# Plan Local d'Urbanisme

# HARNES

## *Orientations d'aménagement et de programmation*

Approbation
Vu pour être annexé
A la DCM du 22 septembre 2015

# TABLE DES MATIERES

**I. Avant-propos** ..... **p 3**

**II. Orientations d'aménagement et de programmation de la zone économique située au sud du Parc d'Activités de la Motte du Bois** ..... **p 4**

**III.1 Contexte et enjeux**

**III.2 Orientations particulières**

**III.3 Schéma d'aménagement**

**III. Orientations d'aménagement et de programmation de la zone située à l'est de la rue de l'Abbaye** ..... **p 8**

**IV.1 Contexte et enjeux**

**IV.2 Orientations particulières**

**IV.3 Schéma d'aménagement**

**IV. Orientations d'aménagement et de programmation de l'espace Terril** ..... **p 13**

**V.1 Contexte et enjeux**

**V.2 Orientations particulières**

**V.3 Schéma d'aménagement**

## *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'aménagement et de programmation de la zone économique située au sud du Parc d'Activités de la Motte du Bois.***

### II.1 Contexte et enjeux

Le site d'étude se dédie à l'accueil de constructions à usage d'activités économiques dans un cadre mêlant des espaces cultivés à des espaces économiques.

Afin de répondre aux demandes d'implantation de nouvelles entreprises ainsi qu'aux demandes d'extension des entreprises présentes sur le site, il est apparu nécessaire d'étendre le parc d'activités vers le sud.

Le parc d'activités de la Motte du Bois est situé à l'extrémité Nord/Est de l'agglomération de Lens-Liévin, sur la commune de Harnes. Il constitue une des portes d'entrée de la Communaupole de Lens-Liévin.

La zone d'étude représente une superficie d'environ 103 Ha et est délimitée :

- au nord par les constructions existantes du Parc d'Activités, ainsi que par la rue P. Jacquart,

- à l'ouest par des espaces agricoles et par la RD917,

- au sud par des espaces agricoles,

- à l'est par un ancien cavalier et plus loin la RD919.

La zone d'étude possède des atouts pour le développement d'activités économiques :

- une connexion à la voie d'eau avec la présence du port fluvial plus au nord,

- une grande proximité avec la RD917 permettant une liaison rapide à l'A21 (via Loison-sous-Lens) ainsi qu'à l'A1 (via Carvin),

- la future déviation de la RD919 à l'est du parc d'activités offrant un second accès vers l'A21 et l'A1,

Elle est actuellement occupée par des espaces cultivés et est directement accessible depuis la rue P. Jacquart au nord, le Chemin du Marquoy, la Voie des Iles et le Chemin des Vaches au sud.

L'enjeu de cette zone est de mêler des enjeux d'intégration urbaine et paysagère d'une zone économique dans un espace majoritairement agricole.

## II.2 Orientations particulières

### *Accès au site*

Les accès au site sont des principes d'accès pour véhicules motorisés ou non.

Cinq principes d'accès primaires à la zone sont à prévoir (voir plan) :

- 2 accès depuis le Chemin du Marquoy en venant du nord et du sud (zone ouest),
- 3 accès depuis la rue Jacquart au nord dont un se raccordant au carrefour giratoire existant,

Ces cinq accès pourront supporter la voirie principale du site. Ils seront tous en double sens de circulation et seront accompagnés d'un espace pour l'évolution des modes doux (vélos, piétons,…).

L'ensemble des accès créés sur la zone devra recevoir un traitement de mise en sécurité maximum.

### *Voirie*

Un principe de bouclage routier de la voie primaire sera à prévoir sur la parcelle d'étude depuis les accès primaires définis ci-dessus. Cette voirie structurera le nouvel îlot dans un axe ouest/est.

Cette voirie primaire devra être la plus sûre possible et s'accompagnera d'un cheminement piétonnier.

Un maillage de voiries secondaires raccordées à la voirie primaire et accompagnées de cheminements piétonniers viendra renforcer la desserte de la zone d'étude. Ce maillage permettra la desserte des entreprises.

L'ensemble des carrefours créés sur la zone devront recevoir un traitement de mise en sécurité.

Une déviation routière sera peut-être mise en place au sein de la zone d'étude, ainsi les accès seront redéfinis à ce moment. L'organisation du projet pourra être ajustée en fonction du tracé de voirie.

### *Liaisons douces*

Un maillage piétonnier sera mis en place sur l'ensemble de la zone. Il prendra appui sur les accès précités. Les voiries primaires et secondaires du projet seront accompagnées de cheminements piétonniers. Il conviendra de lier de façon douce le projet et le canal au nord et le chemin cavalier à l'est.

Ce maillage permettra la desserte de l'ensemble de la zone et limitera l'enclavement de la zone de projet.

Ces cheminements piétonniers devront être parfaitement sécurisés pour permettre un déplacement sûr au sein du projet et de la commune.

***Intégration urbaine et paysagère de la zone***

Une qualité architecturale et paysagère facilitant l'insertion du parc d'activités dans son environnement et limitant les nuisances visuelles depuis les communes d'Annay-sous-Lens et Harnes.

Les éléments techniques des bâtiments devront être les moins visibles possibles depuis l'espace public.

