecté au réseau de déplacement doux existant à proximité le long des RD957 et 645, par la création d'un mail paysager piétonnier sécurisé passant en façade du projet (le long de la RD957).

#### ***Principes de construction et d'implantation du bâti***

Les constructions devront bénéficier de matériaux à bonnes capacités d'isolation acoustique pour pallier les nuisances sonores.

De plus, il conviendra toutefois de respecter un recul minimum des constructions de 10m depuis l'axe central de la RD957 afin de tamponner les nuisances liées à l'axe routier.

De manière à intégrer le projet de la meilleure façon, il conviendra de traiter qualitativement les façades des constructions orientées vers les axes routiers.

En ce qui concerne l'organisation de la zone, celle-ci se décomposera en trois zones : Nord/Centre/Sud.

- Nord : implantation des parkings et aires de dépose-minute,
- Centre : implantation des bâtiments d'enseignement,
- Sud : implantation des équipements sportifs et d'un parking pour le personnel.

#### ***Principe paysager et d'intégration environnementale***

Plusieurs principes sont à respecter pour intégrer de la meilleure façon la zone d'étude dans son environnement.

Il conviendra tout d'abord de conserver les arbres existants, le long de la RD957, au nord du projet. De plus, il faudra créer une bande paysagère dans la bande de recul de 10m depuis la RD957.

En ce qui concerne les autres franges du projet, il sera nécessaire de les planter. Les franges nord et sud pourront être plantées au moyen de haie libre de hauteur moyenne à haute afin de limiter les vues négatives vers le projet et de gérer les interfaces entre habitat et espace agricole. La frange Est sera végétalisée au moyen d'une haie d'une hauteur d'1m maximum afin de ne pas occulter la lumière nécessaire aux constructions.

En complément du traitement des franges, les façades des bâtiments visibles depuis les RD environnantes devront recevoir un traitement qualitatif.

Enfin, la bande paysagère de recul de 10m intégrera une gestion des eaux pluviales.

#### ***Transport en commun***

Deux arrêts de bus se situent à des distances comprises entre 100 et 500m. Ces distances sont relativement faibles et paraissent adaptées à la desserte d'un établissement scolaire.

#### ***Équipement en réseaux du site***

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

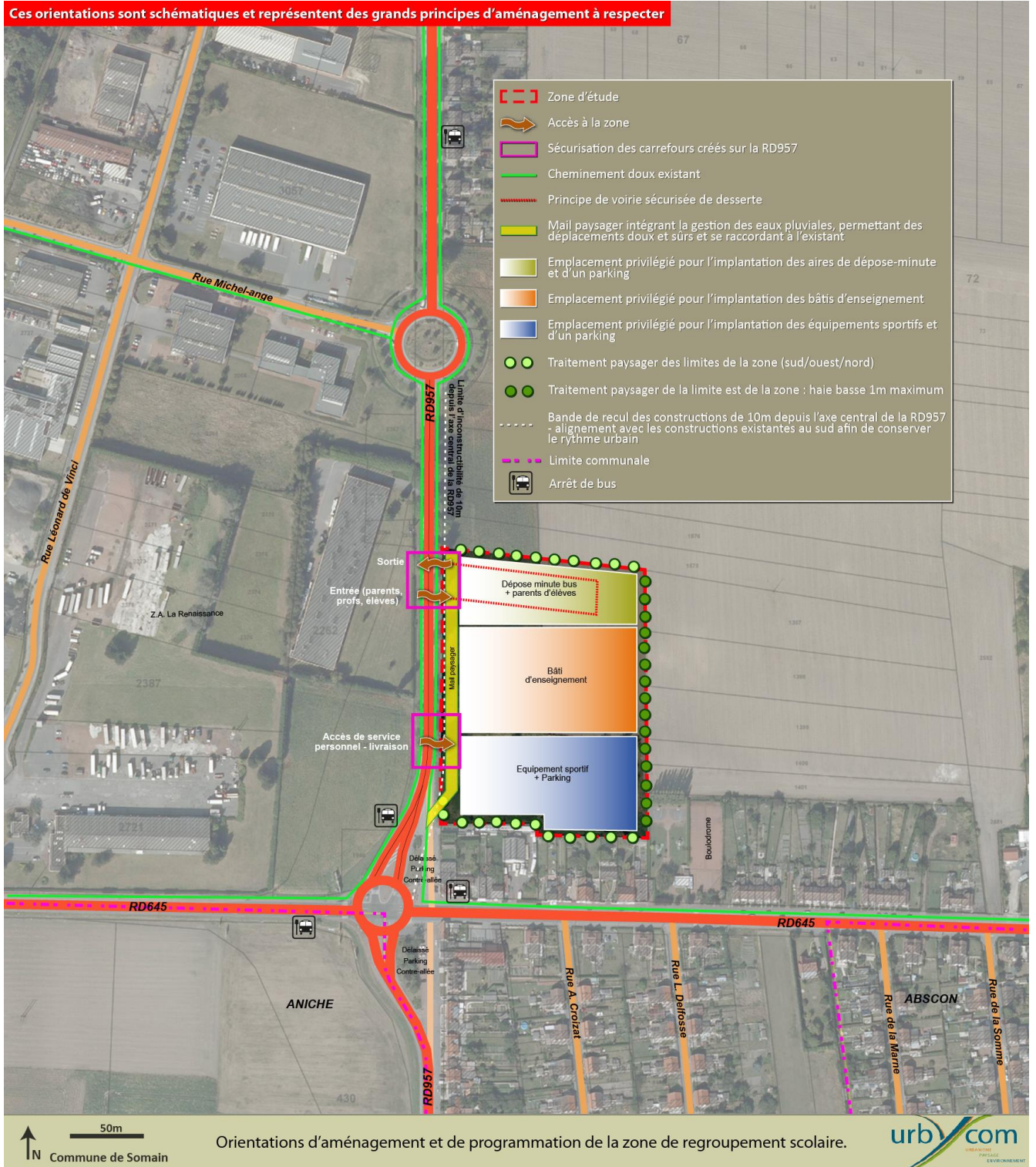
Il conviendra de préserver et de valoriser le schéma hydraulique en place, notamment via la gestion des eaux pluviales en frange de RD957 (le long du mail paysager).

