

## Territoire Sud-Opalien

Airon-Notre-Dame  
Airon-Saint-Vaast  
Berck-sur-Mer  
Colline-Beaumont  
Conchil-le-Temple  
Groffliers  
Rang-du-Fliers  
Tigny-Noyelle  
Verton  
Waben

# Orientations d'Aménagement et de Programmation

---

## Partie 2. OAP - Volet Aménagement.





# SOMMAIRE

|                                                                                                 |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Localisation et principes généraux des Orientations d'Aménagement et de Programmation</b> | <b>5</b>  |
| 1.1 Localisation des zones d'Aménagement                                                        | 5         |
| 1.2 Les principes génériques d'aménagement recherchés dans la production des OAP                | 9         |
| <b>2. Détail des Aménagements et de la programmation proposés par site</b>                      | <b>14</b> |
| 2.1. OAP site n°1- Les Tulipes – route de Merlimont - ville de Berck sur Mer                    | 14        |
| 2.2. OAP site n°2- Terminus –Rue du Docteur Calot et Bvd de la Manche - ville de Berck sur Mer  | 25        |
| 2.3. OAP site n°3- Dune Oasi – rue du Corps de Garde– ville de Berck sur Mer                    | 29        |
| 2.4. OAP site n°4- Chemin aux Raisins – ville de Berck sur Mer                                  | 33        |
| 2.5. OAP site n°5- Trou aux loups– ville de Berck sur Mer                                       | 36        |
| 2.6. OAP site n°6- Avenue de Verdun/ Impasse Tatave– ville de Berck sur Mer                     | 39        |
| 2.7. OAP site n°7- Site économique de la Vigogne– ville de Berck sur Mer                        | 42        |
| 2.8. OAP site n°8- Rue du 8 mai 1945 et Avenue de la République– ville de Berck sur Mer         | 44        |
| 2.9. OAP site n°9- Avenue de Boulogne – Impasse de la Flaque Grise – ville de Berck sur Mer     | 47        |
| 2.10. OAP site n°10- Rue du 8 mai 1945 - Avenue du Docteur Quettier – ville de Berck sur Mer    | 50        |
| 2.11. OAP site n°11- Densification rue du Foier – ville de Berck sur Mer                        | 54        |
| 2.12. OAP site n°12- L'anse des Sternes – ville de Berck sur Mer                                | 56        |
| 2.13. OAP site n°22- Plaine de l'Eglise – ville de Berck-sur-Mer                                | 63        |
| 2.14. OAP site n°13- zone UC- Rue Jean Moulin – commune de Rang du Fliers                       | 66        |
| 2.15. OAP site n°14- zone 1AU- Route de Montreuil – commune de Rang du Fliers                   | 69        |
| 2.16. OAP site n°15- ZAC Champ Gretz - commune de Rang du Fliers                                | 73        |
| 2.17. OAP site n°23- Centre-bourg – commune de Rang du Fliers                                   | 82        |
| 2.18. OAP site n°16- zone 1AU- Route de Wailly – commune de Verton                              | 85        |
| 2.19. OAP site n°17- zone UE- Route de Waben – commune de Verton                                | 88        |
| 2.20. OAP site n°18 – Zone 1AU - Rue des Ecoles - commune de Groffliers                         | 90        |
| 2.21. OAP site n°19 – Zone 1AU - Rue des Ecoles - commune de Conchil le Temple                  | 94        |
| 2.22. OAP site n°20- zone 1AUT- Rue des Croisés – commune de Colline Beaumont                   | 96        |
| 2.23. OAP site n°21- zone 1AU - Impasse de la Mairie – commune de Tigny Noyelle                 | 101       |
| <b>3. Tableaux de synthèse</b>                                                                  | <b>98</b> |





## 1. Localisation et principes généraux des Orientations d'Aménagement et de Programmation

### 1.1 Localisation des zones d'aménagement

La localisation des Orientations d'Aménagement du territoire Sud Opalien répond à plusieurs ambitions :

**Tenir compte de l'environnement naturel, afin d'éviter et de réduire l'impact potentiel du développement bâti, traduction des ambitions croisées du PADD.**

Plusieurs sites potentiels de développement (au sein de la zone urbaine et en extension) ont été analysés dans le cadre de l'évaluation environnementale en continu du document Plan Local d'Urbanisme Intercommunal.

Les analyses ont été de deux types :

- analyses écologiques : permettant de définir les enjeux environnementaux relatifs à la faune, flore sur plusieurs sites ainsi que les enjeux écologiques résultants.

Les enjeux écologiques sont pris en considération dans le cadre des OAP.

- **la caractérisation des zones humides.** En effet, plusieurs zones sont identifiées comme zones humides par le SDAGE Artois Picardie, des SAGES de la Canche et de l'Authie (en projet). Certaines d'entre elles concernées par des ambitions de développement qu'elles se situent dans la partie actuellement urbanisée des communes ou en extension, ont donc fait l'objet d'une caractérisation.

La collectivité a de plus systématisé, ce type d'analyse sur de nombreuses zones AU, dès que la connaissance de terrain suspectait l'existence d'une zone humide.

Les conclusions de ces études ont alors été synthétisées et une hiérarchisation des sites en fonction des enjeux relevés par les écologues a été établie.

Les secteurs à fort enjeu ont été écartés des ambitions de développement, tandis que les secteurs à enjeux faibles à moyen et répondant aux objectifs du PADD (renforcement de la trame urbaine, proximité des équipements et transports en commun, optimisation foncière...) ont été retenus.

Les OAP décrites ci-après (associées aux résultats des études annexées au RP7) témoignent de la difficile traduction d'un projet de territoire ambitieux et de la recherche permanente d'un urbanisme de projet de qualité sur un territoire contraint.

#### **Localiser les opérations prioritairement sur le tripôle : Berck-sur-Mer, Verton, Rang-du-Fliers**

Les Orientations d'Aménagement définissent des opérations localisées prioritairement sur les communes du Tripôle où le PADD compatible avec le SCOT approuvé le 30 janvier 2014, prévoit 87% du développement du territoire Sud Opalien soit environ 218log/an pour un total d'environ 250log/an à l'échelle de l'ex Communauté de Communes Opale Sud.

C'est ainsi que sur la ville centre de Berck sur Mer, 10 sites (en renouvellement, en renfort et en extension) ont fait l'objet d'une OAP.

De même, les communes de Verton et Rang-du-Fliers portent le projet communautaire de la ZAC du Champ Gretz et traduisent ainsi une partie importante des ambitions de développement Sud Opaliennes. Sur ces deux villes, 4 OAP ont été étudiées.

C'est également sur le tripôle que la majorité des équipements sont localisés et que les activités économiques touristiques et de santé se situent (source d'emplois locaux importante).

### Localiser les opérations au plus proche des équipements y compris en communes rétro littorales

Le PADD du territoire Sud Opalien priorise le développement au sein de la trame urbaine existante et initie l'ouverture à l'urbanisation à un développement concentrique.

Les parcelles retenues seront alors :

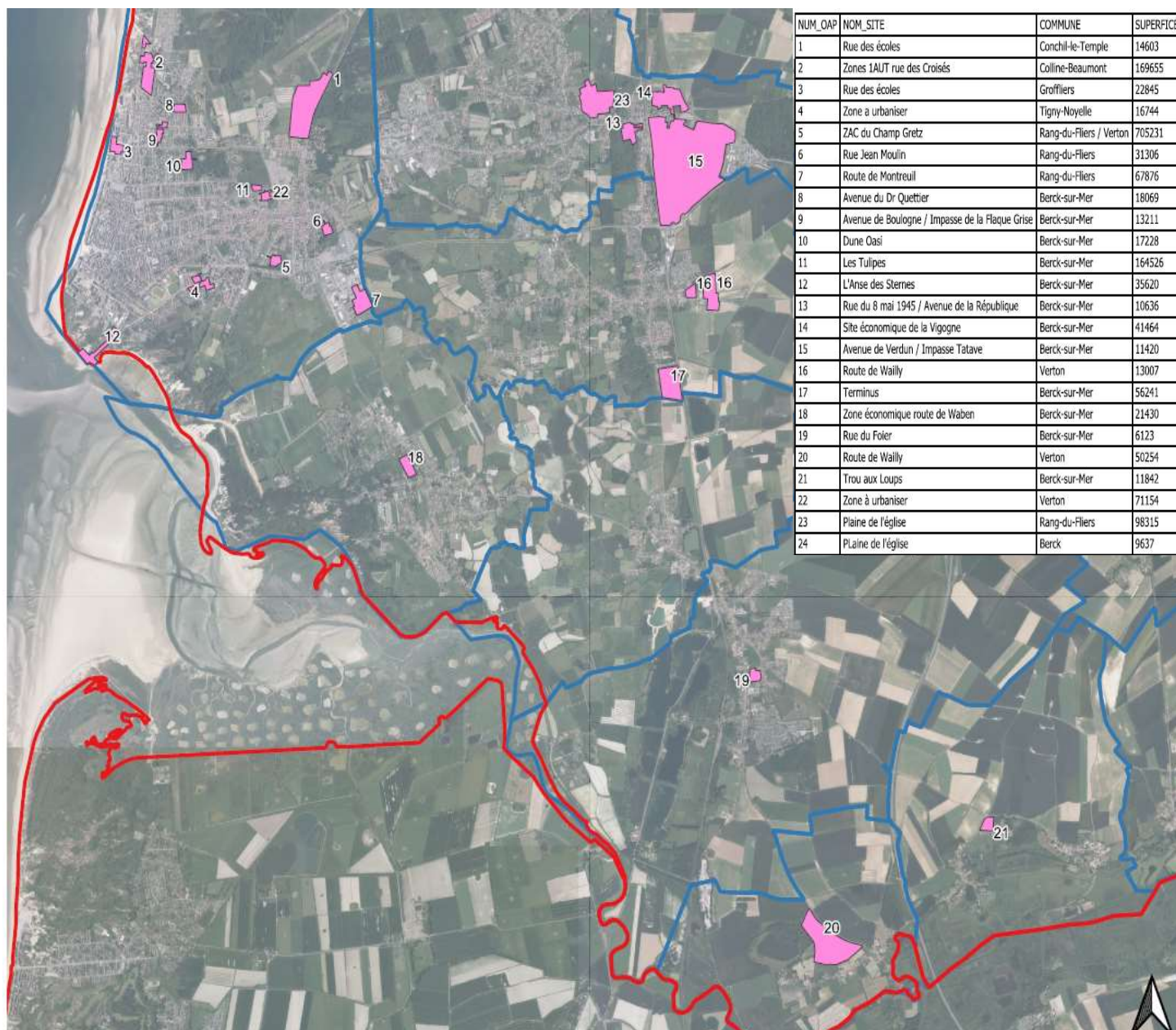
- celles comptabilisées au plus près des équipements (scolaires, sportifs, administratifs, axes de mobilité et moyens de transport, ...) : en U au plan de zonage.
- celles qui assurent le renforcement de la centralité : en zone AU.

Avant tout, les parcelles choisies devront limiter l'impact des nouvelles constructions dans le paysage, en évitant les contraintes naturelles et risques ou en proposant de nouvelles formes urbaines (promotion d'un habitat résilient par exemple), et en dehors des périmètres de protection des exploitations agricoles ou activités industrielles.

**Tableau synthétique des zones faisant l'objet d'une OAP**

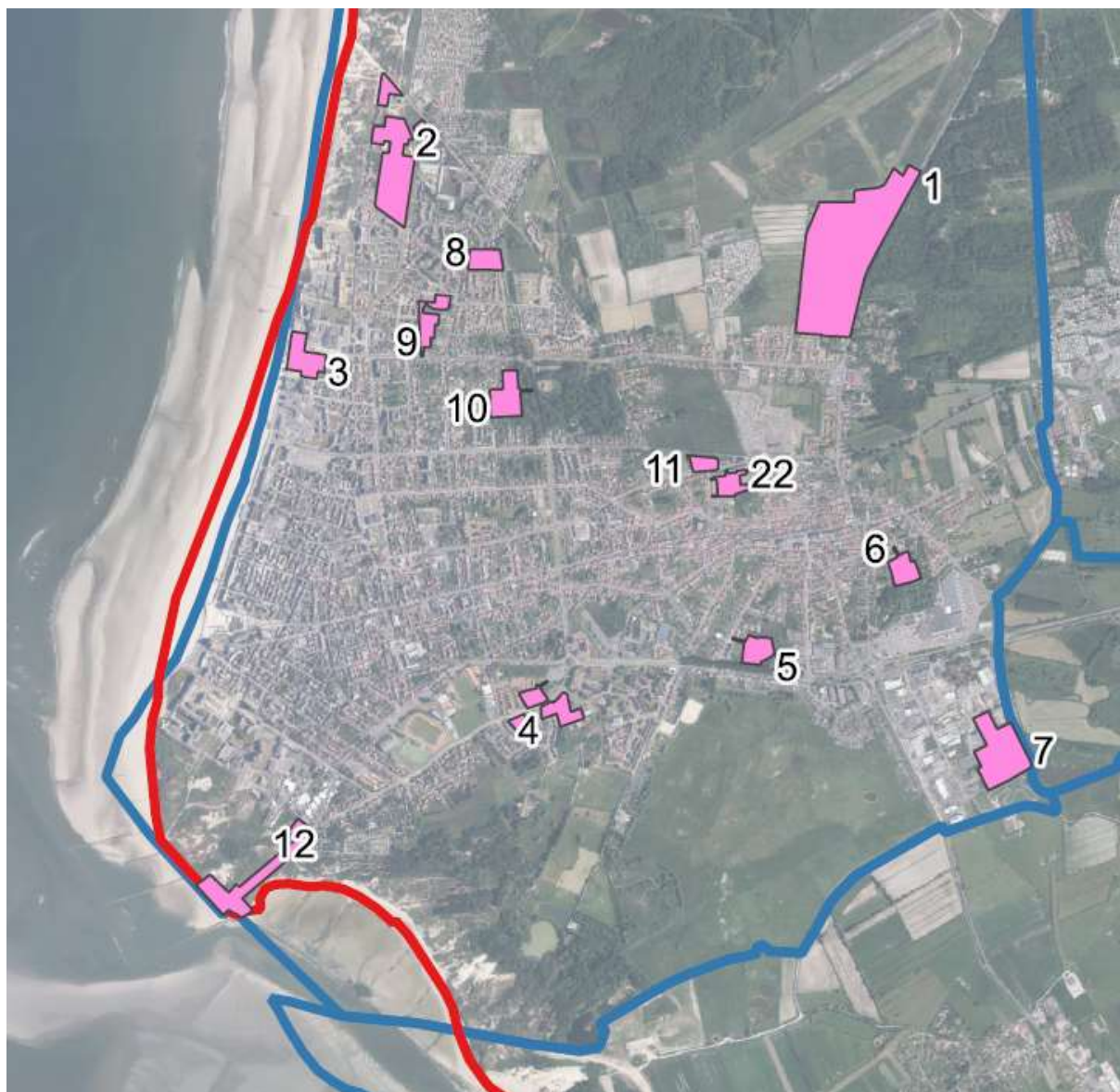
| Communes                 | Sites     | Localisation         | Superficie en ha | Zonage réglementaire | Vocation de la zone |
|--------------------------|-----------|----------------------|------------------|----------------------|---------------------|
| <b>BERCK</b>             | Site n°1  | Les Tulipes          | 16.5             | 1AUR+1AUE            | Mixte               |
|                          | Site n°2  | Terminus             | 5.64             | UD                   | Mixte               |
|                          | Site n°3  | Dune Oasi            | 1.73             | UB+N                 | Habitat/<br>Naturel |
|                          | Site n°4  | Chemin aux Raisins   | 2.15             | UD                   | Habitat             |
|                          | Site n°5  | Trou aux loups       | 1.19             | 1AU                  | Habitat             |
|                          | Site n°6  | Impasse Tatave       | 1.1              | 1AU                  | Habitat             |
|                          | Site n°7  | La Vigogne           | 4.16             | UE                   | Economie            |
|                          | Site n°8  | Av de la république  | 1                | 1AU                  | Habitat             |
|                          | Site n°9  | Av de Boulogne       | 1.32             | 1AU                  | Habitat             |
|                          | Site n°10 | Av du Dr Quettier    | 1.81             | 1AU                  | Habitat             |
|                          | Site n°11 | Rue du Foier         | 0.6              | UD                   | Habitat             |
|                          | Site n°12 | Les sternes          | 3.57             | Nen + NL + N         | Touristique         |
| <b>RANG DU FLIERS</b>    | Site n°22 | Plaine de l'Eglise   | 0.97             | UD                   | Habitat             |
|                          | Site n°13 | Rue Jean Moulin      | 3.14             | UC                   | Habitat             |
|                          | Site n°14 | Route de Montreuil   | 6.81             | 1AU                  | Habitat             |
|                          | Site n°15 | ZAC Champ Gretz      | 70.72            | 1AU/UDa              | Mixte               |
|                          | Site n°23 | Centre-bourg         | 0.73             | UC                   | Habitat             |
| <b>VERTON</b>            | Site n°16 | Route de Wailly      | 6.34             | 1AU                  | Habitat             |
|                          | Site n°17 | Route de Waben       | 7.13             | UE                   | Economie            |
| <b>GROFFLIERS</b>        | Site n°18 | Rue des Ecoles       | 2.3              | 1AU                  | Habitat             |
| <b>CONCHIL LE TEMPLE</b> | Site n°19 | Rue des Ecoles       | 1.46             | 1AU                  | Habitat             |
| <b>COLLINE BEAUMONT</b>  | Site n°20 | Rue des Croisés      | 17               | 1AUT                 | Touristique         |
| <b>TIGNY NOYELLES</b>    | Site n°21 | Impasse de la Mairie | 1.68             | 1AU                  | Habitat             |

