
Plan Local d'Urbanisme OSTRICOURT

Orientation d'aménagement et de programmation

Arrêté le :	23 mai 2019
Approuvé le :	29 janvier 2020

Sommaire

<i>Sommaire</i>	1
<i>Avant-propos</i>	2
I. Le plan Local d’Urbanisme et les orientations d’aménagement et de programmation.....	2
<i>Orientations d’aménagement et de programmation</i>	4
I. Phasage des aménagements.....	4
II. Secteur situé entre la RD54A et la rue L. Blum	5
1. Contexte et enjeux	5
2. Orientations particulières.....	6
3. Schéma d’aménagement.....	7
III. Ancienne cité minière Rouge et Court.....	9
1. Contexte et enjeux	9
2. Orientations particulières.....	9
3. Schéma d’aménagement.....	10
IV. Restructuration du centre-ville.....	12
1. Contexte et enjeux	12
2. Orientations particulières.....	13
3. Schéma d’aménagement.....	13
V. Zone d’activités – RD306	15
1. Contexte et enjeux	15
2. Orientations particulières.....	16
3. Schéma d’aménagement.....	17
VI. Secteur situé entre la RD54B et la RD54.....	19
1. Contexte et enjeux	19
2. Orientations particulières.....	21
3. Schéma d’aménagement.....	22
VII. Secteur situé entre la rue de l’Egalité et la ruelle Ghesquière	24
1. Contexte et enjeux	24
2. Orientations particulières.....	25
3. Schéma d’aménagement.....	26
VIII. Restructuration du pôle gare.....	28
1. Contexte et enjeux	28
2. Orientations particulières.....	28
3. Schéma d’aménagement.....	30
IX. OAP – Déplacements	32
1. Contexte et enjeux	32
2. Orientations particulières.....	32
3. Schéma d’aménagement.....	35
X. Recommandations pour l’aménagement des zones d’études	37

Avant-propos

I. 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.151-6 et L.151-7 et R.151-6, R.151-7 et R.151-8 du code de l'urbanisme :

Article L.151-6 :

« Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

En l'absence de schéma de cohérence territoriale, les orientations d'aménagement et de programmation d'un plan local d'urbanisme élaboré par un établissement public de coopération intercommunale comprennent les dispositions relatives à l'équipement commercial et artisanal mentionnées aux articles L. 141-16 et L. 141-17. »

Article L.151-7 :

« Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;

2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;

3° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;

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

5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;

6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36. »

Article R.151-6 :

« Les orientations d'aménagement et de programmation par quartier ou secteur définissent les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone, notamment en entrée de ville.

Le périmètre des quartiers ou secteurs auxquels ces orientations sont applicables est délimité dans le ou les documents graphiques prévus à l'article R. 151-10. »

Article R.151-7 :

« Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent comprendre des dispositions portant sur la conservation, la mise en valeur ou la requalification des éléments de paysage, quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs qu'elles ont identifiés et localisés pour des motifs d'ordre culturel, historique, architectural ou écologique, notamment dans les zones urbaines réglementées en application de l'article R. 151-19. »

Article R.151-8 :

« Les orientations d'aménagement et de programmation des secteurs de zones urbaines ou de zones à urbaniser mentionnées au deuxième alinéa du R. 151-20 dont les conditions d'aménagement et d'équipement ne sont pas définies par des dispositions réglementaires garantissent la cohérence des projets d'aménagement et de construction avec le projet d'aménagement et de développement durables.

Elles portent au moins sur :

- 1° La qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère ;
- 2° La mixité fonctionnelle et sociale ;
- 3° La qualité environnementale et la prévention des risques ;
- 4° Les besoins en matière de stationnement ;
- 5° La desserte par les transports en commun ;
- 6° La desserte des terrains par les voies et réseaux.

Ces orientations d'aménagement et de programmation comportent un schéma d'aménagement qui précise les principales caractéristiques d'organisation spatiale du secteur. »

Ces orientations sont opposables aux tiers : tout aménagement, installation, travaux, construction doit donc les respecter en termes de compatibilité, c'est-à-dire qu'elles doivent les respecter dans l'esprit et non à la lettre.

Orientations d'aménagement et de programmation

I. Phasage des aménagements

Afin de maîtriser l'urbanisation de la commune dans le temps et en fonction des opportunités, il conviendra de respecter un phasage des aménagements de chaque zone.

1- Ancienne Cité minière Rouge et Court : aménagement possible à partir de 2020

2- Secteur situé entre la rue de l'Égalité et la ruelle Ghesquière : aménagement possible à partir de 2020

3- Secteur situé entre la RD54A et la rue L. Blum : aménagement possible à partir de 2023

4- Secteur situé entre la RD54B et la RD54 : aménagement possible à partir de 2025

II. Secteur situé entre la RD54A et la rue L. Blum

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement au logement spécialisé ou non se trouve au sein de la commune d'Ostricourt et plus précisément au sein du tissu urbain principal communal à proximité du centre-ville.

Le projet urbanise en profondeur des espaces actuellement cultivés et végétalisés en cœur d'îlot.

Le projet est bordé de toutes parts par des fonds de jardins des habitations des rues Blum, St-Venant, M. Sénéchal, Molière et par une école. Aucune voie routière ne borde directement la zone. Seule une voie douce permettant la desserte arrière des habitations de la rue Blum borde le sud de la zone. L'impasse M. Sénéchal bute sur la zone de projet.

Le contexte urbain aux abords du projet présente des constructions mixtes : habitat traditionnel, habitat groupé, équipement, ...

La zone d'étude d'une superficie de 2,74 Ha présente l'occasion de limiter l'extension urbaine communale en investissant en profondeur un cœur d'îlot. Elle sera l'occasion d'y implanter des logements résidentiels familiaux, un béguinage et l'extension de l'école existante.

Elle est accessible depuis la voie la bordant au sud, ainsi que par l'impasse Sénéchal.

Le projet s'intègre parfaitement dans le tissu urbain car il bénéficie de la proximité d'équipements et d'un réseau viaire développé.



La zone d'étude et les constructions environnantes

L'intégration du projet dans un environnement résidentiel au sein d'un secteur déjà résidentiel à proximité de la centralité est l'enjeu principal de l'aménagement de la zone.

2. Orientations particulières

Accès routiers au site

Deux accès à la zone seront aménagés de façon sécurisée. Ils seront dédiés aux accès routiers et piétonniers.

Ils prendront appui sur la rue Molière à l'ouest, ainsi que sur la rue St-Venant (RD54A) au nord-est.

Ces deux accès seront aménagés en double-sens de circulation et permettront d'entrer et de sortir de la zone. Ces accès pourront supporter la ou les voiries de desserte.

Les carrefours créés devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers, notamment sur la rue Carette.

Voirie

Chaque secteur résidentiel sera doté de sa propre voirie de desserte indépendante l'une de l'autre afin de garantir la sécurité, notamment au sein du béguinage.

Le secteur ouest sera desservi depuis la rue Molière à l'ouest, tandis que le secteur est sera desservi depuis la RD54A au nord-est.

Ces voiries pourront prendre la forme de voies partagées et devront être accompagnées d'un traitement paysager et d'un cheminement doux.

Elles devront être sécurisées pour l'ensemble des usagers.

Afin de compléter le maillage viaire et de desservir l'ensemble de la zone, des voiries secondaires pourront venir s'appuyer la voirie primaire. Ce réseau secondaire devra également comprendre un cheminement piétonnier, ainsi qu'une mise en valeur paysagère.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons et permettra de rallier les différents secteurs alentours. Des connexions devront être créées vers l'impasse Sénéchal, vers la voie de desserte de garages au sud, entre les deux secteurs résidentiels et entre la zone d'étude et le centre-ville (vers l'est). La voie de desserte des garages devra conforter et sécuriser les déplacements doux le long de son tracé.

Intégration paysagère

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce dernier, il conviendra d'aménager une frange paysagère sur les franges directement en lien avec les habitations existantes, notamment au nord près de l'impasse M. Sénéchal. De même, il conviendra d'implanter une bande paysagère végétalisée entre les deux zones résidentielles.