Sur le site, il conviendra d'assurer la continuité hydraulique de réseau en place. L'imperméabilisation du site sera limitée autant que possible et les eaux pluviales seront traitées à la parcelle.

### **VIII.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 schématiques et représentent des grands principes d'aménagement à respecter



## **IX. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE LA ZONE SITUEE ENTRE LA RUE SALENGRO ET LA RUE ANDRIS**

### **IX.1 Contexte et enjeux**

La zone de projet se situe à proximité des rues Andris et Salengro dans la partie nord du tissu communal urbain.

Le site est actuellement accessible par voie routière (voiture, bus, cycle) sur son flanc ouest et est (rue Andris et Salengro).

Il représente actuellement une dent creuse importante au cœur du tissu urbain. Sa situation de cœur d'îlot en fait un enjeu de renouvellement urbain important pour le nord du tissu urbain communal.

De plus les connexions dont il dispose avec le tissu urbain environnant en font un site d'aménagement privilégié.

D'une superficie de 1,4ha, le site est directement desservi par les rues Salengro et Andris. Situé au cœur d'un tissu urbain relativement lâche, l'aménagement de ce site présente un enjeu de densification.

Le site est encadré de fonds de jardins.

Actuellement le site est occupé par des friches végétalisées où l'on retrouve des strates herbacées, arbustives et arborescentes.

Cet espace encadré de fonds de parcelles résidentielles semble privilégié pour la mise en place d'un projet exclusivement dédié à l'habitat.

La densification de l'urbanisation doit s'y faire en cohérence avec le tissu urbain environnant.

Une attention particulière doit être apportée à la partie Sud du site qui borde une exploitation agricole.

La pérennité de cette exploitation doit être étudiée afin d'y envisager un voisinage adapté.

### **IX.2 Orientations particulières**

#### ***Accès et voirie du site***

Deux accès sécurisés seront aménagés :

- un accès depuis la rue Salengro à l'est
- un accès depuis la rue Andris à l'ouest.

Les deux accès seront dédiés à la desserte du projet et accueilleront la voirie primaire du site qui bouclera la zone. Cette dernière sera accompagnée d'un cheminement piétonnier.

Il conviendra de rendre sûrs les déplacements sur les nouveaux axes, ainsi qu'aux intersections nouvellement créées.