L'intégration paysagère du site passera par un traitement paysager de toutes les limites ouest, est, nord et sud entre les espaces urbanisés, les espaces agricoles et le site. Ce traitement permettra de tamponner les vues et autres nuisances entre les différents secteurs.

Les voiries pourront s'accompagner d'un traitement paysager qualitatif assurant une traversée agréable de la zone.

***Eléments existants sur la zone à prendre en compte***

Il conviendra de prendre en compte les lignes électriques traversant la zone d'étude.

Un espace dédié à la gestion hydraulique se situe le long de la rue Jacquart dans la moitié Est de la zone. Il conviendra de prendre en compte cet élément lors de l'aménagement de la zone.

Il conviendra également de prendre en compte les espaces bâtis existants (2 zones) dans la zone (à proximité du Chemin du Marquoy) dans la moitié ouest de la zone.

***Equipement en réseaux du site***

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

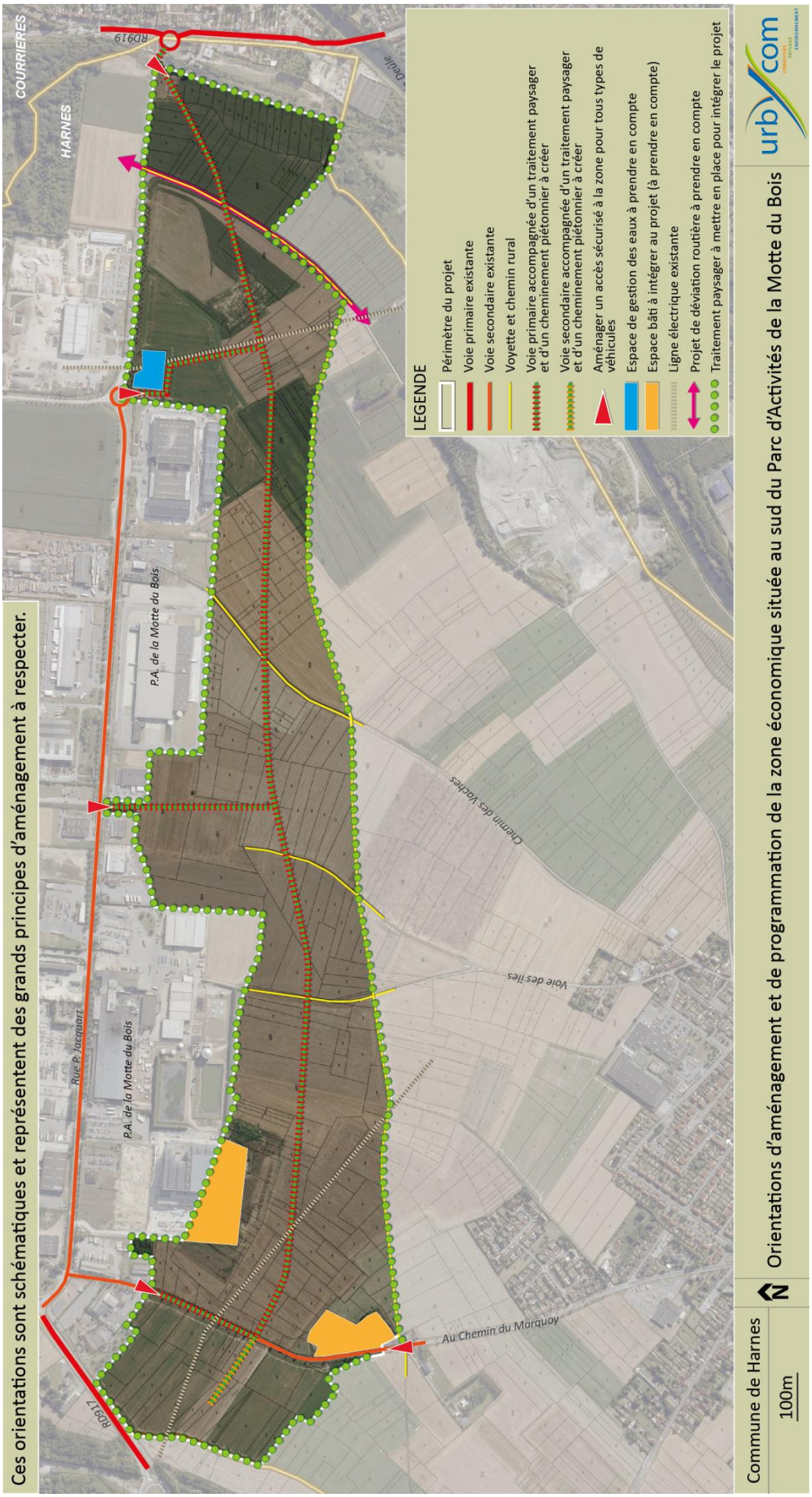
Les dispositifs de récupération des eaux pluviales auront pour objectif d'infiltrer l'eau au maximum.

***Prise en compte des projets futurs***

Un tracé de déviation routière est en projet à l'est du site le long du chemin rural. Il conviendra d'intégrer ce dernier dans la conception et l'aménagement de la zone économique.