## Localisation sur le territoire Sud Opalien





## Zoom sur la ville centre de Berck sur Mer



## 1.2 Les principes génériques d'aménagement recherchés dans la production des OAP

Chaque zone de développement proposée répond aux besoins identifiés et tient compte de la préservation des richesses naturelles et paysagères du territoire.

L'établissement de l'orientation d'aménagement nécessite une approche large qui intègre la prise en compte :

- de l'environnement immédiat (géographie du site, nature du sous-sol, orientation, les vents dominants, les vues...)
- des infrastructures du site (routière, établissements publics, stationnement, réseaux publics, déchetterie), en vue d'un bon fonctionnement des constructions dans le futur, mais également à court terme pour le chantier
- des ressources naturelles (sources d'eau, bois, ...) à protéger ou utiliser

Plusieurs notions sont abordées et traduites au sein des orientations d'aménagement et de programmation proposées.

- Une implantation et des dessertes à privilégier : **volet mobilité**
- Une adaptation des constructions à la géographie du site pour diminuer l'impact du bâti dans le paysage : **volet aménagement**
- Une mixité possible de certaines opérations entre équipements, activités et habitat : **volet programmation habitat et un travail sur une densité adaptée.**

### ☐ Assurer les dessertes et renforcer les circulations piétonnes et deux roues

Les dessertes du site, aussi bien routières que piétonnes et deux roues, seront prises en compte afin de promouvoir les liaisons entre quartiers et éviter l'écueil parfois constaté d'une urbanisation « enclavée ». Il sera recherché la réalisation de quartiers connectés au travers :

- des aménagements de voirie qui favorisent le partage des espaces et assurent des conditions de sécurité (réduction de la vitesse,...)
- des aménagements pour les services de transports en commun.

La distribution et l'accessibilité des personnes à mobilité réduite seront intégrées aux réflexions d'aménagement du quartier et des logements.

Les ressources naturelles en place sur le site sont intégrées à la réflexion : nature des sols et sous-sol (et potentiel mis en œuvre des systèmes de production de chaleur à partir des ressources), l'orientation (recours à l'énergie solaire et minimisation des énergies fossiles), orientation des vents dominants,...

### **Voiries et cheminements :**

- ✓ Limiter les remblais-déblais.
- ✓ Maîtriser la place de la voiture : limiter la taille des voiries, privilégier les voiries partagées, les sens uniques, privilégier des poches de stationnement peu visibles.
- ✓ Proposer des liaisons douces séparées de la voiture.
- ✓ Encourager aux déplacements doux en prévoyant du stationnement vélo lorsque c'est opportun et en proposant des poches de stationnement pour le covoiturage dans les opérations importantes (cf exemple ZAC Champ Gretz), pouvant servir plus généralement aux habitants d'une commune ou d'un secteur.
- ✓ Ne pas sur-dimensionner les espaces de stationnement, favoriser les mutualisations.
- ✓ Valoriser les itinéraires de randonnées et les entretenir, préserver et entretenir les chemins ruraux.
- ✓ Privilégier des revêtements perméables en fonction de la nature des sols.
- ✓ Permettre l'accessibilité (largeur des cheminements adaptée, alignement du mobilier en dehors du cheminement, zones de repos...), sécuriser
- ✓ Adapter l'éclairage, l'optimiser, éviter de le surdimensionner ; choisir un éclairage économe en énergie.

## ❑ Assurer l'intégration des constructions dans leur environnement

La **définition de la forme urbaine** des constructions (habitat de ville, maison individuelles, petit collectif,...) prendra en compte le tissu bâti environnant afin d'organiser les transitions urbaines et éviter le phénomène de rupture. La flexibilité (= possibilité d'évoluer dans le temps en fonction des utilisateurs) du programme pourra être un élément supplémentaire à intégrer.



Par une **orientation adaptée des bâtiments, et un gabarit maîtrisé**, le projet visera à promouvoir un habitat faiblement consommateur en énergie fossile : il s'agit de tirer avantage des ressources renouvelables à disposition. De même, le projet mesurera les impacts des constructions les unes sur les autres (phénomène des ombres portées) afin d'apporter un confort similaire pour l'ensemble des constructions.

Pour aller plus loin, les futurs aménageurs veilleront à proposer :

- un habitat dont la consommation de l'énergie sera maîtrisée (une isolation performante, un système de chauffage adapté, un système de ventilation performant,...),
- une conception d'aménagement qui assure le confort visuel, acoustique et thermique des habitants : isolation des circulations, emplacement des locaux techniques, éclairage naturel, échappées visuelles, protection solaire...

## ❑ Une gestion durable de l'eau

Une gestion optimale de l'eau : système de récupération des eaux pluviales, réutilisation des eaux pluviales dans l'habitat, système d'économiseurs d'eau,... sera recherché au sein de chaque nouveau quartier.



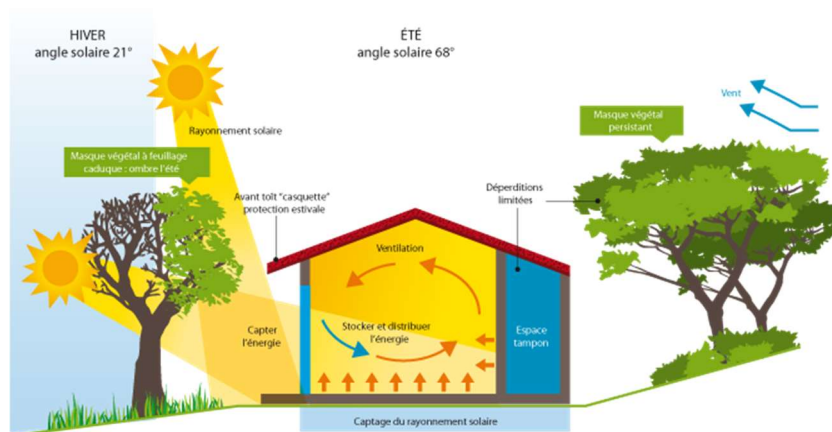
### Allier la gestion des eaux et l'intégration paysagère

Privilégier une gestion alternative des eaux pluviales au sein d'aménagements paysagers (pentes douces, plantations adaptées...) en fonction des caractéristiques du sol.

## ❑ Performance énergétique des constructions

Les nouvelles constructions devront respecter la réglementation en place (RT 2020) et s'engager résolument vers les constructions passives. C'est pourquoi, la territoire souhaite promouvoir :

- l'intégration des **énergies renouvelables** (panneaux photovoltaïques) pour toute nouvelle construction
- promouvoir à une implantation selon les **notions bioclimatiques** (vent, terre, soleil,...) : profit de l'ensoleillement (4 saisons), protection contre les vents dominants.





## ❑ Adaptation de l'éclairage

La pollution lumineuse, générée par l'éclairage nocturne, a des effets négatifs sur, en particulier, l'avifaune et l'entomofaune. Elle peut provoquer un certain degré de mortalité des oiseaux migrateurs par collision avec des bâtiments trop éclairés la nuit par exemple. La pollution lumineuse est la deuxième cause de mortalité chez les insectes. Attirés par la lumière, les insectes meurent autour de ces sources ou deviennent des proies faciles pour leurs prédateurs.

Idéalement, une réflexion globale sur la politique d'éclairage du territoire pourrait aboutir à des bénéfices écologiques mais aussi économiques pour les communes.

Des investissements à court terme permettant d'optimiser l'éclairage et de diminuer significativement les incidences sur les milieux naturels et les espèces associées sembleraient rapidement amorti.

Toutefois, nous proposons quelques préconisations de base à appliquer. L'objectif ici, serait de diminuer les incidences qu'aurait potentiellement la pollution lumineuse sur la faune. Cette mesure concerne à la fois l'ensemble du territoire et à la fois, les sites qui seront aménagés tant en phase chantier qu'après la phase après chantier, c'est-à-dire lorsque les lotissements seront habités.

Dans les zones urbanisées et dans les zones qui le seront, certains principes pourraient être appliqués afin de limiter la pollution lumineuse. Pour l'éclairage de nuit, certaines mesures pourraient être prises :

- **Toute diffusion de la lumière vers le ciel est à proscrire.** Il est alors possible d'équiper les sources de lumières de système permettant le renvoi de la lumière vers le bas.
- **Le choix des lampes est également important.** Il est préférable de choisir des lampes peu polluantes. Contrairement à des spectres bleus des lampes au mercure, la lumière jaune des lampes à sodium est sensiblement moins attractive pour les insectes et indirectement moins impactante pour la faune. A noter que ces lampes au sodium présentent moins d'inconvénients d'élimination et de recyclage en fin de vie.
- **La puissance des lampes doit être choisie en fonction des réels besoins.** Des systèmes de contrôle peuvent fournir la lumière dès quelle semble nécessaire.
- **Les horaires d'éclairage devront être adaptés à l'activité du lotissement.** Ainsi, l'éclairage après 22h (par exemple) peut être supprimé, ce qui diminuera de manière significative les incidences négatives de la lumière.

## ❑ Respect d'une charte végétale

Régulièrement réalisées dans le cadre d'aménagements paysagers, les plantations doivent répondre à certaines règles primordiales. Ces plantations, généralement réalisées pour améliorer l'aspect visuel d'un lieu, peuvent en effet avoir un impact négatif sur les milieux naturels environnants. C'est pourquoi il est impératif que certaines règles essentielles soient respectées afin que ces opérations soient réellement bénéfiques à la biodiversité. Ces généralités concernent tout type de plantations comme les plantations d'arbustes pour créer des haies, l'introduction de végétaux aquatiques pour la végétalisation de plans d'eau, le semis en prairies....

Les essences utilisées seront locales : la liste a été jointe au règlement du PLUi.

Pour les haies permettant d'assurer une limite parcellaire entre 2 parcelles, il est conseillé de privilégier l'implantation d'une haie d'une largeur de 2 mètres. Pour celles accompagnant les voies et les liaisons douces, la largeur recommandée est de 3 mètres.

Pour le trainement des franges, l'épaisseur est variable (entre 5 et 15 mètres) et dépend de la localisation du site à intégrer et de la topographie des lieux.

### Espaces plantés :

- ✓ Privilégier les plantations d'essences locales en pleine terre, adapter les essences aux situations pédoclimatiques et aux milieux.
- ✓ Réaliser un préverdissement (plantations d'ensemble accompagnant une opération dès le début de celle-ci), à minima pour les plantations prévues en limites d'opération, et dans les opérations en secteur classé, et de préférence également pour les limites séparatives donnant sur le domaine public et positionnées de telle sorte afin d'atteindre les objectifs assignés à cet espace...

- ✓ Permettre les bonnes conditions de vie des végétaux (limiter les fosses 1,50 x 1,50 au profit d'espaces plantés plus généreux, prévoir des bandes boisées en cas de vent dominant).
- ✓ Privilégier la gestion différenciée des espaces, tendre vers le zéro phyto et accueillir la faune et la flore (hôtels à insectes, mares...).
- ✓ Préserver et valoriser les vues et alignements d'arbres liés au patrimoine bâti.

## ☐ **Grands principes d'aménagement pour des espaces publics de qualité**

- ✓ Conserver l'esprit rural des espaces (simplicité dans le mobilier, les revêtements, plantations type pâture, vergers, haies, plantations en pied de mur ou façades...), soigner les ambiances paysagères.
- ✓ Préserver au maximum l'existant : talus, haies, fossés, arbres isolés ou inclus dans les haies, arbres remarquables, vergers, mares... Ainsi que le petit patrimoine bâti, préserver les continuités des trames vertes et bleues (CF OAP TVB).
- ✓ Assurer la greffe avec le bâti existant et le fonctionnement des usages existants et futurs du site.
- ✓ Valoriser le patrimoine bâti et les éléments de mémoire par l'espace public, créer des espaces structurant près des édifices principaux des villages (mairie, école, église...).
- ✓ Préserver et valoriser les vues vers le paysage environnant (proche et lointain) et le patrimoine bâti (église, moulin, bâtiments résidentiels et agricoles en pierre ou torchis...) ou naturel.
- ✓ Utiliser des matériaux de qualité et écologiques (bois local ou certifié, matériaux à faible empreinte carbone...), recycler (récupération de pierres...).

### **Favoriser une limite harmonieuse entre espaces publics et espaces privés :**

- ✓ Soigner les limites avec les terrains privés.
- ✓ Soigner l'aspect extérieur des constructions : celui-ci conditionne en partie la qualité de l'espace public. L'unité de la rue peut être obtenue par l'alignement des constructions, la recherche d'un rythme dans la succession des façades, la qualité apportée aux annexes et aux stationnements...
- ✓ Intégrer les boîtes aux lettres, coffrets techniques, poubelles, transformateurs... par des éléments simples (bois, plantes grimpantes...) en recherchant une unité d'ensemble.
- ✓ Privilégier l'enterrement des réseaux, notamment en site classé ou à proximité d'éléments patrimoniaux ou paysagers. Limiter le nombre d'éléments visibles dans le paysage (antennes relais...) et en cas de nécessité d'un nouvel élément, l'intégrer dans le site.