#### ***Liaison douce***

Le site d'étude sera connecté au réseau de déplacement doux à proximité. La voie de desserte sera accompagnée par un cheminement piétonnier permettant de se mouvoir de façon douce et sûre au sein de la parcelle.

#### ***Principe paysager et d'intégration environnementale***

Il conviendra d'intégrer de la meilleure façon la zone d'étude dans son environnement.

Il conviendra donc de conserver les arbres existants en frange.

#### ***Espace vert de proximité***

La zone de jardin située au nord de la parcelle d'étude devra être conservée et valorisée si nécessaire.

#### ***Emplacements réservés***

Deux emplacements réservés se trouvent sur le site d'étude : le n°6 et le n°7. Ces derniers permettent de créer des accès à la zone de projet et ainsi de limiter son enclavement.

#### ***Densité et programmation***

*PM : La commune de Somain doit respecter les prescriptions du SCOT sur la densité et la mixité, soit :*

- *densité minimale de 35 logements/Ha (hors espaces publics et voirie) sur les nouvelles constructions,*
- *une proportion minimale de 20% de locatifs sociaux,*
- *une proportion de 10% d'accession à la propriété.*

La zone devra comprendre une densité minimale de 35lgts/Ha. Elle devra comporter à minima 20% de logements en locatif social et 10% de logements en accession sociale à la propriété.

#### ***Transport en commun***

Deux arrêts de bus se situent à environ 200m. Ces distances sont relativement faibles et paraissent adaptées à la desserte d'un futur projet.

#### ***Equipement en réseaux du site***

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

Il conviendra de préserver et de valoriser le schéma hydraulique en place.

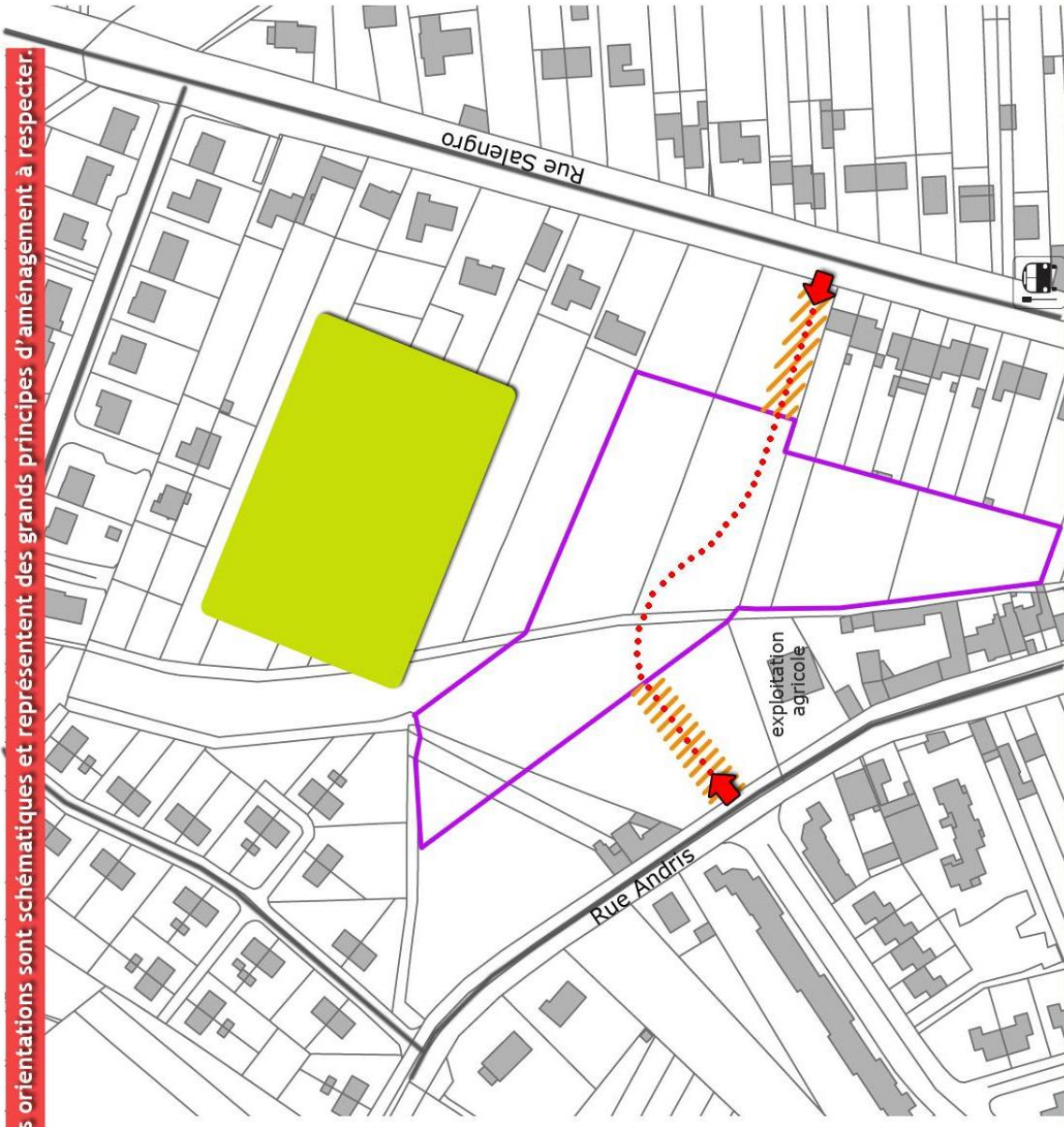
Sur le site, il conviendra d'assurer la continuité hydraulique de réseau en place. L'imperméabilisation du site sera limitée autant que possible et les eaux pluviales seront traitées à la parcelle.