## II.3 Schéma d'aménagement

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


COURRIERES
HARNES
RD919
RD917
P.A. de la Motte du Bois
Rue P. Jacquart
Chemin des Vaches
Voie des Iles
Au Chemin du Marquoy
LEGENDE
Périmètre du projet
Voie primaire existante
Voie secondaire existante
Voyette et chemin rural
Voie primaire accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement piétonnier à créer
Voie secondaire accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement piétonnier à créer
Aménager un accès sécurisé à la zone pour tous types de véhicules
Espace de gestion des eaux à prendre en compte
Espace bâti à intégrer au projet (à prendre en compte)
Ligne électrique existante
Projet de déviation routière à prendre en compte
Traitement paysager à mettre en place pour intégrer le projet
Ces orientations sont schématiques et représentent des grands principes d'aménagement à respecter.
Orientations d'aménagement et de programmation de la zone économique située au sud du Parc d'Activités de la Motte du Bois
Commune de Harnes
100m
urbacom

**Un phasage est prévu au niveau des ZAC : dans un premier temps la ZAC de l'Abbaye, dans un second la ZAC de la source des Moulins.**

## ***III. Orientations d'aménagement et de programmation de la zone située à l'est de la rue de l'Abbaye.***

### III.1 Contexte et enjeux

La localisation du site de l'Abbaye représente l'opportunité de combler un cœur d'îlot, puisqu'il s'agit pour le moment d'un espace agricole enclavé, de redynamiser le secteur en lien avec l'étude de reconversion Noroxo et d'améliorer la connexion avec Loison-Sous-Lens. L'aménagement de ce secteur devra permettre de répondre aux besoins communaux, en particulier en matière de logements, tout en respectant les documents supracommunaux et servitudes s'imposant à la zone.

L'aménagement du site dit de l'Abbaye a pour objectif la création d'un quartier résidentiel situé au cœur du tissu urbain, en l'articulant avec l'urbanisation environnante. Le projet doit présenter un programme de logements diversifié permettant de répondre aux besoins de la population et de créer une mixité des types de logements, nécessaire à la cohérence de l'aménagement.

Intérêts actuels du site

L'espace concerné est situé au sud-ouest de Harnes ; il est bordé à l'ouest et au sud par le territoire de Loison-Sous-Lens. Le choix de cette localisation a été influencé par plusieurs facteurs relevant des objectifs communaux mais également des principes d'urbanisation du PLU en cours, eux-mêmes orientés par un Schéma Directeur réalisé en 2009/2010. La partie ouest du site (phase 1), fait l'objet d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC).

*Urbaniser au cœur du tissu urbain et redynamiser*

Le site représente un espace libre important au cœur du tissu urbain. Ce secteur aujourd'hui globalement agricole est enclavé, par l'urbanisation, ainsi que par un parc. Bien qu'éloigné du centre de Harnes, il se situe à moins de 200 mètres du centre de Loison, et à proximité d'espaces commerciaux. Localiser un projet urbain résidentiel à cet endroit redynamisera le secteur et sera l'occasion d'en assurer une cohérence d'ensemble.

*Mettre à profit les dessertes existantes*

Le site d'étude bénéficie d'une bonne desserte puisqu'il est encadré à l'ouest par la rue de l'Abbaye, route desservant Loison et Harnes à partir de la RD917. De plus, la rue de Saint-Dizier, bien qu'aujourd'hui sous-dimensionnée, dessert le site depuis le centre-ville et depuis la rue de l'Abbaye.

*Désenclaver et améliorer les déplacements*

L'aménagement du site sera l'occasion de restructurer les voiries existantes, Rue de l'Abbaye et rue de St-Dizier.

Le réseau viaire à créer doit compléter et mailler l'ensemble des axes tertiaires de desserte résidentielle existant entre Harnes et Loison.

Le site représente également l'opportunité de développer les déplacements doux (à pied, vélos) :

-de façon générale, amorcer un maillage doux, et faciliter par ce biais l'accès aux transports collectifs et aux équipements,

-plus particulièrement, tisser des liens doux entre Harnes et Loison vers la gare,

-lier les espaces résidentiels et les espaces de loisirs,

-offrir un confort de déplacements pour les modes doux rue de l'Abbaye.

Ces aménagements permettront certes de connecter les nouveaux arrivants au reste du territoire, mais ils permettront aussi de désenclaver les quartiers alentours (cités minières de Harnes et Loison).

*Bénéficier de la qualité paysagère du site*

Le site présente un parc arboré au nord-est constituant une frange boisée intéressante pour le projet en termes de cadre de vie. Le talus (ancien cavalier) formant la limite Sud-Est du site présente également cet intérêt. Le relief offre de plus des vues lointaines agréables sur le patrimoine minier notamment (terrils).

## III.2 Orientations particulières

### *Les connexions du site au tissu urbain*

Les accès au site se feront rue de l'Abbaye, en deux points d'accroches connectant le quartier à la fois à Harnes, et à Loison-Sous-Lens ainsi qu'à la RD917. La première accroche consiste en la rue de St-Dizier, laquelle demandera à être restructurée de manière à supporter ce nouvel usage.

La seconde est à créer. Elle traversera le site et viendra connecter la rue de l'Abbaye à la rue de St-Dizier.