## ☐ **Gestion des déchets**

### **Pour les espaces privés :**

- Prévoir à l'intérieur des futures constructions un espace suffisant de façon à permettre le tri sélectif des déchets en adéquation avec le dispositif de tri mis en place à l'échelle de l'intercommunalité.
- Réaliser et remettre un livret d'accueil présentant : les bonnes pratiques, la démarche environnementale du quartier et ses règles (et précisant notamment les principes mis en œuvre pour le regroupement et la collecte des déchets)

### **Pour les espaces publics :**

- Mettre en place sur l'espace public du mobilier urbain permettant le tri sélectif des déchets (localisation privilégiée à proximité des voies douces et des placettes)
- Au niveau des zones de regroupement des déchets, prévoir une intégration paysagère des poubelles

En phase chantier, promouvoir les démarches de chantier vert

## ☐ **Augmenter la densité des logements à l'hectare**

Les Orientations d'Aménagement permettent un aménagement réfléchi notamment sur la diminution de la consommation d'espaces en augmentant la densité des logements à l'hectare.

Concrètement, augmenter la densité des logements à l'hectare revient à réduire la superficie moyenne des parcelles ouvertes à l'urbanisation.

Les densités minimales retenues sont compatibles avec celles du SCOT à l'échelle globale du territoire. Certains sites propices au développement urbain ont une densité supérieure, d'autres en communes rétro littorales insérés dans un tissu rural lâche ont une densité adaptée.

Pour rappel le SCOT du Montreuillois identifie :

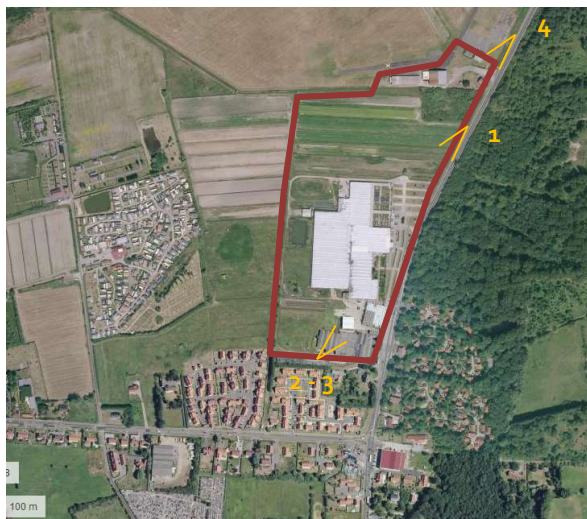
- Une densité de **28 logements/hectare** (parcelles de l'ordre de 300m<sup>2</sup>) pour les communes du tripôle : cette densité s'applique essentiellement à de l'habitat de ville au sein duquel on retrouve des typologies de logements en collectifs (appartements) ou de maison de ville (à l'alignement et sur limites séparatives), maisons en bandes.
- Une densité de **20 logements/hectare** (parcelles de l'ordre de 450 m<sup>2</sup>), en communes rétro littorales.

Il s'agit là de superficies moyennes: **le projet devra rechercher avant tout une diversité de typologies bâties et de taille de parcelles** (petites, moyennes, plus grandes) **et ainsi éviter la banalisation de l'opération par l'implantation d'une typologie unique.**

**La densité à l'hectare du nombre de logements pour les zones de développement doit avant tout être en rapport avec l'environnement immédiat et soucieuse de respecter les richesses paysagères et environnementales, afin de concourir à un développement harmonieux.**

## 2. Détail des Aménagements et de la programmation proposés par site

### 2.1. OAP site n°1- Les Tulipes – route de Merlimont - ville de Berck sur Mer



#### **Localisation :**

Entrée Nord de la ville de Berck.  
Le long de la route départementale 940.

#### **Superficies :**

9 ha en zone 1AUR  
7.5 ha en zone 1AUE

#### **Etat des lieux :**

Le site est aujourd'hui occupé par une entreprise horticole. Il s'agit d'anticiper le renouvellement de ce secteur stratégique d'entrée de ville entre tissu pavillonnaire et développement économique (ZACOM Nord identifiée au SCOT). Le périmètre de l'OAP s'étend jusqu'aux emprises bâties de l'aérodrome. Il s'agit donc de recomposer une entrée Nord de qualité à compter de l'occupation actuelle délaissée, depuis les friches bâties de l'aérodrome jusqu'au tissu urbain d'entrée de ville (hameau Aurora et parc de la Frênaie).



*vue 1 : depuis la RD 940 en limite avec l'aérodrome. Le premier plan est occupé par des champs cultivés, futur espace ZACOM. L'arrière plan montre les emprises de l'activité existante.*



*vues 2 et 3 : depuis le talus de séparation entre zone 1AUR et zone habitée UD, frange arrière délaissée.*





*Vue 4 : friches bâties et piste de l'aérodrome.*

L'objectif de l'OAP est d'effectuer une veille foncière sur ce secteur de renouvellement urbain en réfléchissant aux possibilités d'aménagement et de qualification de cette zone d'entrée de ville. Il s'agit ci de retravailler l'entrée de Berck de manière homogène depuis l'aérodrome jusqu'aux franges habitées, d'y créer un quartier mixte (habitat et activités) intégré à un environnement de qualité, valorisant ainsi une des portes d'entrée de la ville.

**Aussi les opportunités de requalification de ce secteur sont à la fois stratégiques et plurielles ; la collectivité propose donc deux variantes au réaménagement du site :**

- une variante A à vocation préférentielle d'habitat, dont l'objectif est de permettre la densification du tissu urbain et de répondre en priorité, à l'objectif de production logement de la ville centre.
- une variante B à vocation préférentielle d'activités, dont le but est de développer les activités économiques en place et ainsi de renouveler la dynamique d'entrée de ville par de l'économie.

**Le but est ainsi d'élargir le champ des possibilités de reconversion de ce secteur et de ne pas l'enfermer dans une destination cadrée d'OAP.**

***Extrait de l'étude d'incidences ZH- en annexes du rapport de présentation :***

Diagnostic flore: La majeure partie des espèces sont très communes et la diversité floristique est plus élevée sur la partie sud de la zone.

Le site se situe entre la zone urbaine et l'aérodrome. Il constitue l'entrée de ville depuis Merlimont.

On identifie plusieurs opérations d'ensemble en frange de la zone étudiée : ces opérations vivent de manière relativement isolée : absence de continuités du réseau viaire et des liaisons douces, et présentent un caractère mono fonctionnel (habitat seul) et peu de diversité en termes d'habitat tant en forme urbaine (pavillonnaire) qu'en statut d'occupation.



## A/ Variante A : vocation principale d'habitat

### *a) Schéma de mobilité :*

- **Aménagement de l'entrée de ville :** traitement du carrefour d'entrée de ville en lien avec le Conseil Général : réalisation d'un giratoire (dont la position reste à valider avec le Conseil Départemental), qui assure à la fois l'organisation des flux entre la RD 940 et la voie principale de desserte du quartier d'habitat et l'organisation des flux poids lourds avec la zone économique communautaire : cet aménagement fera l'objet d'une étude en collaboration avec le Conseil Général.  
**L'entrée de zone est unique, elle permet de desservir le secteur d'activités ainsi que le secteur résidentiel.**

*Illustrations des principes*



- **Création d'une voie principale de desserte de la zone économique** communautaire à partir du giratoire (et suivant l'avis du Conseil Départemental) : cette voie constitue l'armature principale du secteur économique : elle présentera un gabarit plus important que les voies de desserte résidentielle et bénéficiera d'un accompagnement paysager en conséquence. A noter que la desserte de la partie économique pourra bénéficier d'un accès depuis l'aérodrome grâce au prolongement de la voie existante. L'objectif est de fluidifier la desserte de ce secteur et de faciliter l'accès poids lourds à cette zone en prévenant les conflits d'usage avec la zone habitat.
- **Création d'une voie principale de desserte de la zone résidentielle** : à partir du giratoire interne jusqu'au boulevard de Boulogne. Cette voie constitue l'armature principale du quartier habité et permet de relier les constructions au tissu urbain berckois (hameau Aurora, Green Cottage). Elle bénéficiera également d'un accompagnement paysager permettant de l'identifier comme artère principale de desserte urbaine. Le giratoire permet donc de dissocier les flux économiques et les flux résidentiels afin d'anticiper les éventuels conflits d'usage.
- **Création de voies secondaires** qui assurent les liaisons internes au quartier : les dessertes résidentielles seront organisées à partir de la voie centrale et irrigueront les secteurs d'habitat. Dans le prolongement de l'entrée de quartier, ainsi que des dessertes internes, des perspectives vers la zone agricole arrière seront préservées afin d'une part de constituer des transversales aérées et d'autre part de permettre une éventuelle desserte à plus long terme.
- **Aménagement de voies douces** en dehors des voies routières. L'ensemble du quartier sera irrigué par un réseau de voies piétonnes aménagées en dehors des voies de circulation routière. L'une d'entre elle,

permettra de rejoindre l'aérodrome au boulevard de Boulogne (voie piétonne et cyclable), et ce en complément des pistes cyclables le long de la RD940.

**b) Principes d'aménagement :**

- **Aménagement d'un espace public central traversant depuis l'entrée de la zone jusqu'à l'espace agricole.**  
Un espace public est aménagé au cœur du quartier, en accroche sur la voie principale de desserte. Il permettra de desservir les secteurs habités, pourra recevoir en complément des équipements de quartier. Il assure un lien entre le paysage agricole arriéré ouvert et la RD940- axe vitrine de l'entrée Nord de la ville. Cet espace peut également servir de collecteur paysager des eaux pluviales.
- **Multiplication de points d'aération :** au cœur du quartier, en accroche sur les voies de desserte. Ils permettront d'organiser des points de rencontre accompagnés ou non de stationnement.
- **Traitement d'une frange environnementale et paysagère** en interface entre la zone de renouvellement et la RD940 : elle se traite en deux séquences :
  - **Large entre la façade économique et la RD** permettant un traitement végétal et une mise en scène des abords de l'axe. Une liaison piétonne y sera également aménagée, afin de rejoindre les espaces récréatifs Nord et Berck centre en passant par le quartier nouvellement aménagé. Cet espace intègre la zone humide nord identifiée par l'étude de caractérisation et s'agrandit afin de suppléer en même endroit la zone caractérisée au sud. Cette bande paysagère se réduit aux franges bâties.
  - **Plus restreinte entre la façade habitée et la RD** amenant progressivement vers le tissu urbain dense. Sur cette partie, l'objectif est une réponse au vis-à-vis paysager de la RD, du bois de Piéri et de la résidence du parc de la Frênaie.



*Illustrations des principes*

- **Tisser des liens entre quartiers de la ville au travers de cette zone de renouvellement.** L'entrée Nord de Berck est aujourd'hui déqualifiée. Dans la continuité des friches de l'aérodrome se tient un espace vide suivi d'une occupation commerciale non qualitative. En résulte, une image peu valorisée de la trame urbaine, où chaque occupation des sols constatée ne vaut que pour elle-même sans aucun lien avec son environnement proche. L'aménagement projeté se doit de constituer les liens entre quartiers : ainsi qu'une voie depuis l'aérodrome traverse la partie économique pour rejoindre l'entrée principale.



- **Renouveler les structures de l'aérodrome pour une composition qualifiée de l'entrée de ville.** Le site de l'aérodrome nécessite d'être retravaillé. Aujourd'hui deux constructions en friche en identifient l'entrée, suivies des hangars nécessaires au fonctionnement des installations (siège de l'Aéro club de Berck dans un préfabriqué vétuste), sièges de l'Aéro ULM de Berck, de l'AéroAutogyre d'Opale et de l'Aéro modélisme. Plusieurs associations utilisent donc ces installations.



L'objectif est de promouvoir cette infrastructure importante, utilisée et nécessaire au vu de la destination littorale de la ville centre.

Le projet envisage donc :

- la démolition du club house de l'aéroclub.
- la réalisation d'une maison des associations regroupant les usagers du site.
- la réalisation d'un restaurant sur le thème de l'aviation.

#### **c) Mixité fonctionnelle :**

Il s'agit d'un secteur mixte avec :

- des fonctions de loisirs assurées par l'aménagement des friches de l'aérodrome.
- des fonctions économiques au travers de l'insertion de la ZACOM dans le projet d'ensemble.
- des fonctions résidentielles au travers du renouvellement urbain engagé sur site et des 250 logements à venir.
- des fonctions commerciales en complément des logements programmés. Le long de la RD940, l'aménagement devra comprendre des cellules commerciales intégrées à l'architecture de façade.

#### **d) Programmation habitat :**



Aménagement d'un front bâti plus dense sur la façade de la RD 940 : habitat collectif, habitat groupé, donnant du « corps » au traitement urbain de l'entrée de ville. Un épannelage des constructions depuis la RD940 jusqu'aux franges agricoles devra être réfléchi.



*Illustrations-références*

- **Densité moyenne de la zone : 30 logements/ hectare**

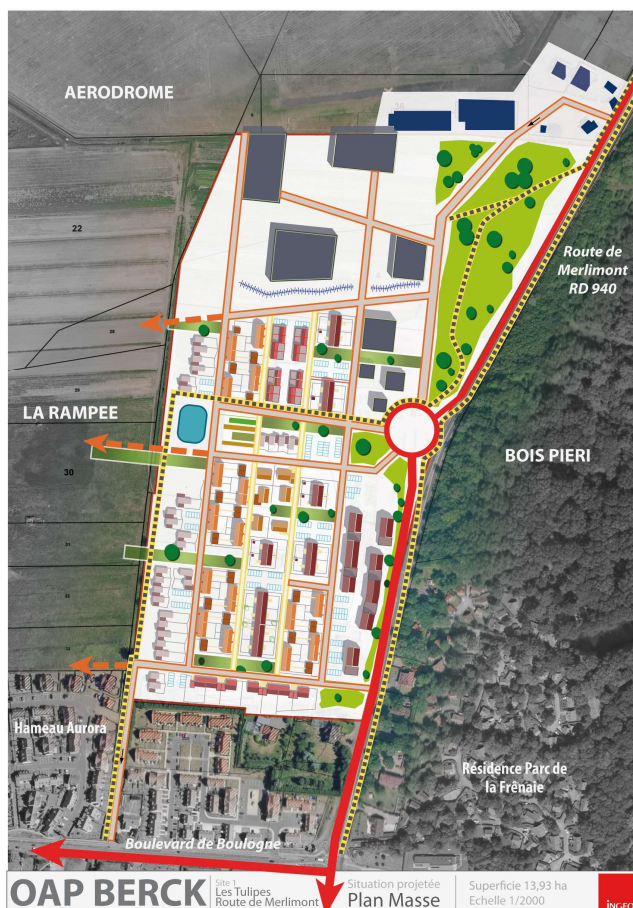
Soit un minimum de 250 logements à réaliser. La programmation ci-dessus peut évoluer dans le cadre d'un programme mixte et le nombre de logements prévus revu à la baisse pour permettre l'implantation de bâtiments à usages d'activités ou de commerces et services. Toutefois, la diversité des typologies constructives devra être maintenue.