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

Programmation et organisation

L'ouest de la zone sera dédié à l'implantation de logements sur environ 2 Ha, tandis que l'est sera dédié à l'implantation d'un béguinage sur environ 0,8 Ha. Le béguinage sera donc situé au plus proche de la centralité. Les deux secteurs résidentiels seront connectés par une voie douce. La zone scolaire sera isolée afin de garantir la sécurité.

Prise en compte des réflexions d'évolution des secteurs voisins

Le centre-ville communal fait l'objet d'une réflexion pour sa restructuration. Il conviendra de prendre en compte les pistes d'aménagement et de mettre en cohérence, si possible, les deux secteurs.

Cohérence urbaine, architecturale et paysagère

Afin de maximiser la cohérence architecturale, urbaine et paysagère du secteur, il conviendra de réaliser les aménagements de toutes les zones en même temps.

Equipement en réseaux du site

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

3. *Schéma d'aménagement*

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

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

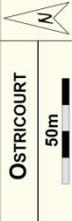
-  Zone d'étude : 2,74 Ha
-  Principe de création d'accès routiers sécurisés à la zone
-  Principe de création d'une voie de desserte accompagnée d'un cheminement doux et d'un traitement paysager
-  Principe de création de liaisons douces sécurisées entre les secteurs
-  Principe de confortement et de sécurisation de la voie notamment pour les modes doux
-  Implanter une bande paysagère végétalisée permettant l'intégration et le tamponnement des nuisances visuelles
-  Secteur dédié à l'aménagement de logements - 2 Ha
-  Secteur dédié à l'aménagement d'un béguinage - 0,8 Ha
-  Secteur de réflexion autour de la reconstruction de la centralité - voir OAP «Restructuration du centre-ville»



Des voiries de desserte pourront être aménagées au sein de la zone de logements. Elles pourront prendre la forme de voies partagées et devront être accompagnées d'un traitement paysager et d'un cheminement doux.

Tous les secteurs devront être aménagés en même temps.

OSTRICOURT




ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SECTEUR SITUÉ ENTRE LA RD54A ET LA RUE L. BLUM.

III. Ancienne cité minière Rouge et Court

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement au logement se trouve au sein de la commune d'Ostricourt et plus précisément à l'extrémité ouest du tissu urbain principal communal en limite communale avec Oignies.

Le projet requalifie des espaces libres anciennement occupés par la cité minière Rouge et Court. Un projet résidentiel est en cours de réalisation de l'autre côté de la rue des Fusillés sur la commune de Oignies.

La zone est actuellement occupée par des espaces enherbés et quelques arbres.

Le projet est bordé à l'ouest par la rue des fusillés (rue étroite et peu traitée), au sud et à l'est par des espaces cultivés et au nord par des jardins et quelques constructions annexes ou non.

Le contexte urbain aux abords du projet présente des constructions anciennes de ville, de l'habitat minier et des constructions neuves au sein du projet d'Oignies...

La zone d'étude d'une superficie d'1Ha présente l'occasion de réinvestir une ancienne cité minière. Elle est accessible depuis l'ouest via la rue des Fusillés.



Le site d'étude



La rue des Fusillés et des constructions alentours

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

2. *Orientations particulières*

Accès routiers au site

Deux accès à la zone seront aménagés de façon sécurisée. Ils seront dédiés aux accès routiers et piétonniers.

Ils prendront appui sur la rue des Fusillés à l'ouest.

Ces derniers permettront la desserte de la zone. Ils pourront supporter la voirie de desserte.

Les carrefours créés devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers, notamment sur la rue des Fusillés.

Voirie

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

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

Afin de garantir un maximum de sécurité pour la desserte de la zone, il conviendra d'élargir la rue des Fusillés afin de lui permettre de supporter l'ensemble des futurs flux routiers de façon sécurisée.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons et permettra de rallier les secteurs alentours. De plus, une bande sécurisée pour les déplacements doux devra être aménagée le long de la rue des Fusillés.

Intégration et valorisation paysagère

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce dernier, deux traitements végétalisés seront réalisés. Les franges sud et est en lien avec les espaces agricoles recevront une frange végétalisée d'une hauteur de 2m minimum. La frange nord en lien avec les constructions existantes recevra une frange végétalisée d'1,8m de hauteur minimum. Ceci permettra de gérer les nuisances, notamment visuelles, entre les différents secteurs.

Programmation

La zone d'étude devra respecter l'implantation de 70% de lots libres et de 30% de logements sociaux.

Équipement en réseaux du site

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

3. *Schéma d'aménagement*

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

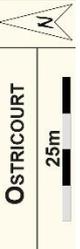
CES ORIENTATIONS SONT SCHEMATIQUES ET REPRESENTENT DES GRANDS PRINCIPES D'AMENAGEMENT A RESPECTER.

-  Zone d'étude : 1 Ha
-  Principe de création d'accès routiers sécurisés à la zone
-  Principe de création d'une voie partagée de desserte accompagnée d'un cheminement piétonnier et d'un traitement paysager
-  Aménagement d'une bande sécurisée pour les déplacements doux
-  Elargissement de la rue des Fusillés afin de la sécuriser
-  Implantation d'une frange végétalisée de 2m de hauteur minimum
-  Implantation d'une frange végétalisée d'1,8m de hauteur minimum
-  Limite communale



Programmation :
Il conviendra d'implanter un minima de 30% de logements sociaux

OSTRICOURT



25m

IV. Restructuration du centre-ville

1. *Contexte et enjeux*

Le centre-ville d'Ostricourt est encombré, peu ouvert et peu lisible. Certains îlots sont vétustes et la sécurité piétonne n'est pas optimale. La refonte de ce secteur paraît indispensable pour redonner une identité plus marquée à la commune et pour améliorer le cadre de vie des habitants.

Le projet se situe autour de la Place A. Thomas, de la rue Jaurès, de la rue Evrard et de la rue Blum.

L'urbanisme en place est constitué d'équipements, de commerces, d'habitats traditionnels de bourg, de ferme, de formes variées, de volumes et de styles variés.



Une partie du centre-ville à restructurer

La requalification du centre-ville permettant d'embellir et d'améliorer le cadre de vie communal et d'identifier précisément le centre-ville est l'enjeu principal de l'aménagement de la zone.

2. Orientations particulières

Organisation et fonctionnalité

Un des objectifs est la reconquête des espaces, la réouverture ou l'ouverture de l'espace public et de l'amélioration de la lisibilité des espaces.

Ceci passera par la création d'une zone mêlant commerces, logements, équipements publics et espaces verts entre la place A. Thomas et la rue J. Jaurès.

Elle représentera un espace public ouvert traversable par tous et agréable pour tous.

Bâti

La requalification des fronts bâtis de la rue Jaurès et des abords de la Place de l'Estrée permettra de redonner une cohérence et harmonie à cette centralité. Il conviendra de veiller à la conservation de l'architecture locale et identitaire du Nord-Pas-de-Calais.

Un secteur dédié en partie à l'aménagement de constructions résidentielles et commerciales prendra place à l'ouest de la centralité, entre la rue Jaurès et la place Thomas. Les constructions devront présenter des typologies propres au centre-ville et respecter l'identité communale.

Déplacements

L'idée principale est de sécuriser au maximum l'ensemble des déplacements pour tous les usagers. Ainsi, les rues Jaurès, Evrard et les traversées de places devront recevoir un traitement de mise en sécurité poussé, notamment au niveau du point sensible pour les piétons localisé sur le plan. Les déplacements doux doivent être mis à l'honneur et priorisé au maximum afin de créer une centralité urbaine piétonne.

La sécurisation passera par l'accentuation de la lisibilité des espaces et par une meilleure répartition des flux afin d'équilibrer les priorités. Elle passera également par la restructuration du nord de la rue J. Jaurès jusqu'au carrefour avec la Place A. Thomas. Cette restructuration permettra d'adapter la voie aux futurs flux et enjeux de sécurité.

Le carrefour des rues Jaurès, Thomas et Evrard devra être totalement restructuré et sécurisé.

Le parking de la Place Thomas devra être étendu afin d'intégrer plus de stationnements, au même titre que la Place de l'Estrée qui devra se doter d'un parvis intégrant les stationnements.

La zone verte devra conserver un liaisonnement possible entre la place Thomas et la rue Jaurès afin de fluidifier les déplacements.