### **IX.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 schématiques et représentent des grands principes d'aménagement à respecter.

Rappel de la densité et de la programmation :  
35 lgts/Ha  
20% de logements en locatif social  
10% en accession sociale à la propriété



- Périmètre d'étude
- ➔ Principe d'accès routiers à créer
- ⋯ Principe de bouclage des circulations routières à mettre en place
- Zone de jardin à préserver
- ▨ Emplacement réservé n°6 et 7

Superficie : 1,4ha



1 / 2000  
Commune de Somain

Orientations d'aménagement et de programmation de la parcelle située entre la rue Salengro et la rue Andris.



## **X. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE LA ZONE SITUEE LE LONG DE LA RUE FIEVET EN EXTENSION DE RIEULAY**

### **X.1 Contexte et enjeux**

La zone de projet se situe en bordure de la rue Fiévet, axe reliant Somain à Rieulay, juste en limite communale. En effet, au nord, à l'ouest et au sud de la parcelle d'étude se trouve la commune de Rieulay. Un projet d'aménagement est prévu sur les parcelles situées au sud de la zone d'étude (à Rieulay), mais ce projet est en partie enclavé. Ainsi, afin de conserver la possibilité de désenclaver le projet voisin, un emplacement réservé (n°5) doit être aménagé afin d'accueillir à minima une voirie de desserte.

La zone d'étude représente une surface d'environ 0,5ha. Elle est bordée au sud par des espaces végétalisés (strates herbacées, arbustives, arborescentes) et cultivés. Son occupation du sol se compose d'une parcelle cultivée et d'une friche végétalisée.

La zone est accessible uniquement depuis un espace libre le long de la rue Fievet.

### **X.2 Orientations particulières**

#### ***Accès et voirie du site***

Un accès sécurisé sera aménagé depuis la rue Fievet sur l'emplacement réservé n°5. Cet accès accueillera un principe de voirie sécurisé permettant la desserte du projet.

#### ***Liaison douce***

Le site d'étude sera connecté au réseau viaire et de déplacements doux par un aménagement de sa voirie primaire permettant le transit des piétons.

#### ***Emplacement réservé***

L'emplacement réservé n°5 est présent sur la parcelle d'étude. C'est via ce dernier qu'un aménagement viaire sécurisé sera réalisé afin de desservir la zone d'étude et afin de désenclaver la zone de projet de la commune de Rieulay situé au sud.

#### ***Principe d'intégration environnementale***

Afin d'intégrer le projet dans un cadre proposant des entités et des linéaires boisés, il conviendra d'implanter une haie paysagère sur les limites ouest, sud et est du projet.

#### ***Densité et programmation***

*PM : La commune de Somain doit respecter les prescriptions du SCOT sur la densité et la mixité, soit :*

- *densité minimale de 35 logements/Ha (hors espaces publics et voirie) sur les nouvelles constructions,*
- *une proportion minimale de 20% de locatifs sociaux,*
- *une proportion de 10% d'accession à la propriété.*

La zone devra comprendre une densité minimale de 12lgt/Ha. Elle devra comporter à minima 25% de logements en locatif social.