- **Typologie de construction :** Pour ce secteur la programmation comprendra un **minimum de 50 % de logements en mitoyenneté ou en collectifs** (front bâti continu ou semi-continu)

- **Statut d'occupation :** Pour ce secteur la programmation comprendra :

- Un minimum de 30 % en logements locatifs aidés
- Un minimum de 20 % en logements accession sociale

*Illustrations des principes*





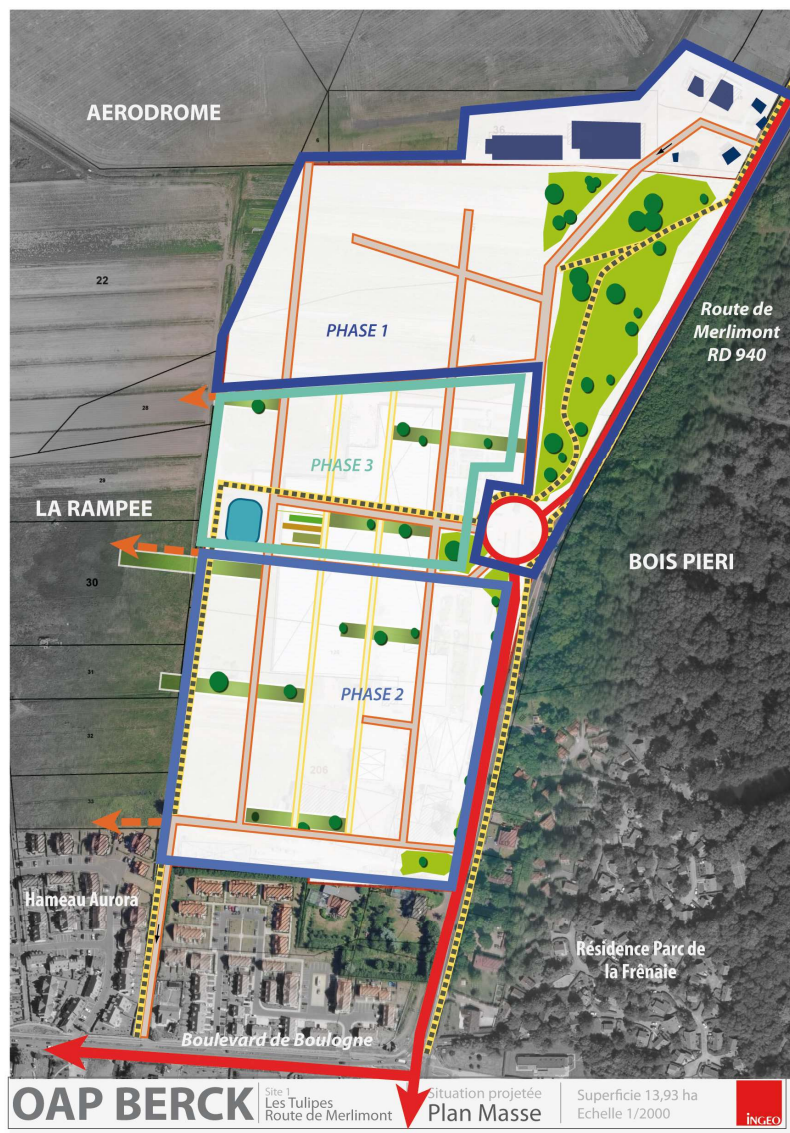
## ■ Phasage de l'opération

Au regard de l'importance de la zone et de la programmation habitat : l'aménagement de ce quartier sera organisé en 3 phases. Les phases 1 et 2 pourront se faire de manière concomitante.

1. La Phase 1 permettra l'aménagement des friches de l'aérodrome et la réalisation de la ZACOM. La notion de continuité urbaine s'appuie sur les activités existantes de l'aérodrome pour assoir le développement économique du territoire auquel s'ajoute la ZACOM.

2. La phase 2 composera l'entrée de ville résidentielle. Elle correspond en effet aux emprises bâties actuelles, il s'agit d'une zone de renouvellement urbain, la continuité urbaine avec le hameau Aurora est donc déjà effective.

3. La phase 3 viendra compléter l'offre en logements entre la partie résidentielle et la partie économique sur l'emprise de l'entrepôt actuel.



Les phases 1 et 3 correspondent au site de renouvellement, la phase 1 à la ZACOM inscrite au SCOT.

Anoter que Le site se situe hors bande des 100m, hors des EPR de la ville, hors de ENR et hors coupure d'urbanisation (cf RP2).



### Rappel du tracé de la coupure d'urbanisation (cf RP2)

La coupure d'urbanisation nord se poursuit de manière à intégrer la zone de l'aérodrome et le parc Bagatelle, aménagés, urbanisés et occupés (locaux de l'aéro club, pistes, hangars, parc d'attractions). Le tracé marque une séparation nette entre zone anthropisée et espace naturel, ce constat se confirme d'ailleurs le long de l'axe de la RD940 laissant apparaître les terrains défrichés anthropisés et les espaces boisés de part et d'autre, conservés dans leur état naturel.

Le tracé repris permet la sauvegarde des espaces naturels remarquables au-delà des pistes du club d'aviation, garantissant par la même occasion la



sauvegarde des terrains occupés par ledit club d'aviation et le parc Bagatelle. En ce sens la coupure d'urbanisation nord marque parfaitement les limites de la « tâche urbaine » vis-à-vis des espaces naturels qui prennent le relais ensuite (espaces dunaires, espaces boisés, prairies humides,...), coupure entre Berck-sur-Mer et Merlimont.

**Le site d'étude est donc intégré à l'enveloppe urbaine ainsi délimitée.**



*Schéma opposable*

**B/ Variante B : vocation principale d'activités économiques**

PLUI Territoire Sud Opalien – *Orientations d'Aménagement et de Développement Durable - volet Aménagement*

p 21 / 105

**a) Schéma de mobilité :**

- **Aménagement de l'entrée de ville :** traitement du carrefour d'entrée de ville en lien avec le Conseil Général : réalisation d'un giratoire (dont la position reste à valider avec le Conseil Départemental), qui assure l'organisation des flux poids lourds avec les zones économiques communale et communautaire : cet aménagement fera l'objet d'une étude en collaboration avec le Conseil Général.

**L'entrée de zone depuis la RD est double: accès par le giratoire gérant les flux économiques, cumulé avec une entrée sortie face aux extensions économiques de la zone communale. Des aménagements spécifiques routiers seront créés afin de sécuriser les flux sur la RD. Il ne pourra y avoir plus de deux accès routiers du quartier sur la RD.**

Dans le prolongement de l'entrée de quartier, à compter du giratoire, des perspectives vers la zone agricole arrière seront préservées afin de permettre une éventuelle desserte à plus long terme. Ces perspectives devront être traitées de manière qualitative et paysagère. Il ne s'agit pas de traverser la zone entre deux arrières de bâtiments industriels ; mais d'ouvrir une perspective travaillée vers l'espace agricole.

- **Création d'une voie principale de desserte de la zone économique** communautaire et communale à partir du giratoire (et suivant l'avis du Conseil Départemental): cette voie constitue l'armature principale du secteur économique : elle présentera un gabarit plus important que les voies de desserte résidentielle et bénéficiera d'un accompagnement paysager en conséquence. A noter que la desserte de la partie économique pourra bénéficier d'un accès depuis l'aérodrome grâce au prolongement de la voie existante.
- **Création de voies secondaires** qui assurent les liaisons internes au quartier : la desserte résidentielle principale sera organisée à partir du boulevard de Boulogne. Néanmoins des liaisons routières avec le secteur économiques pourront être aménagées.
- **Aménagement de voies douces** en dehors des voies routières. L'ensemble du quartier sera irrigué par un réseau de voies piétonnes aménagées en dehors des voies de circulation routière. L'une d'entre elle, permettra de rejoindre l'aérodrome au boulevard de Boulogne (voie piétonne et cyclable), et ce en complément des pistes cyclables le long de la RD940. Des aménagements piétons entre zone d'activités et zones habitées devront être réalisés.

**b) Principes d'aménagement :**

- **Traitement d'une frange environnementale et paysagère** en interface entre la zone économique et la RD940 permettant un traitement végétal et une mise en scène des abords de l'axe. Une liaison piétonne y sera également aménagée, afin de rejoindre les espaces récréatifs Nord.
- **Renouveler les structures de l'aérodrome pour une composition qualifiée de l'entrée de ville.** Le site de l'aérodrome nécessite d'être retravaillé. Aujourd'hui deux constructions en friche identifient l'entrée, suivies des hangars nécessaires au fonctionnement des installations (siège de l'Aéro club de Berck dans un préfabriqué vétuste), sièges de l'Aéro ULM de Berck, de l'AéroAutogyre d'Opale et de l'Aéro modélisme. Plusieurs associations utilisent donc ces installations.



L'objectif est de promouvoir cette infrastructure importante, utilisée et nécessaire au vu de la destination littorale de la ville centre.

Le projet envisage donc :

- la démolition du club house de l'aéroclub.
- la réalisation d'une maison des associations regroupant les usagers du site.
- la réalisation d'un restaurant sur le thème de l'aviation.

**c) Mixité fonctionnelle :**

Il s'agit d'un secteur mixte avec :

- des fonctions de loisirs assurées par l'aménagement des friches de l'aérodrome.
- des fonctions économiques au travers de l'insertion de la ZACOM dans le projet d'ensemble et du développement de l'activité existante.
- des fonctions résidentielles au travers d'un complément de logements dans la continuité des opérations du boulevard de Boulogne.
- des fonctions commerciales.

**d) Programmation habitat :**

▪ **Densité moyenne de la zone : 30 logements/ hectare**

La zone dédiée à l'habitat sera d'une contenance minimale de 1.5ha, soit un minimum de 45 logements à réaliser. La diversité des typologies constructives devra être maintenue.

▪ **Typologie de construction :** Pour ce secteur la programmation comprendra un **minimum de 50 % de logements en bandes, ou habitats superposés** (front bâti continu ou semi-continu)

▪ **Statut d'occupation :** Pour ce secteur la programmation comprendra :

- Un **minimum de 30 % en logements locatifs aidés**
- Un **minimum de 20 % en logements accession sociale**



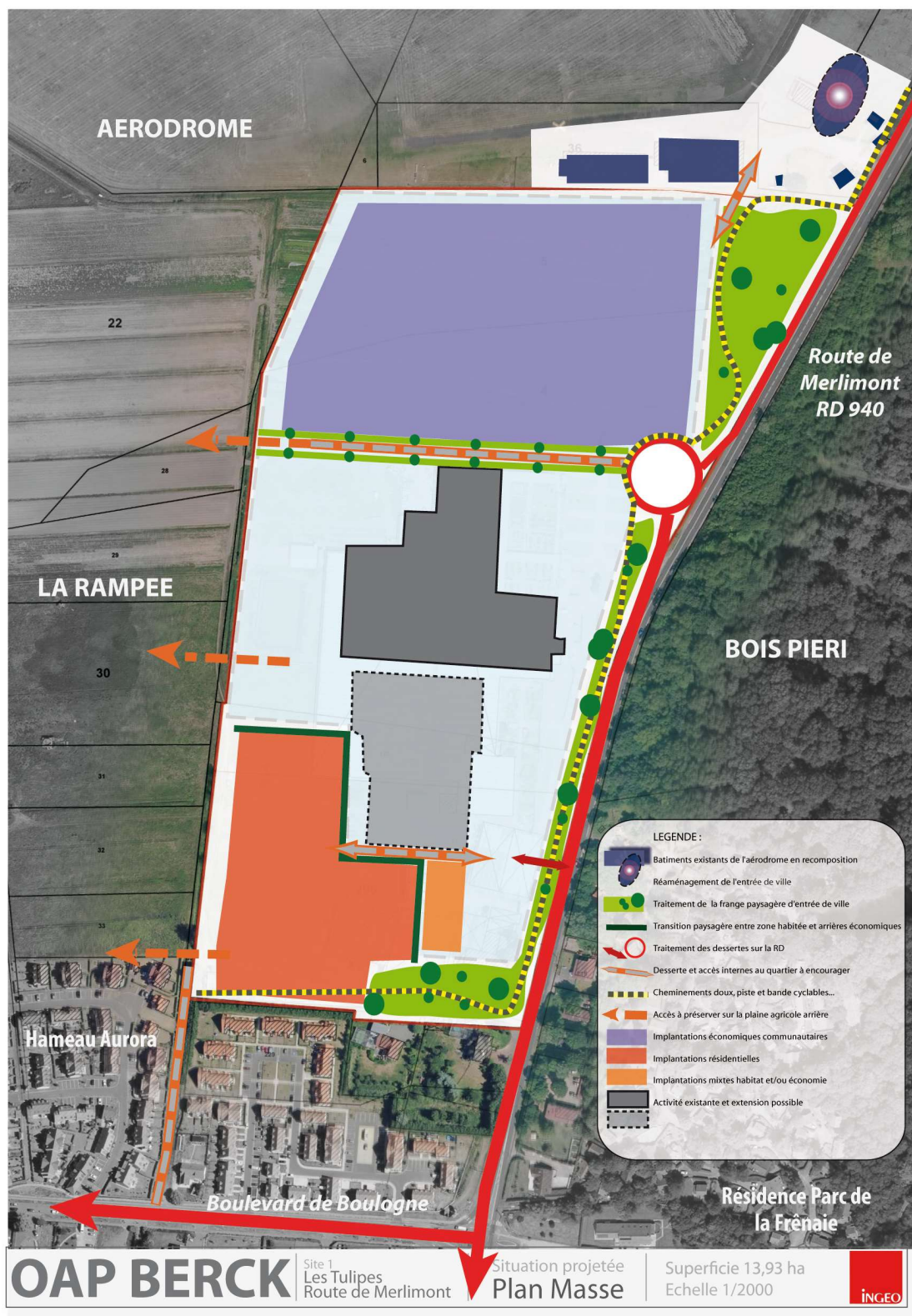


Schéma opposable

## 2.2. OAP site n°2- Terminus –Rue du Docteur Calot et Bvd de la Manche - ville de Berck sur Mer



### **Localisation :**

Au Nord de la ville de Berck.

Le site est situé entre la rue du Docteur Calot et le boulevard de la Manche.

### **Superficies :**

5.64 ha en zone UD

### **Etat des lieux :**

La zone d'étude se compose d'une succession de cœurs d'îlots identifiant la fin de ville de Berck sur Mer. L'ensemble est en zone UD et compose le site du Terminus.

Le site A reprend les emprises du camping de la Manche. Une veille foncière est exercée sur ce secteur stratégique.

Le site B correspond à un cœur d'îlot vierge, espace résiduel inséré dans une trame bâtie à revaloriser.

Le site C est à la pointe de la rue du Docteur Calot face au camping Bellevue.



*vue 1 : sur la zone de stationnement pointe du Terminus – site C.*



*vue 2 : depuis la dune sur les franges bâties de la rue du Docteur Calot.*





*Vue 3 : sur le camping de la Manche – site A.*

L'objectif de l'OAP est de requalifier cette fin de ville peu valorisée.

L'ensemble de la pointe est ainsi étudié et se compose :

- d'un ilot occupé par un camping, il s'agit d'un secteur de renouvellement urbain potentiel.
- d'un ilot en friche à proximité des installations de l'exploitation conchylicole.
- de la zone de stationnement (camping car et véhicules légers) en pointe.

#### **a) Schéma de mobilité :**

- **Aménagement de contre allées** : l'objectif est de desservir la zone par des voies internes et d'éviter les entrées sorties individuelles du site A directement sur le boulevard de la Manche. La desserte des véhicules est envisagée sur le pourtour de la zone afin de laisser une priorité piétonne au cœur de quartier. Une voirie interne peut également être étudiée sur le site B de manière à relier la rue du Docteur Calot au boulevard de la Manche et desservir l'interne de l'ilot. Le site C se dessert par les voies de contour existantes.
- **Aménagement de voies douces** en dehors des voies routières. Elles permettront d'irriguer le site A et de constituer une des priorités de l'aménagement.
- **Aménagement des poches de stationnement et développement des installations liées aux énergies nouvelles.** Deux emplacements réservés sont dessinés au plan de zonage à cette fin sur les sites B et C. Le secteur C, en pointe d'ilot fait l'objet de stationnement anarchique. L'objectif est de répondre à la demande, de quantifier et de qualifier les aires nécessaires. De plus, les projets de développement d'équipement de production d'énergie (cf PADD) nécessitent des installations adéquates, projetées sur les ER du zonage.