3. Schéma d'aménagement

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



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

- Création d'un espace sécurisé pour les piétons (centralité piétonne)
- Extension du parking de la Place Thomas et création d'un parvis accueillant des stationnements sur la Place d'Estrée
- Espace privilégié pour l'implantation de zones de logements, de commerces, d'équipements publics et d'espaces verts
- Requalification du front bâti
- Conservation d'un principe de liaisonnement des deux voies
- Circulation routière et piétonne possible
- Restructuration du carrefour de façon sécurisée
- Point sensible à sécuriser
- Restructuration de la voie

OSTRICOURT

20m

N

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - RESTRUCTURATION DU CENTRE-VILLE.

urbx.com
URBANISME
AMENAGEMENT
ENVIRONNEMENT

V. Zone d'activités – RD306

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié aux activités économiques se trouve au sein de la commune d'Ostricourt et plus précisément au sud-ouest de la commune. Elle vient en complément de la zone économique de Dourges existante et en extension : Plateforme Multimodale de Dourges.

Le projet urbanise des espaces actuellement cultivés et en partie végétalisés sur certaines franges. Une voirie traverse la zone et réalise le lien entre la rue des Fusillés et la RD306.

Le projet est bordé de toutes parts par des infrastructures routières et ferroviaires. La RD306 borde l'ouest de la zone, des voies ferrées bordent le sud et l'est et le nord est bordé par une route et quelques espaces agricoles.

Elle est accessible à l'ouest, au nord et à l'est par les rues des fusillés et son prolongement et la RD306.

Le projet économique s'intègre parfaitement dans un tissu économique existant aux alentours et il bénéficie de la proximité d'un réseau viaire développé.



Une partie de la zone d'étude

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

2. Orientations particulières

Accès au site

Trois accès à la zone seront aménagés de façon sécurisée. Ils seront dédiés aux accès routiers et piétonniers.

Ils prendront appui sur la rue des Fusillés, sur le carrefour giratoire de la RD306 au nord et sur le carrefour giratoire de la RD306 au sud. Les deux premiers accès supporteront la voirie primaire de desserte de la zone.

Ces trois accès seront aménagés en double-sens de circulation et permettront d'entrer et de sortir de la zone.

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

Voirie

Une voirie primaire pourra réaliser un bouclage viaire de la zone depuis les accès précités. Celle-ci structurera la zone d'étude.

La voirie primaire, en double-sens de circulation, sera accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux.

Elle devra être sécurisée pour l'ensemble des usagers.

Afin de compléter le maillage viaire et de desservir l'ensemble de la zone, des voiries secondaires pourront venir s'appuyer la voirie primaire. Ce réseau secondaire devra également comprendre un cheminement piétonnier, ainsi qu'une mise en valeur paysagère.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons et ce de manière sécurisée.

Gestion des servitudes

La voie ferrée est accompagnée de servitudes de recul et d'entretien le long de son tracé. Il conviendra de respecter ces dernières, notamment le long de la voie traversant la zone.

Intégration paysagère et environnementale

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

En plus de cela, toujours dans l'optique de valoriser et conserver les ressources existantes, il conviendra de prendre en compte les cours d'eau présents au sein et sur les limites de zones ainsi que leur végétation. Le fonctionnement hydraulique devra même être renforcé par l'aménagement d'ouvrages hydrauliques en accompagnement du traitement paysager prévu sur les franges.

Evolution future

Afin d'envisager un développement futur de la zone et de limiter son enclavement, il conviendra de conserver des perméabilités viaires vers la future surface commerciale de Oignies au nord du projet.

Equipement en réseaux du site

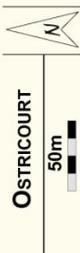
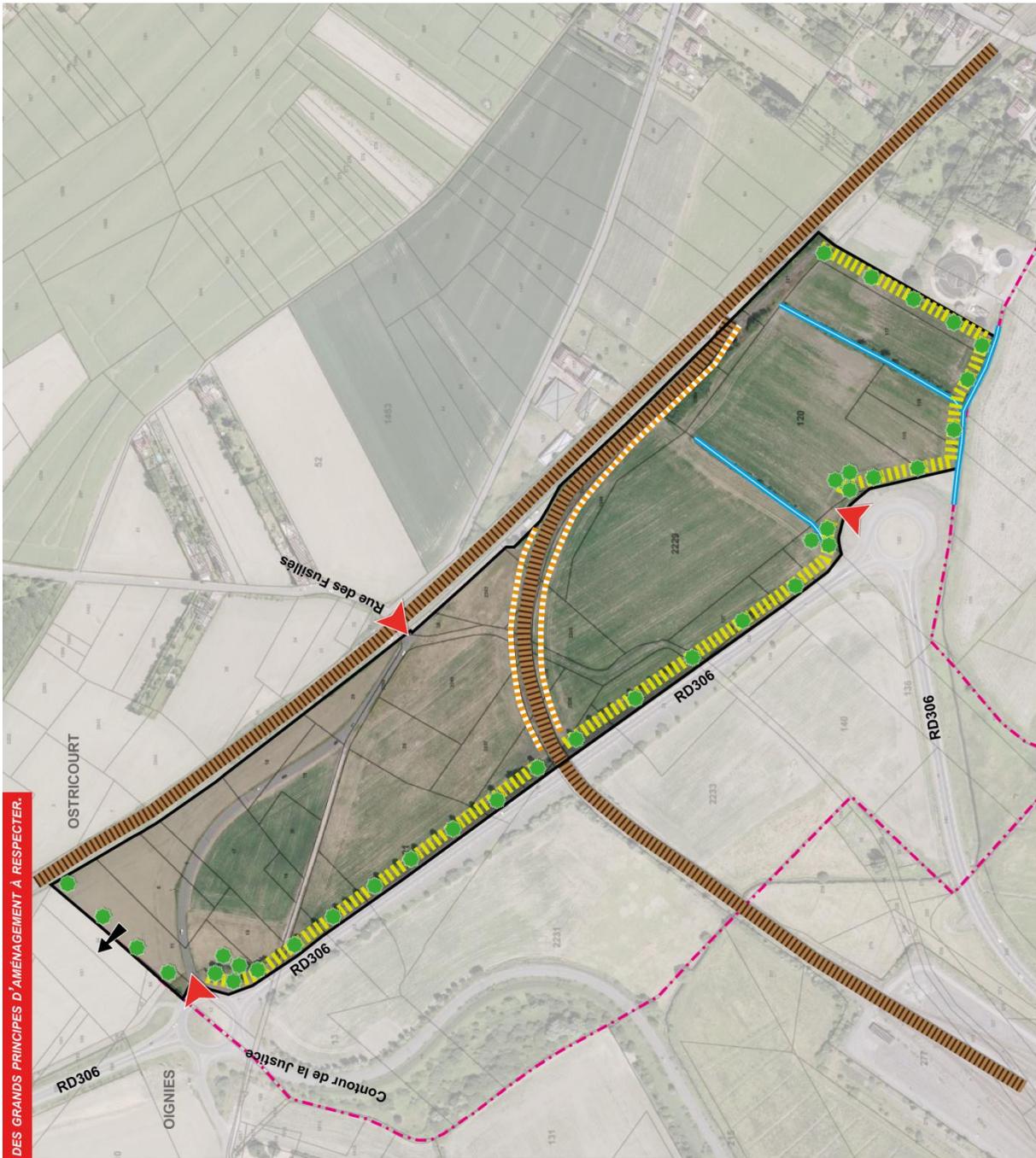
Le site sera raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement.

3. *Schéma d'aménagement*

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

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

-  Zone d'étude : 14,9 Ha
-  Principe de création d'accès routiers sécurisés à la zone
-  Principe de création d'une voie primaire de desserte accompagnée d'un cheminement piétonnier et d'un traitement paysager
-  Aménager une bande paysagère permettant la gestion hydraulique
-  Planter une végétation arboricole et arbustive sur les franges et en entrée de zone permettant l'intégration et le tamponnement des nuisances visuelles
-  Conserver une potentielle connexion vers la future surface commerciale de Oignies
-  Respect des servitudes liées à la voie ferrée
-  Prendre en compte les cours d'eau et leur végétation
-  Voie ferrée
-  Limite communale



OSTRICOURT



ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - ZONE D'ACTIVITES - RD306.