### ***Evolution future***

Il conviendra de conserver un principe de connexion viaire au sud du projet vers le projet communal de Rieulay afin de le désenclaver. Ainsi, la voirie du futur projet de Rieulay pourra s'y raccorder et venir réaliser un bouclage viaire de la zone.

### ***Equipement en réseaux du site et hydrologie***

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

Sur le site, il conviendra d'assurer la continuité hydraulique de réseau en place. L'imperméabilisation du site sera limitée autant que possible et les eaux pluviales seront traitées à la parcelle.

### **X.3 Schéma d'aménagement**








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



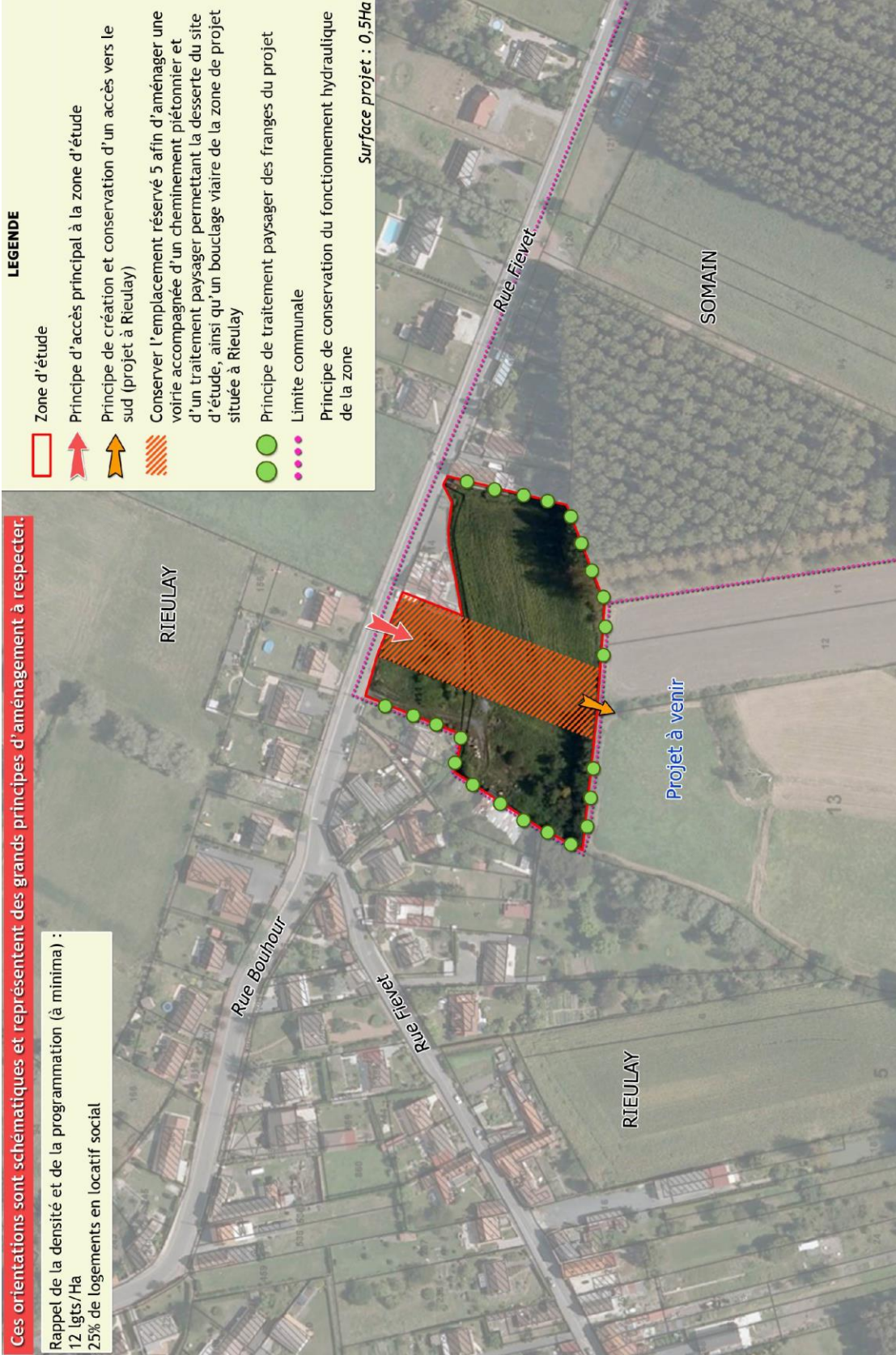
Ces orientations sont schématiques et représentent des grands principes d'aménagement à respecter.