Il est prévue que la rue de l'Abbaye (moitié Harnes, moitié Loison) soit elle-aussi l'objet d'une restructuration, visant à en améliorer la sécurité et la fluidité, tout en l'agrémentant d'une aire cycliste et d'un aménagement paysager et de gestion des eaux pluviales.

Deux autres accès seront aménagés le long de la rue de Saint-Dizier (plus à l'est, dans le prolongement de la rue de Metz) et le long de l'Allée de Saint-Avold.

### *La trame viaire et douce interne*

Le site disposera de trois voiries d'ordre secondaire, la rue de St-Dizier, la voie reliant celle-ci à la rue de l'Abbaye et la voie reliant la rue de St-Dizier à l'Allée de Saint-Avold.

A partir de ces nouvelles voies s'égrèneront les voies tertiaires de desserte des îlots de logements, pour la plupart parallèles à la rue de St-Dizier. Ces voiries ne sont toutefois pas illustrées à ce niveau du projet.

La trame de desserte du site privilégie plutôt les mobilités douces:

-par des liaisons transversales Est-Ouest également supports de noues, desservant les îlots de logements et connectant le quartier Bellevue nouvelle aux quartiers de Loison-Sous-Lens. Ces liaisons seront sécurisées puisque majoritairement déconnectées de la trame viaire.

-par des liaisons verticales avec les espaces de loisirs situés au nord.

-par la mise en place rue de l'Abbaye d'une liaison cycliste paysagère et aménagée pour la gestion des eaux pluviales.

-par la préservation du talus de l'ancien cavalier en frange est, connectant l'ensemble au parc de loisirs au nord du site.

Au minium, 50% de la surface des voiries seront dédiées aux circulations douces sécurisées et de qualité environnementale.

***Les équipements et espaces publics***

La commune dispose déjà de nombreux équipements, complétés par la proximité d'autres à Loison-Sous-Lens. D'un point de vue scolaire, les écoles à proximité pourront accueillir les enfants.

A contrario, les espaces publics seront une des clés principales du projet.

La desserte principale et centrale du site (connectant Abbaye/St-Dizier) proposera des séquences variées et mixtes accueillant un ensemble différencié d'espaces partagés : places, squares, espaces polyvalents, poches de stationnement en entrée d'îlots...

En ce qui concerne les espaces polyvalents, il s'agira de développer des espaces mixtes à la fois pour la voiture, le piéton, le jeu et le stationnement.

D'autres lieux seront l'occasion de donner une place privilégiée à la nature et à la végétalisation du quartier, tout en offrant des zones partagées qui favorisent la rencontre et le lien social.

La zone d'étude sera également en lien avec le projet de développement d'une ligne de bus à haut niveau de service situé plus au sud.

***La gestion paysagère et environnementale***

Les espaces publics partagés intégreront la végétalisation des lieux plutôt que leur minéralisation. Dans la même optique, il s'agira de limiter l'imperméabilisation des sols. De plus, l'aménagement paysager confortera l'existant et mettra ainsi en valeur le parc au nord et l'ancien cavalier à l'est via la création d'une coulée verte, ajoutant à l'ambiance paysagère globale du site.

Le maillage doux Est-Ouest épousera la topographie du site et sera support de noues végétalisées. Celles-ci garantiront la gestion sur le site de la totalité des eaux pluviales et de ruissellement si possible, et seront perpendiculaires à la pente. Elles seront l'occasion de faire réapparaître l'eau dans la ville.

L'aménagement des îlots assurera une implantation bioclimatique des bâtiments, avec exposition Sud.

L'utilisation et l'impact de la voiture dans l'espace public sera réduit, notamment par l'avantage donné à la trame douce sur la trame viaire. Le stationnement sera limité à une place de stationnement par logement, regroupées au sein de poches en entrée d'îlots, faisant l'objet d'un traitement paysager particulier.

***La densité et les morphologies urbaines***

L'implantation sur la rue de l'Abbaye se fera en peigne, pour offrir des perméabilités visuelles et physiques Est-Ouest et pour définir un rythme de pignons ouverts sur la rue, accompagnant la topographie et le profil redessiné de cette rue.

Les logements seront orientés Sud.

Sur ce site, le SCOT préconise une densité de 25 logements à l'hectare (à minima). Le respect de cette densité implique la programmation de typologies variées.

Les logements superposés et accolés ou les individuels denses seront majoritairement implantés à l'ouest de la voirie de desserte interne principale, vers la rue de l'Abbaye, offrant un front bâti régulier et aux formes urbaines maîtrisées aux abords de cette voie structurante. Les typologies denses sont également adaptées au nord de la rue de St-Dizier car elles offrent des perméabilités vers le parc à l'arrière (plus de maîtrise des cloisonnements et clôtures). D'autres seront implantées à l'extrémité est en relation avec les habitations de l'Allée de Saint-Avold.

Entre la voirie de desserte interne et la cité Bellevue, occupée par des logements individuels, des lots libres seront privilégiés, assurant une couture urbaine cohérente. Ceux-ci seront restreints et leur surface limitée (cf. plan).

Un habitat individuel dense (lot libre, accession ou location) viendra compléter l'offre. Ils représenteront les typologies les plus présentes sur le site. L'habitat dense accolé ou superposé est présent à la même hauteur.