VI. Secteur situé entre la RD54B et la RD54

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement au logement se trouve au sein de la commune d'Ostricourt et plus précisément au sud-est du tissu urbain communal.

Le projet urbanise en profondeur des espaces actuellement pâturés et végétalisés situés en seconde trame du tissu existant.

Le projet est bordé à l'ouest et au nord par des fonds de jardins des habitations des rues France et Zola. Les limites sud et est sont limitées par des espaces cultivés et pâturés.

Un réseau hydraulique (fossés) traverse la zone et la borde à l'ouest et à l'est.

Un court linéaire libre de la zone de projet se situe le long de la rue Zola au nord. Un chemin de desserte agricole rejoint la zone au sud-ouest.

Un projet d'habitat est en cours de réalisation au sud-ouest de la zone de projet. Il convient d'intégrer ce dernier à la réflexion.

Le contexte urbain aux abords du projet présente des constructions mixtes : habitat traditionnel, habitat récent, ...

La zone d'étude d'une superficie de 3,4Ha présente l'occasion d'investir des espaces implantés en profondeur du tissu urbain.

Le projet bénéficie de la proximité d'un réseau viaire développé.

DÉPLACEMENTS

La RD54B :

Axe primaire sécurisé de la commune en double sens se ralliant à la RD54. L'accès à la zone se fera à proximité d'un accès privé à sécuriser.



Sécuriser les accès depuis les RD, gérer le rapport avec les accès privés et faciliter et sécuriser les déplacements routiers et piétonniers

La RD54 :

Axe primaire sécurisé de la commune en double sens réalisant la desserte et le transit du nord au sud.



Le chemin agricole :

Chemin de desserte agricole non traité pour des circulations routières et piétonnes sécurisées. L'accès se fait en sortie de virage de la RD54 et à proximité d'un accès privé à sécuriser.



URBANISATION PROCHE

RD54 :

- Maisons mitoyennes (par deux) et en R+1. La brique domine. L'implantation est en léger retrait avec jardinet et jardin derrière.



RD54B :

- L'urbanisation récente présente des pavillons en brique et en enduit (en R+C) implantés au centre de la parcelle et du jardin.



Des constructions plus traditionnelles sont présentes aux alentours mais elles sont minoritaires

Rester en cohérence avec les trames urbaines existantes (volumes, matériaux, implantation)

ENVIRONNEMENT ET PAYSAGE



- La zone est occupée par des espaces pâturés et quelques arbres.
- La zone est visible depuis l'entrée de ville (RD54B).
- Un cours d'eau traverse la zone et la borde à l'ouest.
- Des perspectives visuelles sont possibles vers la gare (au sud).
- Les interfaces avec les habitations existantes sont réalisées par des clôtures et/ou des haies.

Gérer de façon paysagère les interfaces et prendre en compte les enjeux hydrauliques

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

2. *Orientations particulières*

Accès au site

Deux accès à la zone seront aménagés de façon sécurisée. Ils seront dédiés aux accès routiers et piétonniers.

Le premier prendra appui sur la rue Zola (RD54B) au nord et le second se raccordera à la voirie du projet en cours de réalisation au sud-ouest de la zone. Ainsi, ce second accès débouchera sur la rue A. France à l'ouest.

Ces deux accès permettront d'entrer et de sortir de la zone. Ils pourront supporter la voirie de desserte.

Les carrefours créés devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers, notamment sur la rue Zola. L'accès nord devra permettre la desserte des habitations existantes en toute sécurité.

Voirie

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

Elle sera en sens unique de circulation (du nord vers le sud) et devra être accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux.

Elle devra être sécurisée pour l'ensemble des usagers.

Afin de compléter le maillage viaire et de desservir l'ensemble de la zone, des voiries secondaires pourront venir s'appuyer la voirie primaire. Ce réseau secondaire devra également comprendre un cheminement piétonnier, ainsi qu'une mise en valeur paysagère.

Les voies pourront prendre la forme de voies partagées. Toutefois, l'axe primaire devra permettre le passage d'engins agricoles.

Déplacement doux

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

Intégration paysagère et environnementale

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce projet, il conviendra d'aménager une frange paysagère sur la frange de la zone en lien avec les espaces agricoles à l'est et au sud. Cette bande paysagère permettra l'intégration de la zone depuis l'entrée de ville de la RD54B.

En plus, une bande paysagère végétalisée devra être implantée le long des fossés existants sur la frange ouest et au sein de la zone. Elle permettra la valorisation et la protection de la ressource hydraulique présente sur le secteur. Elle réalisera les transitions entre les différents espaces.

Le fossé traversant la zone devra nécessairement être franchissable. Pour cela, un ouvrage de franchissement devra être réalisé en cohérence avec les enjeux hydrauliques et environnementaux

et les enjeux sécuritaires de la traversée routière et piétonne. Il devra être réalisé en cohérence avec le projet voisin en cours de réalisation.

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

Afin de valoriser la gare située au sud de la zone, il conviendra de conserver des perspectives visuelles qualitatives vers cette dernière depuis le sud de la zone.

Afin de protéger les ressources naturelles présentes au sein et sur les bords de la zone, il conviendra d'instaurer une bande d'inconstructibilité de 6m depuis les fossés existants.

Programmation

La zone d'étude devra respecter une densité minimale de 25 logements par hectare.

Desserte agricole

Il conviendra de conserver une desserte adaptée et suffisante pour le passage des engins agricoles exploitant les alentours.

Équipement en réseaux du site

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

3. *Schéma d'aménagement*

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

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

-  Zone d'étude : 3.4 Ha
-  Sécuriser le carrefour et les accès aux habitations existantes
-  Principe de création d'accès routiers sécurisés à la zone
-  Principe de création d'une voie primaire de desserte accompagnée d'un cheminement doux et d'un traitement paysager (ou voie partagée au sein de la zone) La voie devra permettre le passage d'engins agricoles. La voie aura une emprise de 6m de large minimum et sera en sens unique
-  Permettre un franchissement du cours d'eau adapté aux enjeux de sécurité et aux enjeux environnementaux et en cohérence avec le projet voisin
-  Prendre en compte les fossés existant
-  Aménager une bande paysagère végétalisée permettant la gestion du cours d'eau et de la transition entre les espaces
-  Aménager une bande paysagère végétalisée permettant l'intégration de la zone depuis l'entrée de ville
-  Conserver au maximum des perspectives visuelles vers la gare
-  Périmètre du projet d'habitat voisin
-  Tracé de voirie du projet voisin
-  Bande d'inconstructibilité de 6m depuis le fossé
-  Sens de circulation de la voirie



Il conviendra de respecter une densité minimale de 25 lgts/ha
 Il conviendra de conserver une desserte adaptée et suffisante pour le passage des engins agricoles exploitant les alentours



OSTRICOURT

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SECTEUR SITUÉ ENTRE LES RD54B ET RD54.



VII. Secteur situé entre la rue de l'Égalité et la ruelle Ghesquière

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement au logement se trouve au sein de la commune d'Ostricourt et plus précisément au sein du tissu urbain principal communal à proximité de la centralité.

Le projet urbanise en profondeur des espaces actuellement végétalisés (arbres, arbustes, herbe...) et des espaces cultivés entre des résidences et le teruil.

Le projet est bordé au sud par la ruelle Ghesquière recevant des déplacements piétons, à l'ouest par des espaces végétalisés et le jardin d'une habitation, à l'est par des habitations et leurs jardins et au nord par des espaces cultivés et boisés.

Le contexte urbain aux abords du projet présente des constructions mixtes : habitat traditionnel, habitat récent, équipement, ...

La zone d'étude d'une superficie de 1,24Ha présente l'occasion de limiter l'extension urbaine communale en investissant des espaces situés en épaisseur du tissu existant.

Elle est accessible depuis le sud via une dent creuse libre de construction située le long de la rue Gambetta et depuis le sud-ouest via la ruelle Ghesquière qui présente un espace libre de construction.

Le projet s'intègre dans le tissu urbain et bénéficie de la proximité d'équipements et d'un réseau viaire proche.



Dent creuse d'accès potentiel à la zone



Secteur d'accès principal à la zone



La zone d'étude, sa végétation et le terri

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

2. *Orientations particulières*

Accès au site

Un accès principal à la zone sera aménagé de façon sécurisée. Il sera dédié aux accès routiers et piétonniers.