Rappel de la densité et de la programmation (à minima) :  
 12 lgts/Ha  
 25% de logements en locatif social

**LEGENDE**

-  Zone d'étude
-  Principe d'accès principal à la zone d'étude
-  Principe de création et conservation d'un accès vers le sud (projet à Rieulay)
-  Conserver l'emplacement réservé 5 afin d'aménager une voirie accompagnée d'un cheminement piétonnier et d'un traitement paysager permettant la desserte du site d'étude, ainsi qu'un bouclage viaire de la zone de projet située à Rieulay
-  Principe de traitement paysager des franges du projet
-  Limite communale
-  Principe de conservation du fonctionnement hydraulique de la zone

Surface projet : 0,5Ha



## **XI. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION : RUE A. FRANCE**

### **XI.1 Contexte et enjeux**

La zone de projet se situe en cœur d'îlot formé par les habitations des rues Barbusse, A. France, Zola, Semard, et Zay.

La zone d'étude représente une surface d'environ 2,6Ha. Elle est bordée quasi exclusivement par des fonds de jardins des habitations implantées le long des voies précitées. Son occupation du sol se compose majoritairement d'espaces de jardins.

La zone est accessible uniquement depuis les rues Zay et Résidence Camille. Il s'agit d'une opération de renouvellement urbain permettant de renforcer en profondeur l'urbanisation en investissant des parcelles inoccupées.

### **XI.2 Orientations particulières**

#### **Accès**

Deux accès à la zone seront aménagés :

- le premier depuis la voirie de la résidence Camille (à l'est)
- le second depuis la rue J. Zay (à l'ouest).

Ces accès devront recevoir un traitement de mise en sécurité pour l'ensemble des usagers.

#### **Voirie**

La desserte se fera depuis les deux accès précités. La voirie primaire structurant la zone réalisera un bouclage de celle-ci. Elle devra être parfaitement sécurisée pour l'ensemble des usagers.

#### **Liaison douce**

Le site d'étude sera connecté au réseau viaire et de déplacements doux par un aménagement de sa voirie primaire accueillant et permettant le transit des piétons.

#### **Densité et programmation**

*PM : La commune de Somain doit respecter les prescriptions du SCOT sur la densité et la mixité, soit :*

- *densité minimale de 35 logements/Ha (hors espaces publics et voirie) sur les nouvelles constructions,*
- *une proportion minimale de 20% de locatifs sociaux,*
- *une proportion de 10% d'accession à la propriété.*

La zone devra comprendre une densité minimale de 36lgs/Ha. Elle devra comporter à minima 25% de logements en locatif social et 5% de logements en accession sociale à la propriété.

#### **Transport en commun**

Deux arrêts de bus se situent à environ 200m. Cette distance est relativement faible et paraît adaptée à la desserte d'un futur projet.

#### **Equipement en réseaux du site et hydrologie**

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

Sur le site, il conviendra d'assurer la continuité hydraulique de réseau en place. L'imperméabilisation du site sera limitée autant que possible et les eaux pluviales seront traitées à la parcelle.

### XI.3 Schéma d'aménagement

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



## **XII. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION : RUE J. GUESDE**

### **XII.1 Contexte et enjeux**

La zone de projet se situe en cœur d'îlot formé par les habitations des rues de la Paix, Semard, Danton et de la Place J. Guesde.

La zone d'étude représente une surface d'environ 2Ha. Elle est bordée quasi exclusivement par des fonds de jardins des habitations implantées le long des voies précitées. Son occupation du sol se compose majoritairement d'espaces de jardins.

La zone est accessible uniquement depuis la rue Danton à l'ouest. Il s'agit d'une opération de renouvellement urbain permettant de renforcer en profondeur l'urbanisation en investissant des parcelles inoccupées.