#### **b) Principes d'aménagement :**

- **Secteur de traduction des axes 1(développement des activités économiques et de l'emploi) et 3(territoire novateur) du PADD** avec notamment la déclinaison des infrastructures d'équipement de production d'énergie (appuyée par les emplacements réservés à cet effet au plan de zonage) et la concrétisation du projet de culture arénicole (élevage de vers marins aux vertus thérapeutiques – hémoglobine universelle) en lien avec le secteur historique de la santé à Berck). Ces activités novatrices trouvent sur ce secteur, le lieu de leur concrétisation. Elles nécessitent d'être installées au plus près de la mer, utilisée comme source première de leur développement.
- **Permettre une mixité fonctionnelle sur la zone** : Actuellement on recense une activité conchylicole sur le site B. A terme des projets de développement d'élevage arénicole aux vertus médicinales sont envisagés. Ainsi la programmation habitat de l'OAP ne concernera que le site A. La zone UD étant mixte, elle permet une mixité des fonctions urbaines (résidentielle, touristique, équipements, services et activités...).

▪ **Intégration des constructions au sein des EPR :**

Le site se situe au sein des EPR de la ville de Berck sur Mer. L'objectif est d'intervenir sur ce secteur délaissé et de renouveler le tissu urbain composite, tout en intégrant les contraintes de la Loi littoral. Ainsi en compatibilité avec le SCOT du pays de Montreuillois approuvé en février 2014, et la définition de l'extension limitée (inférieure à 15% de l'existant) dans les EPR, le secteur de projet compte parmi les 60000m<sup>2</sup> de surface de plancher défini pour la ville de Berck (projet de Thalasso, balnéo, et de renouvellement).

Ce secteur renouvelle une poche délaissée (délimitée par le boulevard de la Manche, du docteur Calot et fermé par le chemin des Anglais) de l'enveloppe urbaine (cf RP2 et le tracé des coupures d'urbanisation basé sur le chemin des Anglais).

Les hauteurs des constructions devront s'intégrer à l'environnement, un épannelage sera nécessaire entre les constructions de vis-à-vis de l'avenue de la République (maximum R+2+attiques ou combles - cf SCOT) et les constructions de fin d'ilot en direction du chemin des Anglais. La surface de plancher sur ce secteur de projet est estimée à environ 120000m<sup>2</sup> (130 logements en prévision pour une moyenne de 90m<sup>2</sup>/log). A noter, qu'il s'agit d'une indication faite à partir d'une OAP, cette estimation sera affinée lors de la faisabilité de l'opération.

La continuité urbaine des projets à venir s'appuie sur les constructions existantes en bordure d'ilot pour en compléter le cœur, l'enveloppe urbaine étant délimitée par le chemin des Anglais.

- **Multiplication de points d'aération :** au cœur du quartier, en accroche sur les voies de desserte et en fenêtre paysagère depuis le boulevard de la Manche. Ils permettront d'organiser des points de rencontre. La façade sur le boulevard de la Manche pourra être traitée par un aménagement paysager d'accompagnement de cette artère de circulation.

**c) Mixité fonctionnelle :**

Il s'agit d'un secteur mixte avec :

- des fonctions résidentielles au travers du renouvellement urbain engagé sur le site A aujourd'hui occupé par les emprises d'un hébergement de plein air. Il s'agit d'un site en veille foncière dans un quartier à requalifier, idéal pour un renouvellement et une densification mais localisé dans les EPR, obligeant une densité évolutive de R+2+A ou C à R+1+C.
- des fonctions économiques et résidentielles sur le site B, site témoin de la concrétisation des axes économiques et novateurs du PADD.
- des fonctions d'équipements sur le site C et notamment le réaménagement de places de stationnement.

**d) Programmation habitat :**

La hauteur du bâti se réduit depuis l'avenue de la République vers la fin de ville et les franges naturelles.

▪ **Densité moyenne de la zone : évolutive suivant les ilots**

La programmation ci-dessus peut évoluer dans le cadre d'un programme mixte et le nombre de logements prévus revu à la baisse pour permettre l'implantation de bâtiments à usages d'activités ou de commerces et services. Toutefois, la diversité des typologies constructives devra être maintenue. L'objectif est l'insertion dans le cadre bâti.

- **Typologie de construction :** Pour ce secteur la programmation comprendra un **minimum de 50 % de logements en mitoyenneté ou en collectifs** (front bâti continu ou semi-continu)

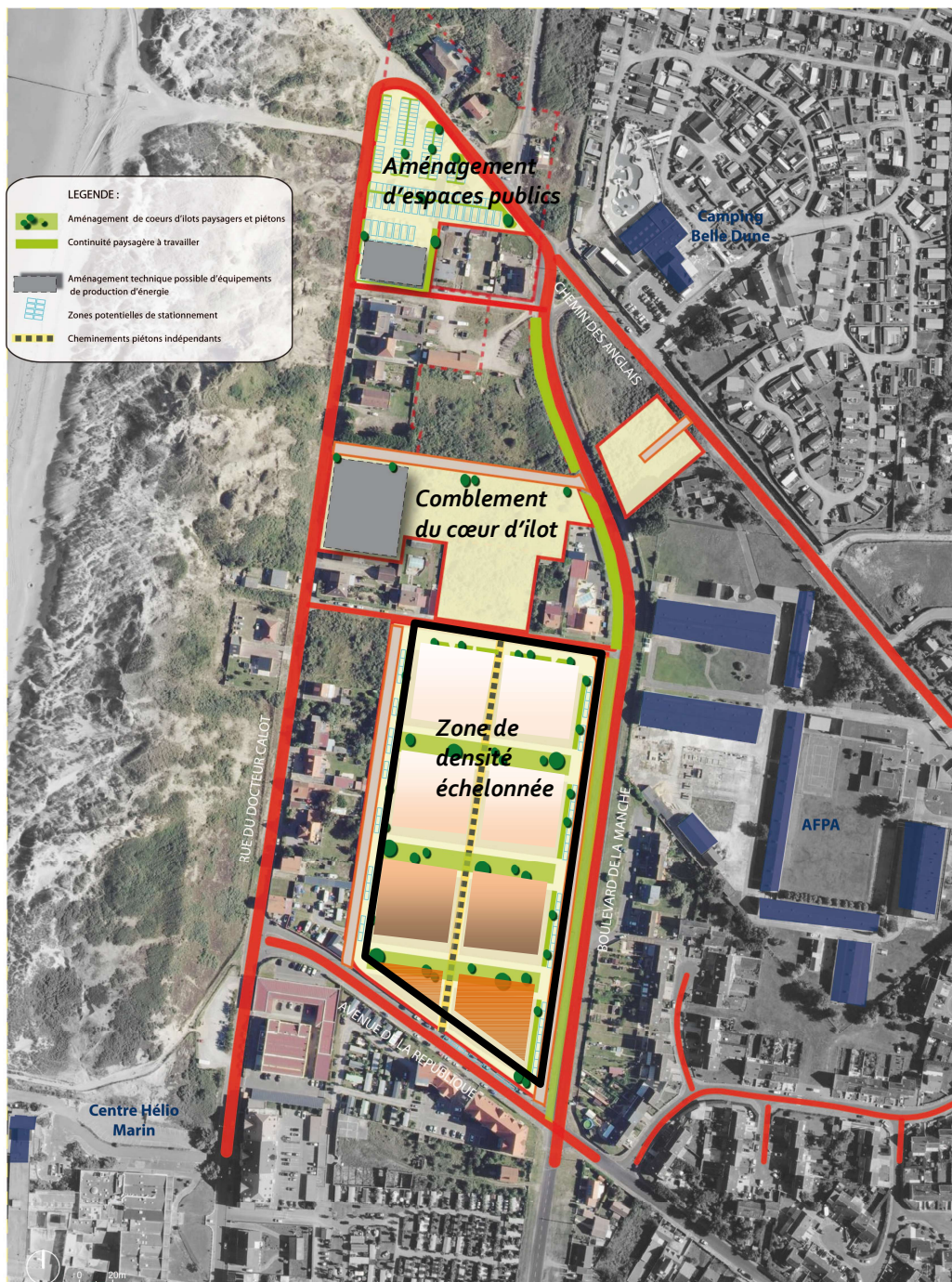
- **Statut d'occupation :** Pour ce secteur la programmation comprendra :

- Un **minimum de 15 % en logements locatifs aidés**
- Un **minimum de 20 % en logements accession sociale**



## ■ Phasage de l'opération

La concrétisation des projets de d'équipements de production d'énergie, est envisagée à courte échéance, de même que le développement du projet arénicole. A l'inverse, le renouvellement du site d'hébergement de plein air implique la cessation d'activité dont la date n'est pas connue à ce jour.



*Schéma opposable*

### 2.3. OAP site n°3- Dune Oasi – rue du Corps de Garde– ville de Berck sur Mer



#### **Localisation :**

En front de mer, entre les emprises de la fondation Hopale au Nord et le tissu urbain de la rue du Corps de Garde.

#### **Superficies :**

0.27 ha en zone UB

1.5 ha en zone N

#### **Etat des lieux :**

Le site est aujourd'hui occupé par une dune classée en zone N. Les franges de l'espace dunaire sont occupées par des bâtiments dégradés et les vis-à-vis bâtis se composent de collectif de niveau R+ 4+C au Sud. Au Nord du site, on relève des densités bâties

très élevées correspondant aux établissements de Santé du groupe Hopale.



vue 1 : depuis la rue du Corps de Garde.



vue 2 : depuis la dune sur le front bâti de la rue du Corps de Garde.



Vue 3 : sur les préfabriqués en pied de dune



L'objectif de l'OAP est de travailler de manière qualitative une transition entre l'espace urbanisé et l'espace naturel. Il s'agit également par des aménagements adaptés au milieu, de coudre les espaces de l'hôpital Calot au reste de la ville. Ce secteur doit servir de couture naturelle au tissu urbain. La zone constructible est donc limitée à la dent creuse en vis-à-vis urbain, rue du Corps de Garde.

#### a) Schéma de mobilité :

Il n'y a pas de création de voirie de desserte, l'aménagement s'appuie sur l'existant et notamment la rue du Corps de Garde qui dessert actuellement les immeubles collectifs.

- **Aménagement de cheminements doux encadrés sur les pourtours de la dune** de manière à lier les équipements médicaux Nord au reste de la ville. Le but est de permettre la découverte respectueuse du milieu dunaire en y encadrant les accès et en canalisant les flux piétons. Dans le cadre de l'aménagement du front de mer, est envisagée une continuité du cordon dunaire. Une étude sur l'ensablement du front de mer et les modalités de gestion des interfaces naturelles et urbaines est en cours sur la ville de Berck. L'accroche des cheminements piétons se fait sur les voies de pourtour existantes, ils longent les préfabriqués en place boulevard de Boulogne et rue des Sables.

Ces aménagements se doublent de ceux initiés sur l'espace Eole (cf schéma ci après), et notamment l'axe piéton de l'esplanade à l'esplanade Calot en platelage ou stabilisé.

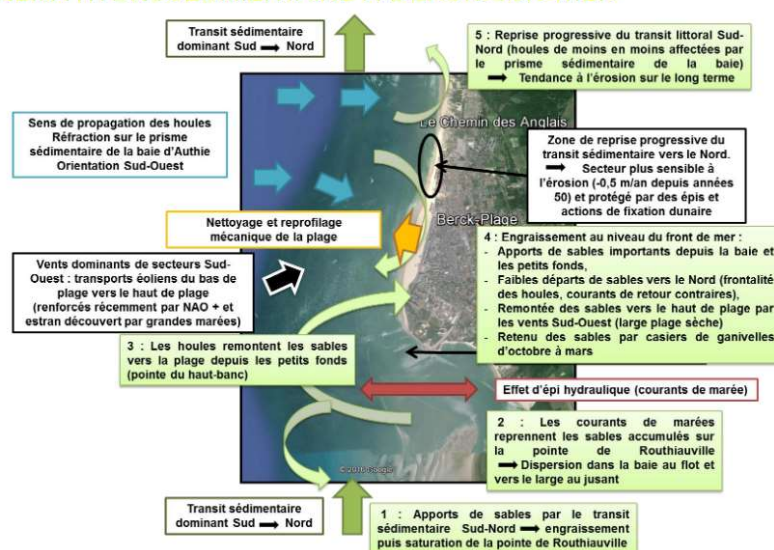
#### b) Principes d'aménagement :

- **Préservation de l'espace naturel dunaire central**  
Ce secteur dunaire est en interstice dans le front bâti dense du littoral. Il s'agit avant tout de le préserver en y aménageant les franges aujourd'hui dégradées et correspondant aux arrières délaissés des constructions de pourtour.  
Le site est de plus facilement accessible, les flux piétons n'y sont pas canalisés, ce qui concourt à l'état d'abandon et de dégradation générale du secteur. L'encadrement des cheminements doux dunaire permettra également de préserver le milieu en place.  
L'ensemble du milieu est classé en zone N au plan de zonage.
- **Intégration des résultats de l'étude sur la gestion du trait de côte, des cordons dunaires et de l'optimisation du stock sédimentaire sur le littoral de Berck à Camiers.**

Cette étude en cours de finalisation a pour objectif de définir une stratégie de gestion dynamique du stock sédimentaire, permettant notamment de limiter l'ensablement des espaces ayant trop de sable au profit des secteurs en érosion.

Un schéma hydrosédimentaire a été réalisé sur chaque commune.

#### SCHEMA HYDROSÉDIMENTAIRE À BERCK-SUR-MER



Des

variantes

[illegible]

- **Traitement d'une frange paysagée** entre zone naturelle protégée et zone urbanisée. L'objectif est de qualifier les interfaces par une transition paysagée des arrières construits.



p 31 / 105



### c) *Programmation habitat :*

Comblement du bâti par l'aménagement d'un vis-à-vis en réponse à l'habitat collectif existant.  
L'habitat n'est pas prolongé jusqu'au front de mer, en raison des problématiques actuelles d'ensablement que connaît le site. Seule la dent creuse est travaillée.

- **Densité moyenne de la zone : 90 logements/ hectare sur l'emprise UB (2700m<sup>2</sup>)**  
Soit un minimum de 25 logements à réaliser.
- **Typologie de construction :** Pour ce secteur la programmation comprendra **des logements en mitoyenneté ou en collectifs** (front bâti continu ou semi-continu)
- **Statut d'occupation :** Pour ce secteur la programmation sera **résidentielle**
- **Phasage de l'opération**  
L'opération peut se faire en une seule phase.



*Schéma opposable*

## 2.4. OAP site n°4- Chemin aux Raisins – ville de Berck sur Mer



### **Localisation :**

Sites résiduels le long de la rue aux Raisins.

### **Superficies :**

0.41 ha site A en zone UD

1 ha site B en zone UD

0.51 ha site C en zone UD

### **Etat des lieux :**

Ces sites sont soit occupés par des pâtures, soit en friches. Il s'agit d'îlots résiduels de la ZAC des Vérotières.



vue 1 : site A.



vue 2 : site C entre le chemin aux Raisins et la rue Pierre Laidet.



vue 3 : site B.