***Phasage***

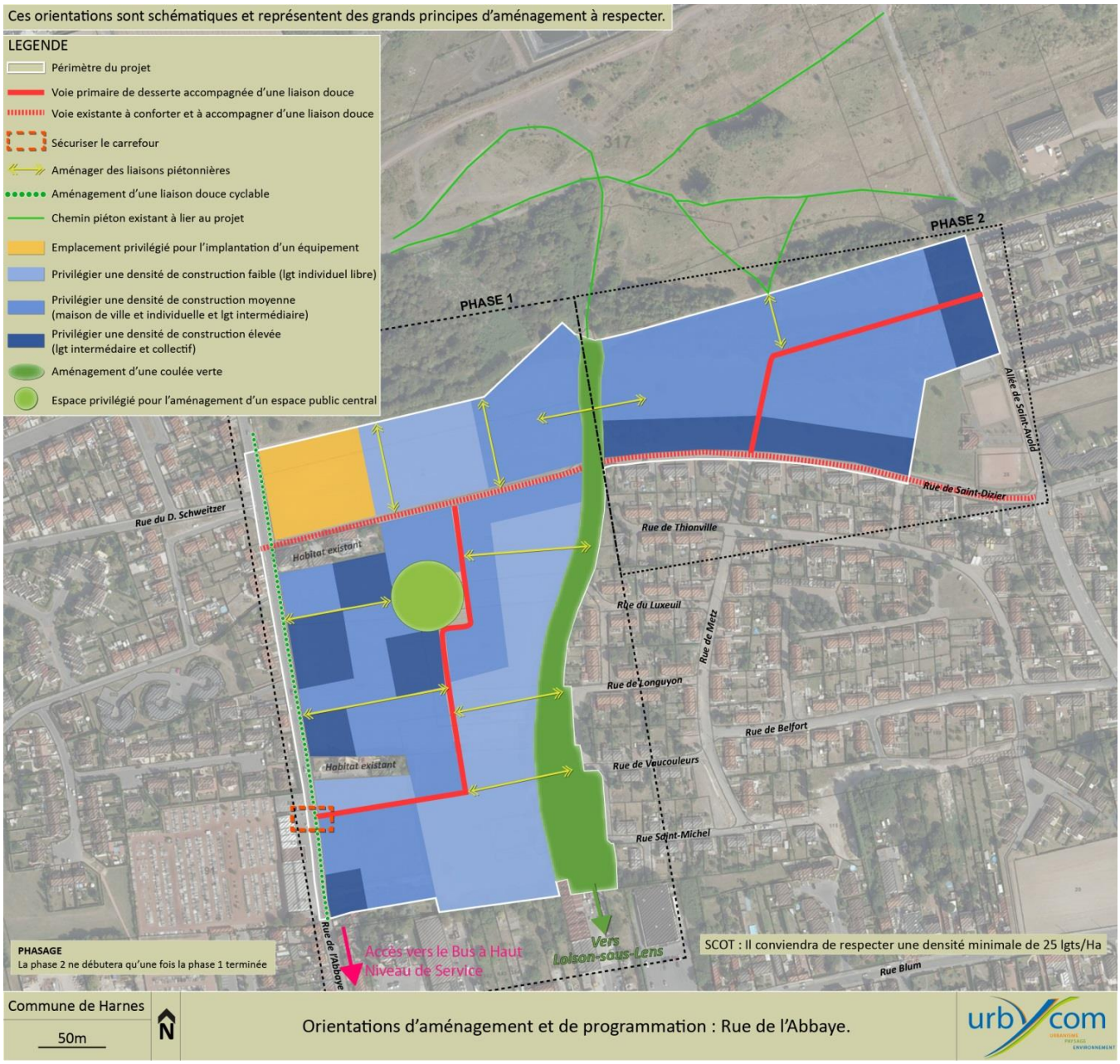
Un phasage de l'aménagement est prévu au sein de la zone d'étude. Deux phases sont prévues :

- phase 1 : secteur situé à l'ouest de la coulée verte
- phase 2 : secteur situé à l'est de la coulée verte

La phase 2 ne pourra être réalisée que lorsque la phase 1 sera terminée.

## III.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.
LEGENDE
Périmètre du projet
Voie primaire de desserte accompagnée d'une liaison douce
Voie existante à conforter et à accompagner d'une liaison douce
Sécuriser le carrefour
Aménager des liaisons piétonnières
Aménagement d'une liaison douce cyclable
Chemin piéton existant à lier au projet
Emplacement privilégié pour l'implantation d'un équipement
Privilégier une densité de construction faible (lgt individuel libre)
Privilégier une densité de construction moyenne (maison de ville et individuelle et lgt intermédiaire)
Privilégier une densité de construction élevée (lgt intermédaire et collectif)
Aménagement d'une coulée verte
Espace privilégié pour l'aménagement d'un espace public central
PHASE 1
PHASE 2
Habitat existant
Habitat existant
Rue du D. Schweitzer
Rue de Thionville
Rue du Luxeuil
Rue de Metz
Rue de Longuyon
Rue de Belfort
Rue de Vaucouleurs
Rue Saint-Michel
Rue de Saint-Dizier
Allée de Saint-Avold
Rue de l'Abbaye
Rue Blum
Accès vers le Bus à Haut Niveau de Service
Vers Loison-sous-Lens
PHASAGE
La phase 2 ne débutera qu'une fois la phase 1 terminée
SCOT : Il conviendra de respecter une densité minimale de 25 lgts/Ha
Commune de Harnes
50m
N
Orientations d'aménagement et de programmation : Rue de l'Abbaye.
urbYcom