Il prendra appui sur la ruelle Ghesquière au sud-est. Il occupera un espace compris entre une haie et un mur d'enceinte. Il sera aménagé en double-sens de circulation et permettra d'entrer et de sortir de la zone. Il pourra supporter la voirie primaire de desserte.

Un accès potentiel pourra être aménagé depuis la rue Gambetta au sud-ouest. Il investira une actuelle dent creuse.

Le ou les carrefours créés devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers, notamment sur la ruelle Ghesquière et sur la rue Gambetta.

Voirie

Une voirie primaire de desserte réalisera la desserte, voire un bouclage viaire de la zone, depuis l'accès ou les accès routiers précités. Celle-ci structurera la zone d'étude.

La voirie primaire, en double-sens de circulation, sera accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux.

Elle devra être sécurisée pour l'ensemble des usagers. Elle pourra prendre la forme d'une voie partagée.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons et permettra de rallier la ruelle Ghesquière longeant le sud de la zone et permettant de rallier les secteurs alentours.

Par ailleurs, la ruelle Ghesquière devra être restructurée si nécessaire afin de supporter les futurs flux de déplacement des nouveaux usagers.

Emplacement réservé

Un emplacement réservé est localisé le long de la frange ouest de la zone. Il est dédié à l'extension du cimetière.

Intégration paysagère

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce dernier, il conviendra de conserver et conforter la haie existante sur la limite ouest de la zone et de créer une bande paysagère végétalisée sur les limites nord et est de la zone. Ceci permettra de gérer les nuisances, notamment visuelles, entre les différents secteurs.

Afin de valoriser le cadre de vie et les espaces naturels voisins de la zone, il conviendra de conserver des perspectives visuelles vers le terroir au nord.

Programmation

La zone d'étude devra respecter une densité minimale de 20 logements par hectare.

Desserte agricole

Il conviendra de conserver une desserte adaptée et suffisante pour le passage des engins agricoles exploitant les alentours.

Équipement en réseaux du site

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

3. Schéma d'aménagement

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

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



-  Zone d'étude : 1,24 Ha
-  Principe de création d'accès routiers sécurisés à la zone
-  Principe de création potentielle d'accès routiers sécurisés à la zone
-  Principe de création d'une voie primaire de desserte accompagnée d'un cheminement piétonnier et d'un traitement paysager et/ou voie partagée
-  Principe de sécurisation du carrefour
-  Création potentielle d'une voie sécurisée permettant la desserte de la zone pour tous
-  Conserver et/ou restructurer le chemin piétonnier et le liaisonner à la zone
-  Conservation et/ou confortement de la haie existante
-  Aménager une bande paysagère végétalisée permettant l'intégration de la zone depuis les abords du terriil
-  Conserver des perspectives visuelles vers le terriil
-  Emplacement réservé dédié à l'extension du cimetière

Il conviendra de respecter une densité minimale de 20 lgts/Ha
 Il conviendra de conserver une desserte adaptée et suffisante pour le passage des engins agricoles exploitant les alentours

OSTRICOURT



25m

VIII. Restructuration du pôle gare

1. *Contexte et enjeux*

La gare d'Ostricourt est située à l'extrémité sud de la commune. Elle est au cœur d'un petit secteur résidentiel rattaché au tissu urbain principal par l'habitat linéaire de la RD54. Elle ne présente pas une localisation optimale pour les habitants d'Ostricourt, c'est pourquoi il convient d'envisager quelques améliorations concernant son accessibilité et ses fonctions.

Les points prioritaires à améliorer sont la sécurisation des déplacements de tous les modes (traversées de voies, de routes), la fluidité des flux et la gestion et l'intégration des stationnements, et l'intégration paysagère et la valorisation de ce secteur en entrée de ville.

Actuellement, le pôle gare permet des déplacements ferroviaires, accueille le stationnement de vélos et permet le stationnement un peu anarchique des voitures de l'autre côté de la RD54 par rapport à la gare.

Le contexte urbain aux abords du projet présente des constructions mixtes : habitat traditionnel, habitat récent, cité, équipement, ... Ces espaces résidentiels ne possèdent pas tous d'espaces de stationnement suffisants. Il conviendra d'intégrer cette problématique au projet de développement du secteur.



Secteurs autour de la gare à restructurer

Le confortement de ce pôle dans sa dimension multimodale est un enjeu important.

2. *Orientations particulières*

Stationnement

Différents espaces de stationnement sont identifiés à proximité de la gare. Ces espaces sont à investir ou à restructurer.

L'espace situé à côté de la gare (aplat orange) possède un abri à vélos et un cheminement doux en son sein menant au quai. Cet espace accueille également des éléments techniques liés à la voie ferrée. Toutefois, la restructuration de cet espace avec une meilleure implantation et un développement de l'abri à vélo est à envisager. Il conviendra également de conserver une ou des voies douces en son sein.

L'espace situé de l'autre côté de la RD54 (aplat orange) où se garent actuellement les usagers de la gare est peu structuré, non intégré et peu sécurisé. Cet espace mérite une restructuration, une sécurisation et une intégration paysagère et urbaine.

Un autre espace de stationnement est à aménager le long de la voie ferrée (aplat marron) dans le prolongement de l'espace existant. Il prendra place le long de la voie ferrée, derrière des habitations de la rue A. France, au sein d'espaces actuellement végétalisés. Cette localisation permet de limiter les traversées d'infrastructure pour rejoindre la gare et permet également de ne pas marquer négativement le secteur par la visibilité d'espaces de stationnement souvent peu valorisants. Depuis cet espace, les liaisons douces seront privilégiées et prioritaires vers la gare.

Trois autres secteurs de stationnement sont identifiés. Ils se situent de l'autre côté de la voie ferrée le long de la rue G. Facq et de la RD54.

La rue G. Facq longeant la voie ferrée possède un espace enherbé non utilisé par les habitants pouvant être facilement aménagé en espace de stationnement (aplat violet). L'emprise de la voie et sa circulation en sens unique permet d'envisager la création de places de stationnement linéaires (à cheval ou non selon la restructuration) le long de la voie ferrée.

Le dernier espace de stationnement envisagé dans ce secteur est situé au sein d'une poche enherbée implantée le long de la RD54 (aplat écru).

Ces espaces de stationnement pourront servir aux résidents et aux usagers de la gare et devront offrir aux piétons des possibilités de déplacement sécurisé vers la gare.

Déplacement doux

Le pôle gare devra être accessible par les modes doux de façon la plus sécurisée possible. Les différents espaces de stationnement devront proposer des voies douces lisibles, marquées, sûres et les plus directes vers la gare.

Les cyclistes devront pouvoir accéder aisément, sans conflit avec les autres usagers, aux espaces qui leur seront dédiés. L'abri à vélos pourra être déplacé et restructuré afin d'être adapté à la nouvelle forme du pôle.

Sécurisation du pôle

Il conviendra de sécuriser l'ensemble des déplacements (doux, motorisés) au sein et autour du pôle gare. Ceci passera par la création de cheminements propres assez larges et bien délimités pour les usagers. Des marquages au sol sur la RD54 permettraient d'unifier les espaces et de rendre lisibles les cheminements empruntés par les usagers. Les traversées de voie ferrée et des différentes voies routières à proximité devront être sécurisées.

Intégration paysagère

Afin d'intégrer ces différents espaces dans leur environnement (naturel et urbain), afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce projet et afin d'agrémenter ce secteur situé en entrée de ville, les différents espaces de stationnement et de liaisonnement devront être traités de façon paysagère. Ils devront recevoir sur des traitements végétalisés sur leurs franges, pourront se doter de matériaux qualitatifs et de revêtements perméables dans la mesure du possible. Les franges en lien avec la RD54, la rue Serveau et la voie ferrée devront présenter un traitement végétalisé qualitatif.