### **XII.2 Orientations particulières**

#### **Accès**

Un accès à la zone sera aménagé depuis la rue Danton à l'ouest. Cet accès devra recevoir un traitement de mise en sécurité pour l'ensemble des usagers.

#### **Voirie**

La desserte se fera depuis l'accès précité. La voirie primaire structurant la zone permettra la desserte de la zone. Elle devra être parfaitement sécurisée pour l'ensemble des usagers.

#### **Liaison douce**

Le site d'étude sera connecté au réseau viaire et de déplacements doux par un aménagement de sa voirie primaire accueillant et permettant le transit des piétons.

#### **Densité et programmation**

*PM : La commune de Somain doit respecter les prescriptions du SCOT sur la densité et la mixité, soit :*

- *densité minimale de 35 logements/Ha (hors espaces publics et voirie) sur les nouvelles constructions,*
- *une proportion minimale de 20% de locatifs sociaux,*
- *une proportion de 10% d'accession à la propriété.*

La zone devra comprendre une densité minimale de 35lgts/Ha. Elle devra comporter à minima 20% de logements en locatif social et 5% de logements en accession sociale à la propriété.

#### **Transport en commun**

Un arrêt de bus se situe à environ 150m. Cette distance est relativement faible et paraît adaptée à la desserte d'un futur projet.

#### **Equipement en réseaux du site et hydrologie**

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

Sur le site, il conviendra d'assurer la continuité hydraulique de réseau en place. L'imperméabilisation du site sera limitée autant que possible et les eaux pluviales seront traitées à la parcelle.

### XII.3 Schéma d'aménagement

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



### **XIII. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION : RUE WILSON**

#### **XIII.1 Contexte et enjeux**

La zone de projet se situe en cœur d'îlot formé par les habitations des rues Denimal, Wilson et Branly.

La zone d'étude représente une surface d'environ 0,8Ha. Elle est bordée quasi exclusivement par des fonds de jardins des habitations implantées le long des voies précitées. Elle vient occuper une zone anciennement occupée par une entreprise.

La zone est accessible uniquement depuis la rue Denimal au nord.

Il s'agit d'une opération de renouvellement urbain permettant de renforcer en profondeur l'urbanisation en investissant des parcelles à reconvertir.

#### **XIII.2 Orientations particulières**

##### ***Accès***

Trois accès à la zone pourront être aménagés depuis la rue Denimal au nord.

Ces accès devront recevoir un traitement de mise en sécurité pour l'ensemble des usagers.

##### ***Voirie***

La desserte se fera depuis les accès précités. La voirie primaire structurant la zone réalisera un bouclage de la zone. Elle devra être parfaitement sécurisée pour l'ensemble des usagers.

##### ***Liaison douce***

Le site d'étude sera connecté au réseau viaire et de déplacements doux par un aménagement de sa voirie primaire accueillant et permettant le transit des piétons.

##### ***Densité et programmation***

*PM : La commune de Somain doit respecter les prescriptions du SCOT sur la densité et la mixité, soit :*

- *densité minimale de 35 logements/Ha (hors espaces publics et voirie) sur les nouvelles constructions,*
- *une proportion minimale de 20% de locatifs sociaux,*
- *une proportion de 10% d'accession à la propriété.*

La zone devra comprendre une densité minimale de 30lgs/Ha. Elle devra comporter à minima 20% de logements en locatif social.

##### ***Equipement en réseaux du site et hydrologie***

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

Sur le site, il conviendra d'assurer la continuité hydraulique de réseau en place. L'imperméabilisation du site sera limitée autant que possible et les eaux pluviales seront traitées à la parcelle.

#### **XIII.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 schématiques et représentent des grands principes d'aménagement à respecter.