## *IV. Orientations d'aménagement et de programmation de l'espace Terril.*

### IV.1 Contexte et enjeux

La localisation du site de la Source des Moulins représente l'opportunité de combler un cœur d'îlot, puisqu'il s'agit d'un vaste espace agricole aujourd'hui enclavé par l'urbanisation d'une part, et d'autre part par un parc, un cavalier et l'espace relatif au terril. Cet espace aujourd'hui globalement agricole est enclavé, par l'urbanisation, ainsi que par un parc. Urbaniser à cet endroit évite d'entamer la plaine agricole. Outre sa localisation au sein d'un site d'intérêt paysager, notamment lié au terril, il se situe à moins d'un kilomètre d'équipements de qualité tels que le collège, des complexes scolaires, équipements sportifs, culturels et sociaux.

Localiser un projet urbain résidentiel à cet endroit redynamisera le secteur et sera l'occasion d'en assurer une cohérence d'ensemble.

Cet espace est situé au nord de Harnes; il est encadré par divers éléments de patrimoine minier, naturels ou minéraux (terril, ancien cavalier, cités minières).

La partie située au nord représente 3 Ha et celle au sud 11,2 Ha soit un total de 14,2 Ha de zone de développement.

La partie sud de 11,2 ha ( phase 1) fait l'objet d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC).

*Mettre à profit les dessertes existantes*

Le site bénéficie d'une bonne desserte puisqu'il est encadré par le chemin de Vermelles, au gabarit relativement important, servant de voie d'entrée dans la commune; ainsi que la rue de Stalingrad et la rue des Ardennes.

*Requalifier l'entrée de ville*

Le chemin de Vermelles constitue une des entrées de ville de Harnes. Fortement fréquentée, elle ne dispose pas aujourd'hui d'un aménagement approprié, aussi bien en termes de sécurité que de marqueurs de l'urbanisation. L'aménagement de ce quartier pallierait cette insuffisance.

*Mettre en valeur la qualité paysagère et patrimoniale de l'environnement du site*

Le site présente un ensemble d'éléments patrimoniaux et paysagers, naturels ou minéraux d'intérêt. L'aménagement du site sera l'occasion de les mettre en valeur, notamment relativement au terril.

*Désenclaver et améliorer les déplacements*

L'aménagement du site sera l'occasion de restructurer les voiries existantes, chemin de Vermelles, Stalingrad, et autres axes de desserte.

Le réseau viaire à créer doit compléter et mailler l'ensemble des axes tertiaires de desserte résidentielle. Il doit permettre de renforcer les liaisons interquartiers et d'améliorer la cohérence d'ensemble du secteur.

Le site représente également l'opportunité de développer les déplacements doux (à pied, vélos) :

-de façon générale, amorcer un maillage doux, et faciliter par ce biais l'accès aux transports collectifs et aux équipements,

-conforter la vocation du mail piéton de la boucle 18 jouxtant le site,

-améliorer les accès au parc.

Ces aménagements permettront certes de connecter les nouveaux arrivants au reste du territoire, mais ils permettront aussi de désenclaver les quartiers alentours.

## IV.2 Orientations particulières

L'aménagement du site consiste en la création d'un quartier résidentiel situé au cœur d'un secteur urbain en restructuration, avec lequel il faut l'articuler. Sa localisation représente l'opportunité de redynamiser le secteur, et d'en assurer une cohérence d'ensemble, sur un espace agricole enclavé, d'autant qu'il y envisagé d'y voir implanté à très long terme une ligne de transport collectif en site propre.

### *Les connexions du site au tissu urbain et la trame viaire*

Les accès au site seront nombreux. Les accroches se feront à partir des rues existantes suivantes, et nécessitant ainsi une restructuration : rue des Ardennes en plusieurs points, chemin de la 2ème Voie, rue de Stalingrad, chemin de Vermelles. La rue de Stalingrad devra être particulièrement restructurée. Pour le chemin de Vermelles, il s'agit surtout de réaménager l'entrée de ville et donc de quartier.

Un axe primaire Nord-Sud sera créé entre le Chemin de Vermelles et la rue de Stalingrad. Il constituera la voie primaire structurante du site. Un second axe primaire sera créé entre le chemin de Vermelles et le projet réalisé pour déboucher de nouveau sur la rue de Vermelles.

Un axe Ouest-Est entre le chemin de la deuxième voie et un des accès depuis la rue des Ardennes constituera la voie secondaire structurante.

Le réseau viaire sera ainsi hiérarchisé :

-deux voies primaires structurantes,

-une voirie secondaire en double sens de circulation,

-des voiries de desserte mixtes (tous modes de circulation cohabitant), il sera proposé un nouveau partage de la voirie, accordant une large place aux modes doux,

-un ensemble de cheminements modes doux à l'écart de la circulation automobile.