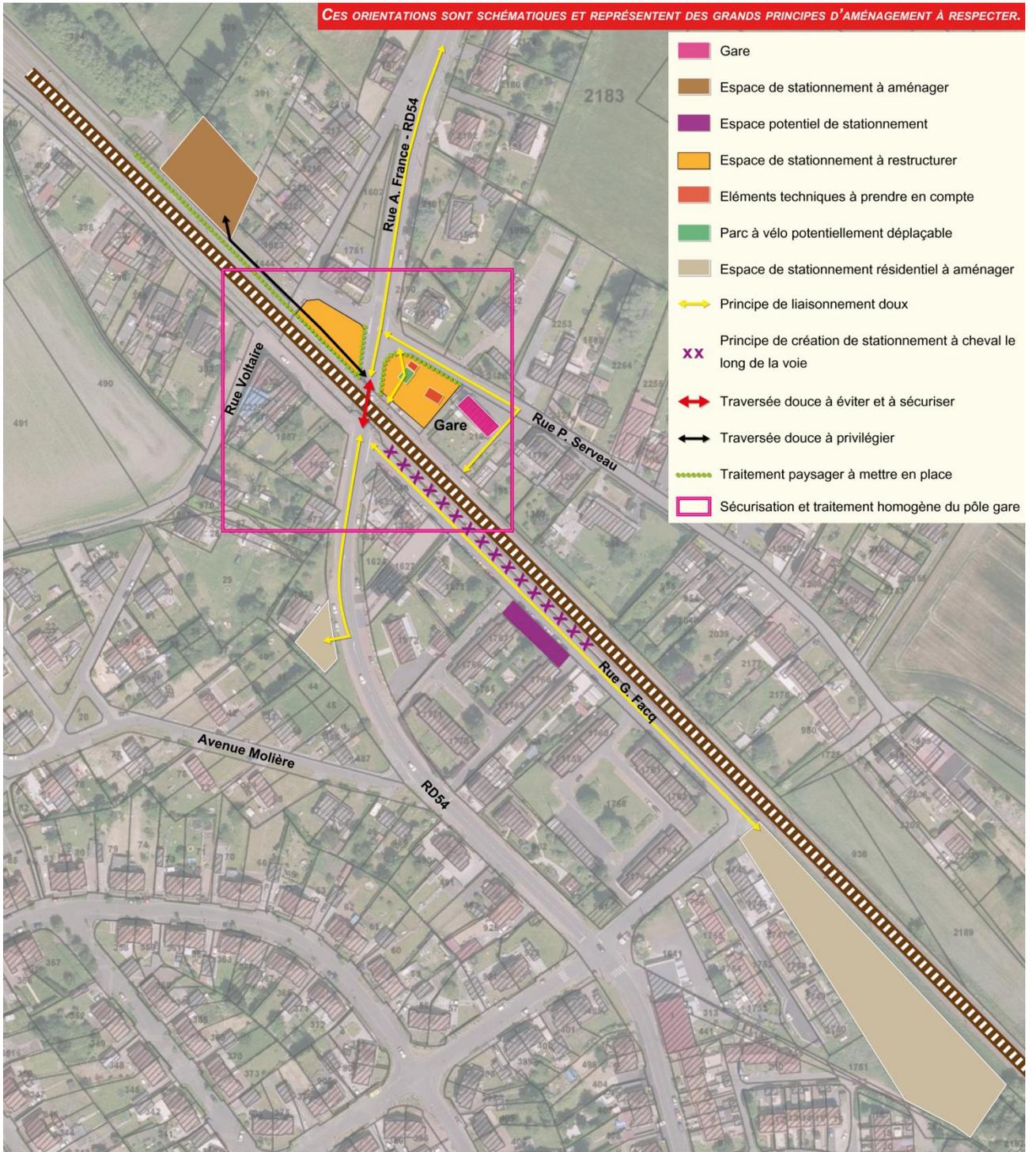
Éléments techniques

Deux éléments techniques sont implantés à proximité du parc à vélos. Ces éléments doivent être pris en compte dans les aménagements et leur déplacement est envisageable afin d'adapter le projet.

3. *Schéma d'aménagement*

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

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



- Gare
- Espace de stationnement à aménager
- Espace potentiel de stationnement
- Espace de stationnement à restructurer
- Eléments techniques à prendre en compte
- Parc à vélo potentiellement déplaçable
- Espace de stationnement résidentiel à aménager
- Principe de liaisonnement doux
- Principe de création de stationnement à cheval le long de la voie
- Traversée douce à éviter et à sécuriser
- Traversée douce à privilégier
- Traitement paysager à mettre en place
- Sécurisation et traitement homogène du pôle gare

OSTRICOURT

50m

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - PÔLE GARE.



IX. OAP – Déplacements

1. *Contexte et enjeux*

La commune d'Ostricourt possède un réseau d'infrastructures de déplacement bien développé sur son territoire. Elle dispose d'un réseau routier hiérarchisé allant de la route départementale (RD306, 54A, 54, ...) à la voie de desserte en passant par la voie de liaison. Des sentiers et itinéraires piétonniers (de randonnée ou non) sillonnent également la commune. De plus, Ostricourt dispose d'un réseau ferroviaire et d'une gare située au sud de la commune de façon déconnectée du centre-ville. Une voie ferrée principale se raccorde à trois voies ferrées secondaires au sud du territoire. La commune présente des fonctions variées sur son territoire allant de la résidence (tissu résidentiel), à l'activité économique (zone économique) en passant par les loisirs (zone de loisirs) et la préservation et valorisation de l'environnement (terril, espace boisé).

Les enjeux liés aux déplacements sont principalement liés à la fluidité et le bon liaisonnement des secteurs, ainsi que la sécurité de tous les usagers dans tous les modes de déplacement. La valorisation d'un territoire passe par ces principes et par l'embellissement du cadre de vie et donc des secteurs de déambulation.

2. *Orientations particulières*

Déplacements doux

Il conviendra de préserver et de valoriser l'ensemble des cheminements doux existants, qu'ils soient dans le tissu urbain ou au sein des espaces naturels, de loisirs afin de rendre agréable les parcours des usagers. Le chemin de randonnée « Sentier de l'Arbre-échelle fait partie de ces itinéraires à préserver et valoriser. De plus, afin de limiter l'enclavement des secteurs et afin de faciliter l'accès à tous les types de milieux communaux, il conviendra de rechercher le liaisonnement maximum de l'ensemble des espaces différents (nature, loisirs, tissu urbain, ...) du nord au sud et de l'est à l'ouest. Le piéton doit avoir une place dédiée et idéalement la plus prioritaire possible dans le réseau de déplacement. Cette réflexion peut se faire sur l'existant et sur les projets en cours ou à venir. Ainsi, le développement du pôle gare en pôle multimodal devra engendrer le renforcement des liaisons douces sécurisées entre ce dernier et le centre-ville, notamment via la RD54 (rue A. France).

La carte révèle le temps d'accessibilité piétonne depuis la gare pour des temps de 10 à 15 minutes de marche. Il est donc envisageable de développer une offre communale en lien avec cette capacité et cette possibilité de desserte depuis ce point communal.

Quelques points supplémentaires peuvent être envisagés pour faciliter les déplacements doux :

- Eviter l'encombrement des trottoirs par les véhicules,
- Développer des linéaires de déplacement adaptés aux personnes à mobilité réduite (PMR),
- Développer des continuités viaires,

Déplacement et futurs projets

Les futures zone de développement qu'elles soient résidentielles, économiques ou de loisirs, devront être parfaitement connectées au réseau existant par tous les modes de transport possibles. Une réflexion doit être réalisée sur la desserte, la sécurisation, le liaisonnement, la restructuration des réseaux existants lors de la création d'un nouveau projet et le développement d'un secteur. Ceci permettra de gérer la sécurité, d'éviter l'enclavement de quartiers et d'harmoniser le tissu urbain.

Restructuration du réseau existant

En plus d'une réflexion menée sur la restructuration de certaines voies existantes lors de la création de nouveaux projets, il conviendra de se pencher sur deux axes actuellement très empruntés et pouvant être mieux sécurisé.

Ainsi, la rue des Fusillés marquant la limite ouest de la commune est peu structurée, peu large et ne permet pas le déplacement de tous les modes de façon sécurisée. De plus, un projet est en réflexion le long de son tracé. Son recalibrage et l'intégration de tous les modes de déplacement est à réaliser. La RD3534 desservant les espaces de loisirs et la zone d'activités économiques au nord de la commune est également à sécuriser pour l'ensemble des usagers.