L'objectif est ici de compléter l'urbanisation existante en densifiant les cœurs d'îlot restés vierges lors de la première phase d'urbanisation de la ZAC des Vérotières. Ces parcelles résiduelles devront se couder au tissu existant.



**a) Extrait de l'étude d'incidences ZH- en annexes du rapport de présentation :**

Il s'agit de zones humides isolées, installées au sein du tissu urbain de Berck. Aucun lien n'existe avec les zones humides les plus proches. La fonctionnalité de ces zones humides est altérée au regard de leurs états dégradés.



Cependant la prairie hygrophile située en partie Nord possède un enjeu floristique fort. En effet, il s'agit d'un habitat bien conservé avec présence de 2 espèces végétales protégées. Cette partie étant en cours de construction, elle ne fait pas l'objet d'OAP.

**b) Schéma de mobilité :**

- **Création d'une voie principale de desserte pour les sites A et C à partir de la rue aux Raisins :**  
Le site A se dessert par la création d'une voie à partir du chemin aux Raisins face à la rue Weber.  
Le site C est desservi depuis le chemin aux Raisins, une liaison routière pourra rejoindre les zones de stationnement du supermarché arrière. Aucune jonction n'est souhaitée avec le béguinage de la rue Laidet.
- **Prolongement des voiries de desserte internes pour le site B :**  
La desserte du site B se réalise en deux temps :  
Un prolongement de l'allée Saint Christophe permettant de desservir un complément bâti.  
Une boucle à partir de l'avenue Charles Roussel.  
L'opération doit éviter une énième entrée/sortie sur le chemin aux Raisins.
- **Aménagement de voies piétonnes** essentiellement en accompagnement des voies de desserte et en connexion avec les quartiers déjà habités.  
Pour le site A : constitution d'une liaison piétonne spécifique permettant de lier le quartier à l'allée de l'Europe.  
Pour le site C : possibilité d'une liaison piétonne spécifique avec la rue Laidet.

**c) Principes d'aménagement :**

- **Aménagement d'un espace public central autour d'équipements complémentaires sur le site B**  
Un espace public peut être aménagé au cœur du quartier, en accroche sur la voie principale de desserte. Il pourra être complémentaire à de futurs équipements attendus sur zone.

**d) Programmation habitat :**

- **Densité moyenne multi sites : 24 logements/ hectare**  
Soit un minimum de 50 logements à réaliser. La programmation ci-dessus peut évoluer dans le cadre d'un programme mixte et le nombre de logements prévus revu à la baisse pour permettre l'implantation de bâtiments à usages de commerces et services. Toutefois, la diversité des typologies constructives devra être maintenue.
- **Typologie de construction :** Pour ce secteur la programmation comprendra un **minimum de 50 % de logements en mitoyenneté ou en collectifs** (front bâti continu ou semi-continu)
- **Statut d'occupation :** Pour ce secteur la programmation comprendra :
  - Un **minimum de 28 % en logements en accession sociale à la propriété**
  - Environ 72 % de lots libres



L'objectif de ce comblement des ilots vierges est, en terme d'habitat, d'y apporter de la mixité dans les statuts d'occupation avec une part de lots libres permettant d'équilibrer, la sur représentation du logement locatifs aidés au sein de ce quartier de ville.

*Illustration des principes*



#### ■ Phasage de l'opération

Il n'y a pas de phasage prescrit. L'opération est multi sites sur des espaces peu importants (inférieur à 1ha).



*Schéma opposable*



## 2.5. OAP site n°5- Trou aux loups– ville de Berck sur Mer



### **Localisation :**

En cœur d'îlot.

### **Superficie :**

1.19 ha en zone 1AU

### **Etat des lieux :**

Il s'agit d'un cœur d'îlot aujourd'hui en partie en friche et traversé par un cours d'eau.

Le site est enserré dans le tissu urbain de la ville de Berck.

La zone potentiellement urbanisable est située dans un contexte anthropique (bâti résidentiel). L'usage du sol est un espace naturel relictuel



*vue 1 : intérieur de la zone*



*vue 2 : arrière des constructions de la rue des Patres*

Il s'agit ici d'optimiser le foncier en cœur d'îlot tout en préservant, compensant les caractéristiques naturelles de la zone.

**a) Extrait de l'étude d'incidences ZH- en annexes du rapport de présentation :**

La zone humide délimitée par le critère habitat et confirmée en partie par le critère pédologique possède une fonctionnalité moyenne en raison de sa position en zone urbanisée et de son isolement avec les zones humides plus au sud. Lors du passage sur site, la majeure partie de la zone présentait de l'eau en sa surface.

Les habitats y sont d'intérêt car bien conservés et présentant une assez bonne diversité végétale. La mégaphorbiaie est un habitat d'intérêt communautaire. Le site peut potentiellement accueillir des espèces végétales remarquables.

Dans le cas où le secteur ferait l'objet d'un classement U ou AU, les futurs pétitionnaires devront se conformer à la réglementation en vigueur (réalisation d'un dossier loi sur l'eau).



Les fonctionnalités de la zone humide sont altérées par son isolement et sa situation en zone urbanisée mais celle-ci reste alimentée par un cours temporaire.

**b) Extrait des expertises écologiques- en annexes du rapport de présentation :**

Le site prospecté est un espace naturel relictuel présent dans un contexte urbanisé. Les habitats humides présents sont bien préservés et l'avifaune caractéristique de ces milieux est bien représentée.

Au-delà de l'enjeu faune/flore, l'ensemble des zones prospectables sont considérées comme étant des zones humides, ce qui constitue une contrainte réglementaire. Le secteur étudié semble avoir un rôle de rétention des eaux pluviales des milieux urbanisés périphériques.

**c) Schéma de mobilité :**

▪ **Création d'une voie principale de desserte à compter de la rue des Patres :**

La voie desserte se fera au travers d'un accès à la rue des Patres. Une boucle de desserte pourra être envisagée.

Aucune desserte sur le boulevard de Paris n'est autorisée.

- **Aménagement de liaison piétonne** possible le long de l'espace boisé en façade de boulevard permettant de relier la rue des Patres aux équipements et commerces de la rue Beauchêne, via le futur quartier.

**d) Principes d'aménagement :**

▪ **Préserver une zone centrale de tamponnement ainsi que les fossés existants**

Le tamponnement des eaux pluviales sur site devra être intégré à l'aménagement, les éléments naturels existants (fossés, cours d'eau) devront être préservés.

**e) Programmation habitat :**

- **Initier la conception d'un habitat résilient sur site**

Le site est caractérisé en zone humide. Ce contexte particulier oblige à raisonner l'urbanisation future différemment. Les acteurs locaux entendent promouvoir les opérations architecturales innovantes ; en construisant un habitat adapté, résilient sur cette zone.



Les constructions à venir devront minimiser leur emprise au sol, promouvoir des techniques alternatives de construction.

- **Densité moyenne: 42 logements/ hectare**

Il s'agit de la réalisation d'une résidence seniors, avec un minimum de 50 logements à réaliser. La programmation ci-dessus peut évoluer dans le cadre d'un programme mixte.

- **Phasage de l'opération**

Il n'y a pas de phasage prescrit.



*Schéma opposable*

## 2.6. OAP site n°6- Avenue de Verdun/ Impasse Tatave– ville de Berck sur Mer



### **Localisation :**

En cœur de trame urbaine, à l'arrière des emprises du centre commercial d'entrée de ville et des constructions de la rue de l'ancien Moulin Beaussaut. Site résiduel, intégré dans un cœur d'îlot naturel boisé.

### **Superficies :**

**1.1 ha en zone 1AU**

### **Etat des lieux :**

Le site est aujourd'hui occupé par des arrières de jardins.



vue 1 : depuis l'impasse Tatave.

L'objectif est de compléter l'urbanisation existante jusqu'aux marges de l'espace boisé conservé. Ce dernier constituera un espace tampon hydraulique entre la zone urbaine et le centre commercial d'entrée de ville.

### **f) Extrait de l'étude d'incidences ZH- en annexes du rapport de présentation :**

La zone humide délimitée par le critère habitat et confirmée par le critère pédologique est peu fonctionnelle en raison de sa totale déconnexion avec les habitats naturels à proximité. Les activités anthropiques périphériques sont des facteurs de dégradations du milieu. Aucune espèce remarquable n'y a été observée.



### **g) Extrait des expertises écologiques- en annexes du rapport de présentation :**

Le boisement humide représente un îlot de nature enclavé dans un contexte urbain. Il permet à de nombreuses espèces d'oiseaux d'y nicher. La présence de mares et fossés est favorable aux groupes des amphibiens et aux odonates. Au-delà de l'enjeu faune/flore, l'ensemble des zones prospectables est considérée comme zone humide, ce qui constitue une contrainte réglementaire. Le secteur étudié semble avoir un rôle de rétention des eaux pluviales des milieux urbanisés périphériques.



#### *h) Schéma de mobilité :*

- **Création d'une voie principale de desserte à compter de la rue de l'ancien Moulin Beaussaut :**  
La voie desserte se fera au travers d'une jonction avec la rue de l'ancien Moulin Bersault et se finalisera par le traitement d'une placette de retournement.
- **Aménagement d'une liaison piétonne** possible d'accroche à l'impasse Tatave.

#### *i) Principes d'aménagement :*

- **Aménagement d'un espace public central**  
Un espace public est aménagé au cœur du quartier, en accroche sur la voie principale de desserte.

#### *j) Programmation habitat :*

- **Densité moyenne multi sites : 28 logements/ hectare**

Soit un minimum de 31 logements à réaliser. La programmation ci-dessus peut évoluer dans le cadre d'un programme mixte. Toutefois, la diversité des typologies constructives devra être maintenue.

- **Typologie de construction :** Pour ce secteur la programmation comprendra un **minimum de 30 % de logements en mitoyenneté** (front bâti continu ou semi-continu), de préférence en entrée de quartier afin d'y amener une certaine densité.

- **Statut d'occupation :** Pour ce secteur la programmation comprendra :

- Un **minimum de 30 % en logements locatifs social**, soit au moins 10 logements
- Environ 70 % de lots libres

- **Phasage de l'opération**

Il n'y a pas de phasage prescrit.



*Illustration des principes*





*Schéma opposable*



## 2.7. OAP site n°7- Site économique de la Vigogne– ville de Berck sur Mer



### **Localisation :**

Dans le prolongement de la zone d'activités existante, en entrée sud de la ville, le long de la RD940.

### **Superficie :**

4.21 ha en zone UE

### **Etat des lieux :**

Le site est aujourd'hui en friche. Il correspond à une partie inachevée de la ZAC de la Vigogne.



*vue 1 : en entrée de zone*



*vue 2 : sur la centrale électrique en place*

L'objectif est de finaliser l'occupation de la zone à vocation économique. Les emprises libres restantes se situent en deuxième front bâti par rapport à la façade économique de la RD940, entre les terrains de karting et la déchetterie.

### **a) Schéma de mobilité :**

#### ▪ **Prolongement des voiries de desserte existantes :**

Une voie d'accès sera aménagée en accroche à la rue de Bouleaux. Dans le cas d'une voie en impasse, sera réalisée une aire de retournement adaptée au gabarit des véhicules circulant au sein de la zone.

#### ▪ **Aménagement de voies piétonnes** en accompagnement des voies de desserte.

### **b) Principes d'aménagement :**

#### ▪ **Préserver le talus existant avec la plaine arrière.**

#### ▪ **Préserver les éléments végétaux existants et constitutifs d'une frange paysagère.**

### **c) Programmation économique :**

La zone est à vocation principale économique, elle finalise l'entrée de ville pour cette occupation.

#### ■ Phasage de l'opération

Il n'y a pas de phasage prescrit. L'opération se situe en zone UE.



*Schéma opposable*

**A NOTER : La découpe parcellaire n'est qu'illustrative, elle dépendra des besoins économiques des entreprises.**



## 2.8. OAP site n°8- Rue du 8 mai 1945 et Avenue de la République– ville de Berck sur Mer



### **Localisation :**

Parcelle à l'angle de l'avenue du 8 mai 1945 et de l'avenue de la République.

### **Superficie :**

1.06 ha en zone 1AU

### **Etat des lieux :**

Le site est aujourd'hui occupé par des prairies de fauche. Il s'insère dans un ensemble d'opérations groupées, bordant l'artère du 8 mai 1945.



vue 1 : depuis l'avenue du 8 mai 1945.



vue 2 : depuis l'arrière des franges bâties de l'avenue de la République.

L'objectif est de compléter l'urbanisation existante.

### **a) Extrait de l'étude d'incidences ZH- en annexes du rapport de présentation :**

Il s'agit d'une zone humide située en bordure du tissu urbain de la ville de Berck et isolé du complexe de zones humides situées plus à l'est. Cette zone est dégradée par les activités anthropiques à proximité. Aucune espèce végétale remarquable n'a été observée en raison de la fauche récente de la parcelle prairiale. Etant donné l'isolement du site, la zone humide n'est que peu fonctionnelle.

**b) Extrait des expertises écologiques- en annexes du rapport de présentation :**

Ce secteur de projet potentiel présente un enjeu faible sur le plan écologique, en raison de sa faible attractivité pour les différents groupes recherchés. Les haies et fossés sont les uniques enjeux du site.



**c) Schéma de mobilité :**

- **Prolongement de la voie principale de desserte soit la rue du Tir aux Pigeons** afin de quadriller le quartier et de permettre des accès sur l'avenue de la République. Ces derniers ne sont pas limités.
- **Aménagement de voies piétonnes** en accompagnement des voies de desserte.

**d) Principes d'aménagement :**

- **Traitement d'une frange paysagée** en interface entre l'avenue du 8 mai et les arrières des constructions de la zone. En effet une zone tampon paysagère caractérise cette artère Nord Sud de la ville. Les différentes opérations ont toujours visé à maintenir cet interstice végétal contribuant à la mise en valeur de cette liaison routière.  
**Un espace vert aménagé sera donc intégré au travers d'une large bande paysagère. L'objectif est de garder la continuité de traitement de l'avenue du 8 mai 1945.**
- **Traitement des clôtures** donnant sur la rue du 8 mai 1945 : ces dernières devront être uniformes, constituées de haies d'essences locales prises dans la palette végétale annexée au règlement du présent PLUI.
- **Les haies existantes seront conservées.**

**e) Programmation habitat :**

**Aucun pignon aveugle ne sera perceptible depuis la rue du 8 mai 1945.**

- **Densité moyenne de la zone : 30 logements/ hectare**  
Soit un minimum de 32 logements à réaliser. La programmation ci-dessus peut évoluer dans le cadre d'un programme mixte et le nombre de logements prévus revu à la baisse pour permettre l'implantation de bâtiments de commerces et services, voir équipements. Toutefois, la diversité des typologies constructives devra être maintenue.
- **Typologie de construction** : Pour ce secteur la programmation comprendra un **minimum de 50 % de logements en mitoyenneté** (front bâti continu ou semi-continu)
- **Statut d'occupation** : Pour ce secteur la programmation comprendra :
  - Un **minimum de 25 % en logements en accession sociale à la propriété**
  - Environ 75 % de lots libres



*Illustration des principes*

▪ **Phasage de l'opération :**

Il n'y a pas de phasage prescrit.



*Schéma opposable*



## 2.9. OAP site n°9- Avenue de Boulogne – Impasse de la Flaque Grise – ville de Berck sur Mer



### **Localisation :**

Parcelle en cœur d'îlot.