L'idée est également de réduire le bruit lié à la circulation motorisée.

Des liaisons douces seront aménagées:

-vers le nord pour rejoindre le terril,

-vers l'ouest pour rejoindre la Boucle 18,

-permettant de circuler entre les îlots,

-reliant les espaces publics entre eux.

***Les équipements, les espaces publics et les espaces verts***

La commune dispose déjà de nombreux équipements. Le site se situe à moins d'un kilomètre d'équipements de qualité tels que le collège, des complexes scolaires, équipements sportifs, culturels et sociaux.

D'un point de vue scolaire, les cités à proximité pourront accueillir les enfants. Toutefois, les besoins étant fluctuants selon les époques, il paraît indispensable de prévoir l'emplacement ou la connexion avec d'éventuels équipements, mais aussi de créer des connexions inter-équipements.

Les espaces publics seront une des clés principales du projet.

En ce qui concerne les espaces publics au sens large, il s'agira notamment de développer des espaces mixtes et partagés à la fois pour la voiture, le piéton, le jeu et le stationnement.

La végétation sera l'élément structurant de mise en valeur des espaces publics.

Le projet conservera une certaine «respiration» au sein du quartier, par la mise en place d'une perception végétale dominante. Il sera aménagé un ensemble de continuités végétales au cœur du paysage urbain, telles que des coulées vertes pénétrant les îlots bâtis et reliant le quartier aux espaces naturels avoisinants.

Des espaces paysagers à vocation multiple seront aménagés: jardins familiaux, jardins collectifs, espaces sportifs et de jeux, prairie fleurie… Ils se situeront majoritairement sur les franges et à proximité du terril et de façon la plus centrale possible.

***La gestion paysagère et environnementale***

Les espaces publics partagés intégreront la végétalisation des lieux plutôt que leur minéralisation. Dans la même optique, il s'agira de limiter l'imperméabilisation des sols. De plus, l'aménagement paysager confortera l'existant et mettra ainsi en valeur le terril au nord (patrimoine classé) et le cavalier à l'ouest via notamment la création de perspectives visuelles. Il s'agira de prolonger cette qualité paysagère et naturelle, support de mobilités douces au sein du site.

Des continuités végétales seront aménagées de manière à être supports de biodiversité.

En dehors de quelques implantations régulières au sein des espaces les plus urbains (placettes, voiries reliant le chemin de la 2ème voie à la rue des Ardennes), la disposition du végétal dans l'espace est plutôt libre.

Le végétal sera présent sous des formes diverses, du plus horticole au plus naturel (linéaires de voiries arbustifs, façades et toitures végétalisées, noues...).

La totalité des eaux pluviales sera gérée sur le site. La gestion alternative sera mise en œuvre, avec des noues et un bassin de rétention, permettant par ailleurs de rendre l'eau visible et de contribuer à l'animation des espaces publics. Les noues constitueront un réseau diversifié associé aux cheminements et ensembles d'habitat. La présence de nombreux espaces végétalisés devra permettre la maîtrise du ruissellement.

L'utilisation et l'impact de la voiture dans l'espace public sera réduit, notamment par l'avantage donné à la trame douce sur la trame viaire. Le stationnement sera limité à deux places de stationnement par logement, dont une partie regroupée au sein de placettes, faisant l'objet d'un traitement paysager particulier.

L'aménagement des îlots assurera une implantation ainsi qu'une conception bioclimatique des bâtiments.

Une étude paysagère devra être réalisée par l'aménageur lors de l'aménagement de la zone.

***La densité et les morphologies urbaines***

Sur ce site, le SCOT préconise une densité de 25 logements à l'hectare (à minima). Le respect de cette densité implique la programmation de typologies variées.

Le site comprendra une variété de logements et typologies (tailles, formes, publics), du lot libre au petit collectif, en passant par les logements individuels groupés/intermédiaires.

Le parti d'aménagement devra assurer une «transition harmonieuse» entre formes urbaines existantes et projetées (lots libres mitoyens < individuels < groupés < collectifs) garantissant ainsi des relations appropriées aux franges.

***Risques***

Des risques miniers sont présents accompagnant le terril situé au nord de la zone d'étude. Il conviendra de les prendre en compte dans les aménagements.

Pour pallier ces risques, une bande tampon d'inconstructibilité sera mise en place autour du terril. Elle pourra éventuellement accueillir un espace naturel pédagogique.

***Phasage***

Un phasage de l'aménagement est prévu au sein de la zone d'étude. Deux phases sont prévues :

- phase 1 : secteur situé au sud du Chemin de Vermelles
- phase 2 : secteur situé au nord du Chemin de Vermelles