Entrée de ville

Parce qu'elles sont la première image et la première idée que l'on se fait d'une commune, les entrées de ville représentent de véritables seuils d'accès à vocation identitaire. Leur bonne lisibilité et leur embellissement participe à rendre le parcours communal agréable pour l'utilisateur. Il conviendra de veiller à leur qualité et à leur homogénéité sur l'ensemble de la commune.

Déplacements mixtes, multimodaux et transport en commun :

Un réseau de bus est implanté sur la commune, il dessert une partie du tissu urbain principal communal. Il est complété par une halte ferroviaire qui dispose d'un abri à vélos. Ce pôle gare va être restructuré afin d'accueillir l'ensemble des modes de déplacements de façon sécurisée. Ainsi, la problématique du stationnement y sera revue.

Il conviendra de sécuriser la traversée de la voie ferrée pour tous les modes de déplacement (cycles, piétons, voitures, poids-lourds, ...) au niveau de toutes les intersections (sud et ouest).

Desserte des différents secteurs communaux

De manière générale, l'ensemble des secteurs communaux, de toutes natures qu'ils soient doivent être accessibles par la plus large population possible. Ainsi, les espaces économiques existants ou en projet au nord et au sud, les espaces végétalisés de loisirs, les terrils ou anciens terrils, doivent tous être accessibles.

Les enjeux de sécurité y sont différents mais doivent tous être pris en compte selon les contextes.

Stationnement et espace public

Il conviendra de considérer la problématique du stationnement dans la requalification de l'espace public pour rééquilibrer et combler les besoins sur l'ensemble du territoire communal, notamment au niveau du pôle gare et du centre-ville.

Le centre-ville sera restructuré, les places existantes et les possibilités de stationnement seront étendues et repensées au sein d'espaces sécurisés et adaptées au fonctionnement des commerces. Le pôle gare se verra également restructuré et de nouveaux espaces de stationnement seront aménagés (poche, linéaire, ...) de part et d'autre de la RD54 et de la voie ferrée. Ceci devrait permettre de limiter l'encombrement des trottoirs et le stationnement anarchique et ainsi l'insécurité routière.

Voici une liste de grands principes et de généralités concernant les déplacements à respecter au sein de la commune :

Adaptation et sécurité dans les déplacements en lien avec le fonctionnement et l'évolution communale

- Adaptation aux enjeux liés à la desserte collective et à la gestion des déchets (espace suffisant pour les véhicules de secours, communaux, de transport collectif, ...),
- Mise en conformité des voies de déplacements (nouveau lotissement, flux supplémentaires, véhicules professionnels ou de transport...),
- Adapter les réseaux viaires aux évolutions communales (développement économique, développement résidentiel, développement des équipements, ...),
- Hiérarchiser le réseau de déplacement pour faciliter sa lisibilité et accroître la sécurité,
- Envisager le développement conjoint des transports en commun avec le développement communal (équipement, logement, zone économique, ...),
- Faciliter la cohabitation des modes de transport au sein des zones à enjeux : exple : zone économique : cohabitation entre poids-lourds, véhicules légers, piétons, cyclistes, ...
- Adapter les espaces de circulation à la vocation des lieux : résidence, centre-ville, zone économique (poids-lourds),
- Développer des poches de stationnement adaptées au sein des lotissements,
- Organiser les stationnements autour des secteurs à enjeux (équipements, commerces, résidence, ...)
- Eviter le stationnement anarchique,
- Faciliter et fluidifier les déplacements,
- Sécuriser les déplacements,
- Sécuriser les voiries, les sentiers piétonniers, les pistes et bandes cyclables, ...
- Sécuriser les carrefours et traversées : voie ferrée, cours d'eau, routes, ... (éviter les obstacles pour l'œil aux carrefours (jardinières, panneau d'affichage, ...)

Valorisation des axes de déplacement et valorisation par les axes de déplacement

- Valoriser les éléments d'intérêt et/ou patrimoniaux par la création d'axes de déplacements à proximité,
- Traiter de façon paysagère les continuités viaires et ferroviaires et leurs abords pour rendre agréable les déplacements au sein de la commune et tamponner une partie des nuisances.
- Valoriser les entrées de ville qui se franchissent la plupart du temps à l'aide d'un véhicule ou à pied.

Transport en commun

- Développer à proximité des points de desserte et développer le réseau vers les secteurs non desservis,
- Connecter la gare et les transports en commun avec le centre-bourg et les quartiers alentours,
- Développer les réseaux de transport en commun et les points d'arrêt,
- Développer des plates-formes multimodales,
- Favoriser le développement de voie partagée permettant la cohabitation des différents modes de déplacement en toute sécurité,
- Accompagner au maximum les déplacements routiers par des déplacements piétonniers,
- Développer des espaces de déplacement adapté à toutes les pratiques possibles,
- Développer des modes de déplacements alternatifs,

Liaisonnement et connexion par les axes de déplacement

- Liaisonner au maximum les différentes zones de développement avec l'existant,
- Eviter l'enclavement des quartiers,
- Favoriser le liaisonnement des quartiers,

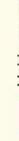
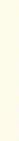
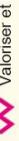
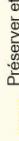
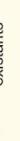
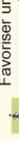
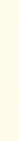
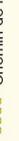
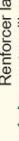
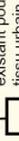
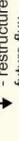
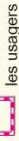
Déplacements motorisés

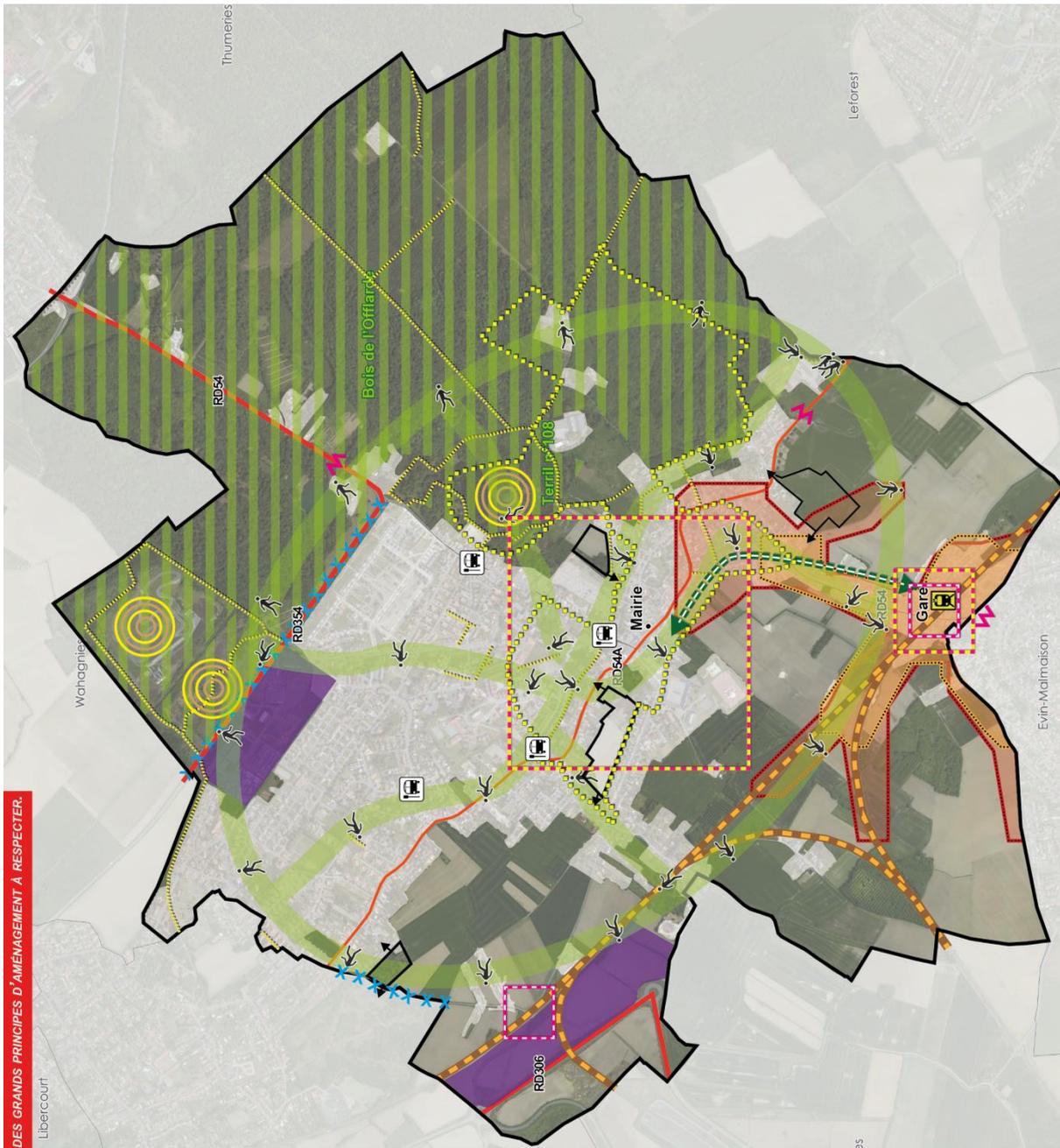
- Développer des continuités viaires,
- Eviter les impasses,