Rappel de la densité et de la programmation (à minima) :  
30 lgts/Ha  
20% de logements en locatif social

**LEGENDE**

Zone d'étude

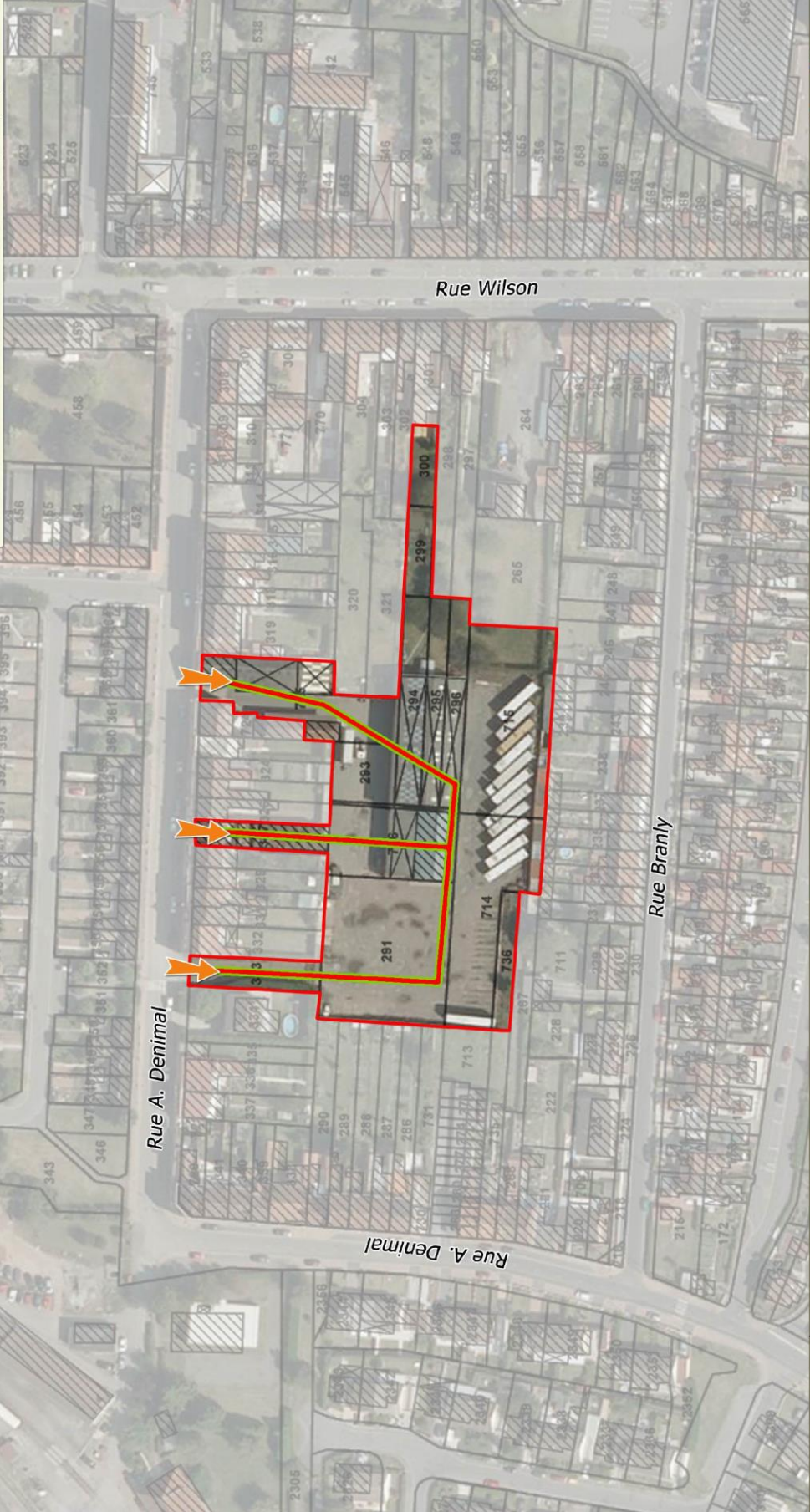


Principe d'accès principal à la zone d'étude



Principe de bouclage viaire + Desserte de la zone par une voirie primaire accompagnée d'un cheminement piétonnier

Surface projet : 0,8Ha



#### **XIV. Programmation des orientations d'aménagement et de programmation**

Cette programmation permet de « phaser » l'ouverture à l'urbanisation des secteurs dédiés à l'habitat.

<b>Phase 1</b>	<b><u>Rue du Prétolu</u></b> <b><u>ZAC du Terroir des 2 Villes</u></b>
<b>Phase 2</b>	<b><u>Rue Fernand</u></b> <b><u>Boulevard Louise Michel</u></b>
<b>Phase 3</b>	<b><u>Rue de Valensole</u></b>
<b>Phase 4</b>	<b><u>Rue Salengro</u></b>