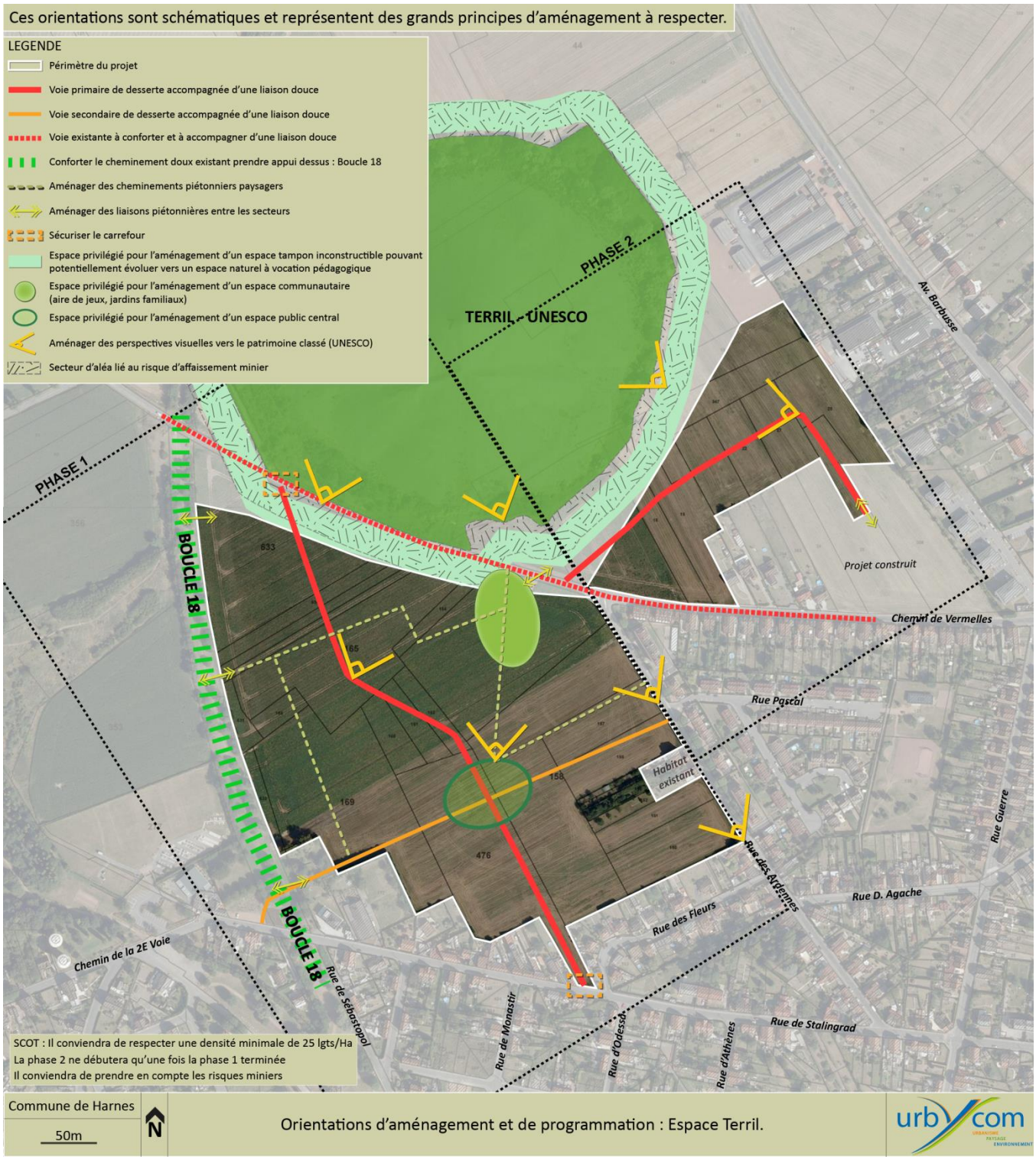
La phase 2 ne pourra être réalisée que lorsque la phase 1 sera terminée.

***Mixité sociale***

La programmation de logements doit respecter les objectifs du PLH : réalisation d'au moins 48 PLAI et 60 PSLA sur la zone.

## IV.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.
LEGENDE
Périmètre du projet
Voie primaire de desserte accompagnée d'une liaison douce
Voie secondaire de desserte accompagnée d'une liaison douce
Voie existante à conforter et à accompagner d'une liaison douce
Conforter le cheminement doux existant prendre appui dessus : Boucle 18
Aménager des cheminements piétonniers paysagers
Aménager des liaisons piétonnières entre les secteurs
Sécuriser le carrefour
Espace privilégié pour l'aménagement d'un espace tampon inconstructible pouvant potentiellement évoluer vers un espace naturel à vocation pédagogique
Espace privilégié pour l'aménagement d'un espace communautaire (aire de jeux, jardins familiaux)
Espace privilégié pour l'aménagement d'un espace public central
Aménager des perspectives visuelles vers le patrimoine classé (UNESCO)
Secteur d'aléa lié au risque d'affaissement minier
PHASE 2
TERRIL - UNESCO
PHASE 1
BOUCLE 18
BOUCLE 18
Av. Barbusse
Projet construit
Chemin de Vermelles
Rue Pascal
Habitat existant
Rue Guerre
Rue des Ardennes
Rue D. Agache
Rue des Fleurs
Chemin de la 2E Voie
Rue de Sébastopol
Rue de Monastir
Rue d'Odessa
Rue d'Athènes
Rue de Stalingrad
633
165
169
158
476
SCOT : Il conviendra de respecter une densité minimale de 25 lgts/Ha
La phase 2 ne débutera qu'une fois la phase 1 terminée
Il conviendra de prendre en compte les risques miniers
Commune de Harnes
50m
N
Orientations d'aménagement et de programmation : Espace Terril.
urbycom