3. *Schéma d'aménagement*

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

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

-  Voie primaire
-  Voie secondaire
-  Voie ferrée
-  Valoriser et marquer davantage les entrées de ville
-  Préserver et valoriser les cheminements doux existants
-  Favoriser un maillage doux sur l'ensemble de la commune et des quartiers
-  Chemin de randonnée : Sentier de l'Arbre-échelle
-  Renforcer la liaison entre la Halte SNCF et le centre-ville par un renforcement de la mobilité douce dans la Rue Anatole France
-  Favoriser les connexions avec le réseau viaire existant pour les futurs projets pour harmoniser le tissu urbain et éviter de créer des espaces enclavés - restructurer le réseau proche afin de l'adapter aux futurs flux
-  Sécuriser les traversées de la voie ferrée pour tous les usagers
-  Sécuriser l'axe très emprunté
-  Considérer la problématique de stationnement dans la requalification de l'espace public pour rééquilibrer et combler les besoins sur l'ensemble du territoire communal : Requalification du secteur de la Halte SNCF et du centre-ville
-  Assurer la bonne desserte et la sécurité à proximité des espaces économiques existants ou futurs
-  Assurer la bonne desserte et la sécurité à proximité des espaces végétalisés de loisirs
-  Terril ou ancien terril
-  Zone accessible à pied en 15 min. depuis la gare
-  Zone accessible à pied en 10 min. depuis la gare
-  Gare
-  Arrêt de bus



OSTRICOURT

250m



ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - DÉPLACEMENTS.



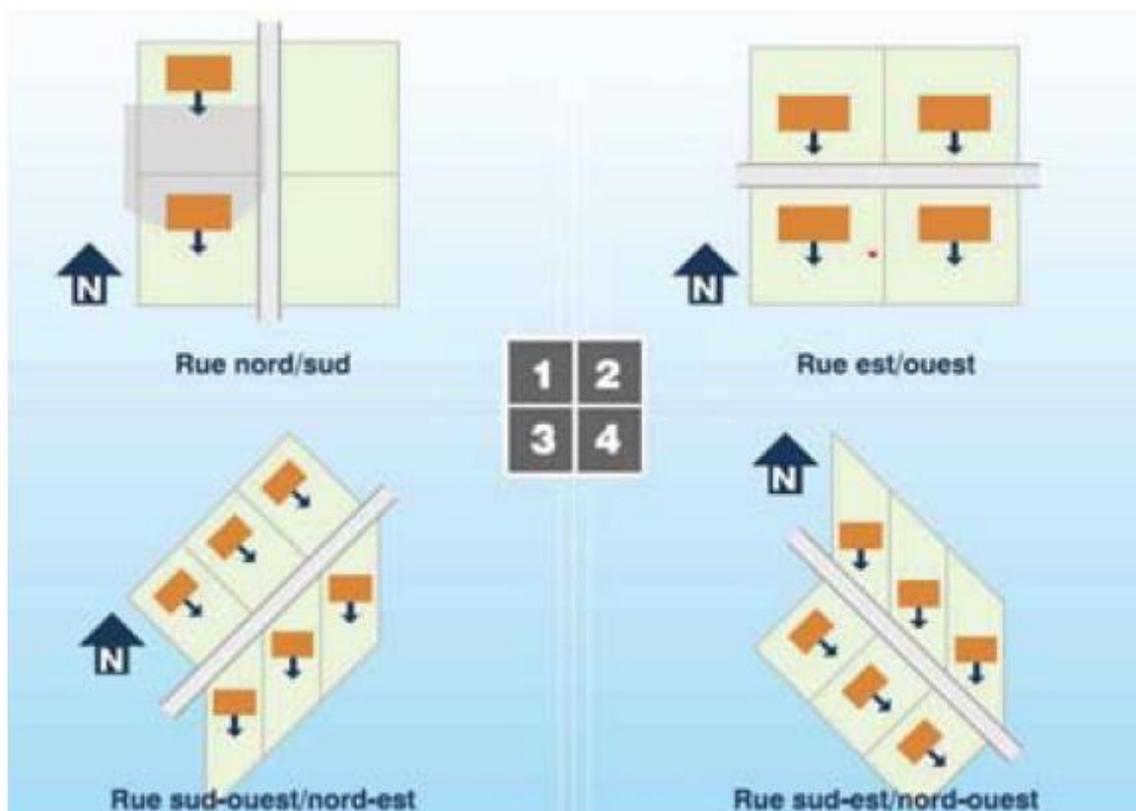
X. Recommandations pour l'aménagement des zones d'études

Aménagement bioclimatique

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

Afin d'optimiser les avantages liés à l'aménagement bioclimatique, notamment en termes de confort de vie et de réduction des coûts, il conviendra de :

- Etudier la topographie de façon à optimiser l'implantation sur la parcelle.
- Etudier les ombres portées des bâtiments et éviter les nuisances liées à celles-ci.
- Planter le jardin et les maisons de façon à ce qu'ils profitent au maximum des apports solaires (hiver= capter et retenir la chaleur ; été = capter et retenir la fraîcheur).
- Etudier les matières (eau, végétal...) et matériaux (enrobé, béton, bois...) existant à proximité et à mettre en place. Chaque élément possède des caractéristiques qui permettent de définir son efficacité selon l'environnement donné.
- Etudier les vents afin de ne pas créer de couloir de vent et de ne pas exposer les façades aux vents dominants.



Orientation du bâti à privilégier

Energie

La production et l'utilisation raisonnée de l'énergie sont des enjeux majeurs de la gestion d'un territoire. Afin de tendre vers une bonne maîtrise de l'énergie, il conviendra de :

- Appliquer à minima la RT en vigueur pour les constructions.
- Etudier les possibilités de mise en place de systèmes de production d'énergies renouvelables adaptés au contexte, et si possible de penser une mutualisation du réseau : éolienne, solaire thermique, solaire photovoltaïque, géothermie, filière bois, aérothermie.
- Etudier la possibilité de se raccorder ou de créer un réseau de chaleur.
- Mettre en place un éclairage public adapté et efficace, notamment en termes de sécurité et de consommation, et surtout non intrusif : utilité, orientation, diffusion, puissance... sont des critères à étudier lors de la conception du projet.

Déplacements et accessibilité

Les aménagements devront respecter les normes PMR en vigueur et intégrer dans la mesure du possible des stationnements et des liaisons pour les modes de déplacements doux.

Déchets

La réduction et la réutilisation des déchets fait partie des enjeux majeurs de nos sociétés, ainsi il conviendra de :

- Favoriser le tri à domicile et au sein de l'espace public avec l'implantation de points d'apport volontaire. Bien sûr en les intégrant dans le paysage.
- Inciter les habitants à s'équiper de bacs de compostage.

Eau

Afin d'appliquer une gestion maîtrisée de l'eau, il conviendra de mettre en place des moyens d'économie et de récupération de l'eau (exemple : bac de récupération des eaux de pluie).

Dispositifs Techniques

Les dispositifs implantés à l'extérieur de la construction devront être bien intégrés, de manière à minimiser leur impact visuel. Plusieurs pistes pour cela :

- Les implanter sur des constructions annexes,
- Les implanter de manière à ce qu'ils ne soient pas visibles de la voie publique ou de l'espace public,
- Les regrouper,
- Les dissimuler, par exemple par le choix d'une végétation adaptée,
- Adapter l'implantation à la composition de la construction.