### **Superficie :**

1.32 ha en zone 1AU

### **Etat des lieux :**

Le site est aujourd'hui occupé par des arrières de jardins, à l'arrière de l'école maternelle du Chat Botté.

Le périmètre intègre l'opération de rénovation en cours, portée par un bailleur social rue des Vanneaux.



*vue 1 : depuis les arrières des construction rue de la Paix.*



*vue 2 : depuis l'arrière des franges bâties.*

L'objectif est de compléter l'urbanisation existante, par la densification de ce cœur d'îlot.

Il s'agit également de fédérer l'opération en cours de démolition reconstruction rue des Vanneaux avec le projet de densification de cœur d'îlot.

### **a) Extrait des expertises écologiques- en annexes du rapport de présentation :**

Les habitats et la flore ne présentent pas d'intérêt particulier, les espaces étant régulièrement entretenus et beaucoup de ces espaces sont végétalisés avec des espèces horticoles.

Une espèce végétale exotique envahissante a été observée à proximité est du site d'étude : la Renouée du Japon (*Reynoutria japonica*).

Ce secteur de projet potentiel présente un enjeu faible sur le plan écologique, en raison de sa faible attractivité pour les différents groupes recherchés.

### **b) Schéma de mobilité :**

- **Aménagement d'une voie principale de desserte reliant la rue des Vanneaux au boulevard de Boulogne** afin de quadriller le quartier. L'objectif est d'intégrer l'opération en cours du bailleur social, au cœur d'îlot à recomposer. A cette fin une jonction doit être envisagée entre les deux opérations afin de mailler les constructions à venir. Les deux opérations doivent être connectées.
- **Un accès sur la rue du Maréchal de Lattre de Tassini doit également être intégré.**

- **Aménagement de voies piétonnes** en accompagnement des voies de desserte et en liaison avec les opérations bâties de pourtour.

#### c) *Principes d'aménagement :*

- **Permettre une valorisation de l'équipement scolaire.** L'îlot compte une école de quartier, la densification de ce cœur doit laisser, une marge arrière pour les besoins éventuels de l'équipement inséré dans la trame urbaine.
- **Coudre les constructions du quartier par un maillage et un complément urbain adéquats.** L'îlot compte une école de quartier, la densification de ce cœur doit laisser, une marge arrière pour les besoins éventuels de l'équipement inséré dans la trame urbaine.

#### d) *Programmation habitat :*

- **Densité moyenne de la zone : 22 logements/ hectare**

Soit un minimum de 16 logements à réaliser et 13 logements programmés avec un bailleur social sur la frange de la rue des Vanneaux. La programmation ci-dessus peut évoluer dans le cadre d'un programme mixte et le nombre de logements prévus revu à la baisse pour permettre l'implantation de bâtiments à usages de commerces et services. Toutefois, la diversité des typologies constructives devra être maintenue.

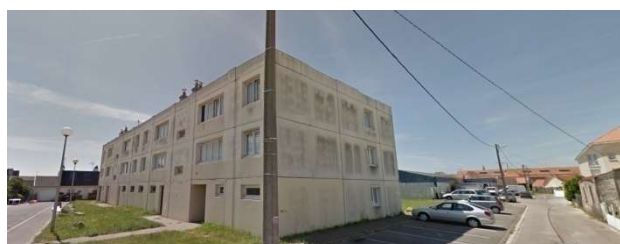
- **Typologie de construction :** Pour ce secteur la programmation comprendra un **minimum de 50 % de logements en mitoyenneté** (front bâti continu ou semi-continu)

- **Statut d'occupation :** Pour ce secteur la programmation comprendra :
  - Un **minimum de 40 % en logements locatifs sociaux**
  - Environ 60 % de lots libres



*Illustrations des principes*

L'habitat collectif rue des Vanneaux sera démoli au profit d'une reconstruction de maisons en bande dont le gabarit sera adapté aux constructions voisines. L'objectif est de requalifier ce quartier dégradé et de poursuivre ce changement d'image par la densification du cœur d'îlot.





▪ **Phasage de l'opération :**

Il n'y a pas de phasage prescrit.

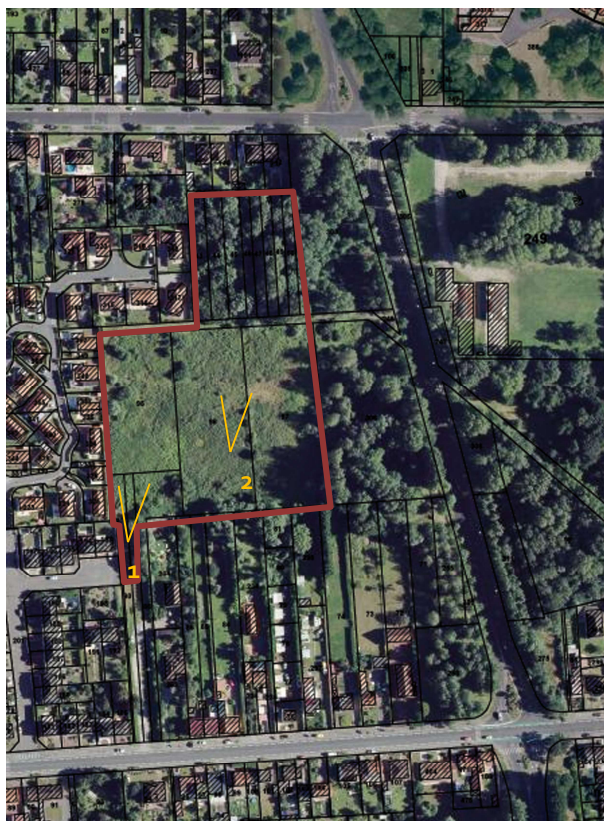
Les opérations menées par plusieurs opérateurs, devront se joindre afin d'être connectées.



*Schéma opposable*



## 2.10. OAP site n°10- Rue du 8 mai 1945 - Avenue du Docteur Quettier – ville de Berck sur Mer



### **Localisation :**

En cœur d'îlot, le long de l'avenue du 8 mai 1945, dans le prolongement des constructions groupées de l'allée des boutons d'or.

### **Superficies :**

1.94 ha en zone 1AU

### **Etat des lieux :**

Le site est accessible aux véhicules par l'avenue du Docteur Quettier. Un chemin bordant un deuxième front bâti permet de rejoindre cette avenue.

Le secteur d'étude est intégré dans un contexte majoritairement anthropique avec des milieux naturels relictuels. Le site semble être une prairie de fauche ayant subi la déprise agricole et est composé d'un espace boisé naturel.



*vue 1 : depuis l'avenue du docteur Quettier*



*vue 2: intérieure des terres*

**a) Extrait de l'étude d'incidences ZH- en annexes du rapport de présentation :**

Il s'agit d'une zone humide située en contexte urbain, plus ou moins dégradée par les activités anthropiques du secteur. La mégaphorbiaie est un habitat humide d'intérêt communautaire assez bien diversifié. Le bosquet est quant à lui un habitat arboré planté où les enjeux floristiques sont faibles car constitué en partie d'espèces non indigènes.

La zone humide est peu fonctionnelle car déconnectée des habitats naturels les plus proches.

La zone humide déterminée par le critère habitat pour la mégaphorbiaie et par le critère pédologique pour le bosquet est peu fonctionnelle car isolée des milieux humides les plus proches. En effet, les routes, habitations et autres ne permettent plus les échanges avec les milieux naturels à proximité, ses fonctions y sont donc réduites.

La mégaphorbiaie est un habitat d'intérêt communautaire à enjeu dans la région.

Aucune espèce végétale remarquable n'a été recensée.

**b) Extrait des expertises écologiques- en annexes du rapport de présentation :**

Les enjeux faunistiques ne sont pas importants sur cette zone, et la majorité des espèces ont été observés au sein du boisement.

**c) Schéma de mobilité :**

- **Aménagement d'une boucle principale de desserte entre l'avenue du Docteur Quettier et l'avenue du 8 mai 1945.**

Il est ici difficile d'organiser un complément d'urbanisation sans débouché sur l'avenue du 8 mai 1945. Un seul accès sur cette artère principale sera autorisé, afin de fluidifier les mobilités internes.

- **Aménagement de voies piétonnes** en accompagnement des voies de desserte et en liaison avec les opérations bâties de pourtour.

**d) Principes d'aménagement :**

- **Préservation d'une mare au cœur du quartier.** Les analyses environnementales ont démontré la présence d'une dépression pouvant ressembler à une mare temporaire. Cette dernière sera intégrée aux aménagements paysagers de cœurs de quartier.
- **Préservation de la frange boisée.** La zone vient compléter le tissu urbain existant sans empiéter sur la frange boisée le long de l'avenue du 8 mai 1945. Seul un accès sera permis sur cette voie. La transition avec les arrières des constructions à venir se devra d'être soignée. Les clôtures devront être perméables et de préférence végétalisées.
- **Coudre les constructions du quartier par un maillage et un complément urbain adéquats : promouvoir une notion de parc habité.** Les constructions viennent s'insérer dans un environnement de qualité, l'architecture visera à intégrer les projets au cadre environnemental en place.
- Les espaces de stationnement devront être réalisés en matériaux filtrants.

e) *Programmation habitat :*



▪ **Densité moyenne de la zone : 23 logements/ hectare**

Soit un minimum de 44 logements à réaliser. La programmation ci-dessus peut évoluer dans le cadre d'un programme mixte et le nombre de logements prévus revu à la baisse pour permettre l'implantation de bâtiments à usages de commerces et services. Toutefois, la diversité des typologies constructives devra être maintenue.

*Illustrations Références*

▪ **Typologie de construction :** Pour ce secteur la programmation comprendra un **minimum de 50 % de logements en mitoyenneté** (front bâti continu ou semi-continu)

▪ **Statut d'occupation :** Pour ce secteur la programmation comprendra :

- Un **minimum de 50 % en logements locatifs social**
- 
- Environ 50 % en accession sociale à la propriété



*Illustrations des principes*





*Schéma opposable*

## 2.11. OAP site n°11- Densification rue du Foier – ville de Berck sur Mer



### **Localisation :**

En cœur d'îlot, le long de la pénétrante d'entrée de ville, le site est situé entre la rue du Foier et l'avenue du Docteur Quettier.

### **Superficies :**

0.6 ha en zone UD

### **Etat des lieux :**

Le site correspond à une dent creuse d'un îlot recomposé par de l'habitat collectif.

Le secteur d'étude est intégré dans un contexte majoritairement anthropique.



*vue 1 : depuis la résidence du Clos Fleuri*



*vue 2 : depuis les collectifs rue du Foier*

L'objectif est de réaliser une OAP densité afin d'éviter une urbanisation des parcelles, en dent creuse, par de l'habitat individuel pavillonnaire.



**a) Schéma de mobilité :**

▪ **Aucune desserte ne sera établie à partir de l'avenue du Docteur Quettier.**

Le complément urbain des parcelles objet de la présente OAP devra être desservi à partir de la rue du Foier, dans la continuité des opérations voisines. Ainsi l'avenue du Docteur Quettier conservera les alignements végétaux existants, écrans entre une artère principale de liaison avec le front de mer et les arrières de parcelles construites.

▪ **Aménagement de voies piétonnes** en accompagnement des voies de desserte et en liaison avec les opérations bâties de pourtour.

**b) Principes d'aménagement :**

▪ **Épannelage des constructions futures depuis les collectifs R+3 jusqu'au Cloc Fleuri R+1+C.** Les constructions à venir devront être insérées à l'environnement immédiat et composer une continuité avec le bâti en place. Ainsi une composition architecturale travaillée, devra permettre de joindre les ensembles collectifs en place

▪ **Préservation de la frange végétalisée donnant sur l'avenue du Docteur Quettier.**

▪ Les espaces de stationnement devront être réalisés en matériaux filtrants.

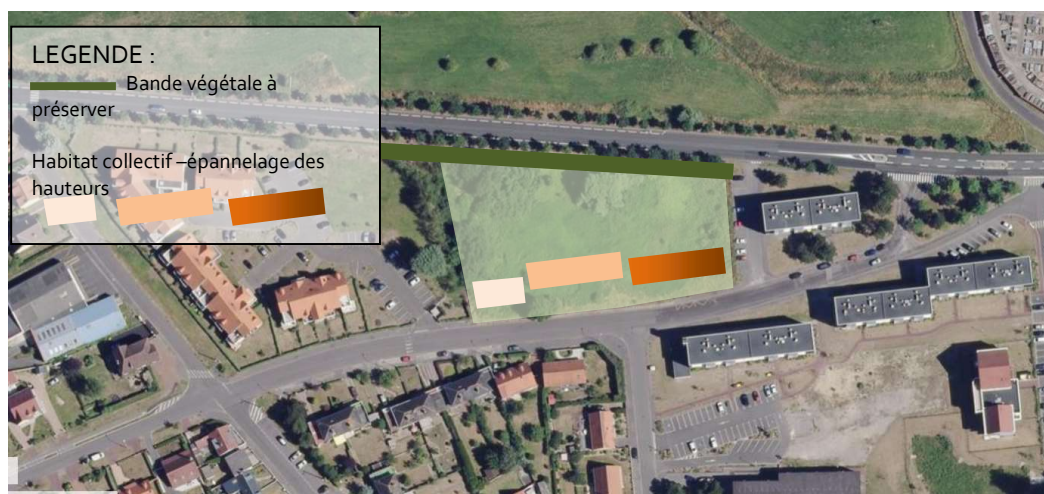
**c) Programmation habitat :**

▪ **Densité moyenne de la zone : 30 logements/ hectare**

Soit un minimum de 18 logements à réaliser. La programmation ci-dessus peut évoluer dans le cadre d'un programme mixte et le nombre de logements prévus revu à la baisse pour permettre l'implantation de bâtiments à usages de commerces et services. Toutefois, la diversité des typologies constructives devra être maintenue.

▪ **Typologie de construction :** Pour ce secteur la programmation comprendra un habitat collectif ou semi collectif

▪ **Statut d'occupation :** Pour ce secteur la programmation comprendra :  
- Un minimum de 30 % en logements locatifs sociaux



*Schéma opposable*



## 2.12. OAP site n°12- L'anse des Sternes – ville de Berck sur Mer



### **Localisation :**

En front de mer, le site intègre le poste de secours, le centre nautique, les zones de stationnement successives.

### **Superficies :**

**0.78 + 1.5 ha en zone N**  
(aménagement et réaménagement des zones de stationnement)

**0.46 ha en zone NL**

**2.44 ha en zone Nen STECAL**  
permettant les équipements nautiques.

L'emprise cartographiée ci-dessus représente le périmètre de réflexion du site, intégrant l'occupation actuelle des sols et en projet. Ce périmètre est traduit de manière différenciée au plan de zonage selon les options d'aménagement retenues par secteur.

### **Etat des lieux :**

Le site est accessible aux véhicules par le prolongement du chemin aux Raisins jusqu'à la mer. Ce chemin se borde d'une zone latérale de stationnements (parking de campings car, puis véhicules légers et bateaux jusqu'au front de mer).

Il s'agit donc de l'accès à la zone de plaisance en mer, à partir duquel un spot sur la faune marine a été aménagé.

Les constructions sur site correspondent au poste de secours, au club nautique et au club de pêche en mer.



*vue 1 : depuis le chemin aux Raisins*



*vue 2 : sur la baie*



*vue 3 : club nautique*

L'aménagement du site des sternes s'inscrit dans un projet global de recomposition de la façade littorale de la ville de Berck. Une étude de requalification a d'ailleurs été produite par la ville et présentée aux PPA lors d'une visite de site en 2016. La présente OAP reprend les données de cette esquisse.

La problématique d'aménagement fut la suivante : **comment redonner à la nature ses droits tout en associant les usages liés au site ?**



#### **a) Application de la Loi Littoral (extrait du RP tomes 2 et 6)**

La présence de constructions et installations existantes invite à exclure la pointe de l'anse des Sternes de la coupure d'urbanisation au sens de l'art L121-22 du Code de l'Urbanisme. Ce secteur est aujourd'hui, artificialisé en partie (poste de secours pour environ 25m<sup>2</sup>, club de pêche et club nautique pour environ 430m<sup>2</sup> de surface au sol cumulée, zone de stationnement en complément).

#### **Les espaces proches du rivage article L121-13 du CU**

Le régime d'extension d'urbanisation pour les communes littorales est encadré par l'article L121-13 du code de l'urbanisme. Les espaces proches du rivage font l'objet de règles spéciales d'urbanisation, seule l'extension limitée de l'urbanisation est autorisée dans ces zones, sous réserve de justifications particulières.

**Le projet de l'Anse des Sternes n'ambitionne pas d'extension de l'urbanisation, le projet de reconstruction en un seul ensemble des équipements du club nautique et de pêche implique une démolition préalable et se réalisera à gabarit constant voir inférieur par rapport à l'existant.**

#### **La bande des 100m article L121-16 du CU**

L'article L121-16 du code de l'urbanisme précise que « en dehors des espaces urbanisés, les constructions ou installations sont interdites sur une bande littorale de cent mètres à compter de la limite haute du rivage. [...] » La bande des 100 mètres s'applique le long du front littoral de la partie sud du territoire de Berck-sur-Mer, au niveau des Sternes. La délimitation du zonage et la destination des sols permettra d'aménager légèrement et revaloriser le secteur bâti existant, via un règlement et un zonage adaptés.

Ainsi compte tenu du projet :

- le parking à bateaux actuel artificialisé sera renaturé et reclassé en N permettant la démolition de l'imperméabilisation existante et la renaturation.

-les équipements existants seront démolis reconstruits avec des emprises au sol inférieures et de manière respectueuse par rapport au site. Cet ensemble correspond au STECAL Nen réservé aux équipements nautiques dont la proximité de la mer est nécessaire.

Ainsi conformément à la Loi Littoral, au sens de l'article L121-17, nécessitent la proximité immédiate de la mer : les constructions et installations nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau. Ce qui est le cas du projet des Sternes.

*Les diverses installations destinées aux loisirs nautiques, tour de vigie, bâtiments des sanitaires et vestiaires de la base de planche à voile, sont des installations nécessaires à des services publics exigeant la proximité immédiate de l'eau. Il en va de même d'une aire de déchargement et de retournement pour les engins nautiques qui peut également être implantée dans la bande des 100m (CAA Lyon, 27/02/2001, Association des propriétaires riverains du lac d'Annecy, RFDA, 11-12/2001p1368).*

-les zones de stationnement bateaux et en partie véhicules existantes sont classées en N afin de permettre leur aménagement. Elles se trouvent en dehors de la bande des 100m.

-une partie de la zone de stationnement véhicules à créer est en zone NL. Il s'agit de parking non cimentés non bitumés au revêtement léger en adéquation avec le site. Elle se trouve en dehors de la bande des 100m.

### **La coupure d'urbanisation article L121-22 du CU**

Le régime d'extension d'urbanisation pour les communes littorales est encadré par l'article L121-13 du code de l'urbanisme. Les espaces proches du rivage font l'objet de règles spéciales d'urbanisation, seule l'extension limitée de l'urbanisation est autorisée dans ces zones, sous réserve de justifications particulières.



Les coupures d'urbanisation se matérialisent en deux séquences :

- de l'Hôpital Maritime jusqu'aux Sternes et
- du camping le Halloy jusqu'au parc d'activité la Vigogne

L'Hôpital Maritime termine l'urbanisation en partie sud de la zone urbaine de Berck sur Mer, au seuil des dunes en entrée d'estuaire, avec les équipements d'enseignement (collège, lycée) avenue Saint Exupéry. Les Sternes se situent à l'extrême sud de la zone urbaine, chemin aux Raisins, **le secteur est avancé en bord de mer, bâti, aménagé et exploité.**

La coupure d'urbanisation, entre l'Hôpital Maritime de Berck et l'anse des Sternes, suit les constructions, et équipements scolaires, longeant l'avenue Saint Exupéry et le chemin aux Raisins de manière à délimiter les espaces bâtis des zones naturelles. Arrivé au chemin aux Raisins, menant aux Sternes, le tracé longe la voie et les parkings existants de part et d'autre jusqu'au site des Sternes, de manière à rattacher les équipements et constructions existantes à la trame bâtie de la zone urbaine.

La coupure d'urbanisation affiche donc la volonté de sauvegarder l'espace dunier au sud-ouest du territoire, enserrant la zone urbaine aux dernières constructions existantes les plus avancées.





La deuxième coupure se réalise de la base nautique des Stermes, chemin aux Raisins, jusqu'à la zone de la Vigogne. La coupure d'urbanisation démarre du site des Stermes reprenant les constructions, parkings et équipements de service public existants notamment une tour de vigie, pour remonter le long du chemin aux Raisins. Dans la même logique que précédemment, le site est enserré à l'intérieur de cette coupure de façon à être intégré à la trame urbaine...

**Le but de cette double coupure d'urbanisation est de permettre dans l'interstice de ces 2 dernières de pouvoir entretenir et réaménager le site des Stermes afin de revaloriser ce secteur au sud de la trame urbaine, secteur qui accueille de nombreux visiteurs, notamment durant les périodes estivales.**

#### ***Les espaces remarquables article L121-23 du CU***

L'article L121-23 du code de l'urbanisme instaure un régime particulier de protection des espaces remarquables des communes littorales. Il est ainsi prévu que :

*« Les documents et décisions relatifs à la vocation des zones ou à l'occupation et à l'utilisation des sols préservent les espaces terrestres et marins, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral, et les milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques. [...] »*

Ces espaces naturels remarquables présents nécessitent une protection importante, cela passe par un zonage et un règlement adaptés en termes d'affectation et possibilités d'occupation des sols, mais aussi par la prise en compte de l'existant dans ces milieux aux fonctionnalités écologiques et paysagères riches. Un zonage très strict sera au maximum retenu, conformément à la loi Littoral.

**Le projet détaillé ci-après intègre cette dimension avec la définition de trois secteurs sur l'emprise du projet où les aménagements envisagés ont pour objectif de redonner ses droits à la nature sur des espaces anthropisés en front de mer tout en permettant les usages du site.**

#### ***b) Schéma de mobilité :***

Il n'y a pas de création de voirie de desserte, l'aménagement s'appuie sur l'existant et notamment le chemin aux Raisins.

Cependant la gestion des flux est ici complexe car liée aux usages multiples du site : loisirs, sportifs, de secours à la fois piétons, cycles, véhicules légers, campings car et bateaux.

- Les flux véhicules sont stoppés à l'entrée du site et dirigés vers la zone de stationnement prévue à cet effet.
- Les flux piétons et bateaux sont possibles jusqu'au front de mer.



### c) Principes d'aménagement :

Le projet vise à aménager le site existant en théâtre de la mer. Pour ce faire plusieurs aménagements sont envisagés :

- **Renaturation de la façade maritime existante** : le front de mer est aujourd'hui en partie occupé par un parking bateaux ; ce dernier est repoussé le long du chemin aux Raisins, laissant place à une recomposition naturelle de la façade. Il s'agit un secteur minéral rendu à la nature. L'objectif est de travailler une transition mer – terre de manière naturelle. Seule la digue aménagée pour les modes doux actifs, sépare les éléments en présence.



- **Aménagement du stationnement bateau sur le parking VL à proximité du centre nautique** : une centaine de places sont permises pour le stationnement bateau. L'objectif est de conserver la dynamique de loisirs du site et de permettre le libre accès à la mer. Celui-ci est donc reporté à proximité de l'actuel club de pêche et s'aménagera le long de la rue aux Raisins, au plus proche de la mer (limitant ainsi les déplacements moteurs pour acheminer ces derniers à l'eau) et sur des espaces déjà artificialisés.
- **Aménagement du stationnement VL et suppression de l'aire de camping car** : cette dernière est transférée au nord de la ville. Le secteur bénéficie d'une forte affluence (sportifs pratiquant les loisirs nautiques, pêcheurs, touristes profitant en outre de la faune locale suivant les marées), l'objectif est donc de canaliser l'usage de la voiture aux abords et d'éviter une desserte jusqu'au front de mer. Pour ce faire un parking, d'une capacité prévisionnelle de 170 places est aménagé en continuité du tissu urbain face au camping. Il compense à capacité constante et sur une emprise moindre, la suppression des emplacements de stationnement en front de mer et l'ensemble du stationnement longitudinal au pied des dunes côté sud-est.
- **Priorité d'accès à la mer aux modes doux** : en effet, les véhicules légers sont canalisés à l'entrée du site par un giratoire qui les dirige vers la zone de stationnement. Sur ce même point, une dépose minute facilitera les descentes et montées bus pour une desserte en transport en commun.

La voirie d'accès à la mer est retravaillée au bénéfice des piétons. Ainsi une bande de cheminements doux est séparée de la bande roulante d'accès des bateaux par des potelets.

La voirie centrale est rétrécie et aménagée pour y favoriser une mixité des usages.

De plus des cheminements piétons sont matérialisés à compter du phare et encadrés au travers de la dune, ils viennent compléter le réseau de cheminement d'accès à la mer. La bande d'aménagement de stationnement zonée en N au plan de zonage permet la traversée piétonne de la zone pour une liaison dune à dune. Elle agit comme un filtre des traversées piétonnes.



La porte d'entrée vers la mer

- **Reconstruction du poste de secours et du centre nautique (2 en 1)** : l'objectif est de requalifier le front de mer ainsi que les équipements en présence. Les deux structures existantes sont vétustes, dans le cadre de la recomposition de la façade, il est envisagé de démolir et reconstruire ces deux structures dans des gabarits similaires à l'existant.



Une scénérie emblématique du front de mer

Le poste de secours sera donc démolit et reconstruit avec intégration architectural de l'élément bâti. Il permettra de part son aménagement une appropriation facilitée des touristes et des promeneurs.

Le club nautique ainsi que le club de pêche seront tous deux démolis pour être repensés en une seule entité intégrée aux modelés naturels du terrain.

Les techniques de construction feront appel à une structure sur pilotis afin de minimiser l'impact sur le terrain naturel. Un rappel



Une architecture en harmonie avec son site naturel



architectural aux éléments dunaires (avec toiture en pente dans le prolongement de la topographie des dunes voisines), bardage bois horizontal, de couleur sable, parfaitement intégré à l'environnement.

Le bâtiment résultant sera en capacité de produire sa propre énergie.

Les esquisses produites ambitionnent une réduction d'environ 75% de l'emprise au sol par rapport à l'état actuel, au vu des modalités constructibles mise en place (construction sur pilotis réduisant l'impact au sol).

Les revêtements seront légers, perméables et permettant le retour à l'état naturel des sols afin de ne pas les altérer de façon irréversible.

- **Favoriser le lien dune à dune** : au travers de la préservation environnementale et des cheminements piétons qui permettent de relier le front de mer. Le cheminement piéton sera aménagé entre les zones de stationnement de manière à garder une continuité dune à dune.



#### d) Schéma opposable



## 2.13. OAP site n°22- Plaine de l'Eglise – ville de Berck sur Mer



### **Localisation :**

En périphérie du noyau urbain de Berck-Ville, le site concerne une friche urbaine en cœur d'îlot.

### **Superficie :**

0.97 ha en zone UD

### **Etat des lieux :**

Le site est accessible depuis la Rue de la Plaine de l'Eglise, depuis la Rue du Foier, et depuis la Rue Pierre Balavoine.

Il est en outre adossé à un équipement sportif, à une école et à une crèche.

L'opportunité de renouvellement urbain doit permettre de densifier l'urbanisation autour du centre-ville, à proximité de toutes commodités. L'objectif est de prioriser l'urbanisation sous forme de renouvellement urbain en cœur d'îlot. Ceci favorise l'optimisation des disponibilités foncières et donc le moindre impact sur les espaces agricoles et naturels.

Il s'agit d'un espace en partie en friche, suite à la démolition d'un bâtiment notamment, et en partie boisé.

Des logements récents ont été construits en premier rideau le long de la Rue de la Plaine de l'Eglise, en réponse aux logements existants de l'autre côté de la rue.

Le contexte urbain est mixte dans les formes bâties qu'il présente : pavillonnaire individuel, logements mitoyens, collectifs...

### **a) Schéma de mobilité :**

#### ▪ Voie d'accès :

- L'opération d'aménagement devra intégrer la création d'une voie d'accès, qui donnera sur la Rue du Foier, en passant entre les collectifs de logements existants. Cette voie pourra se prolonger jusqu'à la Rue des Grognards plus au Sud.

Elle pourra demeurer une voie d'accès privée réservée aux futurs résidents des logements à construire. Elle pourra aussi, à l'inverse, être rétrocédée au domaine public à condition de présenter un gabarit adapté à la desserte résidentielle et au passage des véhicules de collecte des ordures, y compris au niveau du passage entre les collectifs de logements existants.

Les déplacements doux seront pris en compte : proposition d'une voie partagée, ou d'un trottoir, ou de toute autre solution adaptée au contexte. Toutes les conditions nécessaires à la sécurité des usagers devront être réunies.

#### ▪ Un parcours pour les modes doux :

- Des liaisons douces doivent être aménagées (ou conservées) afin de faciliter et sécuriser les parcours des piétons entre les quartiers résidentiels et vers les équipements.
- Il est préconisé de créer des aménagements où les usagers sont accompagnés par le végétal. Il est également recommandé de préférer des revêtements de sol perméables et qui s'intègrent au

paysage, et de limiter le nombre de revêtements différents afin d'assurer une cohérence dans l'aménagement.

**b) Principes d'aménagement :**

▪ **Zone résidentielle**

Le terrain, situé en cœur d'îlot d'un quartier résidentiel, devra accueillir la construction de nouveaux logements en cohérence avec le contexte bâti existant.

Le stationnement des futurs résidents devra être au maximum mutualisé pour l'ensemble des logements à créer.

Les projets d'aménagement devront démontrer la qualité du traitement des vis-à-vis avec les logements voisins (espaces d'aération, aménagements paysagers...).

▪ **Conservation du bassin paysager**

Il existe un bassin de rétention des eaux pluviales sur site. Il s'agit d'un élément du paysage urbain en favorable à la qualité du cadre de vie.

Celui-ci devra être conservé dans son intégralité, et les futurs aménagements voisins devront veiller à la conservation du bon fonctionnement de ce bassin (ne pas entraver le bon écoulement des eaux par exemple). Les futurs aménagements devront également permettre la préservation voire le renforcement de la qualité paysagère du bassin.

Si les nouveaux aménagements le nécessitent, le bassin existant peut être redimensionné afin d'accueillir des volumes d'eaux plus importants.

**c) Programmation habitat :**

▪ **Densité moyenne: 40 logements/ hectare**

Soit un minimum de 39 logements à réaliser (*surface = 9 752 m<sup>2</sup>*).

▪ **Typologie de construction :** Pour la programmation de ce secteur, il est préféré **des logements en mitoyenneté ou en petits collectifs** (front bâti continu ou semi-continu), de R+2 à R+4.

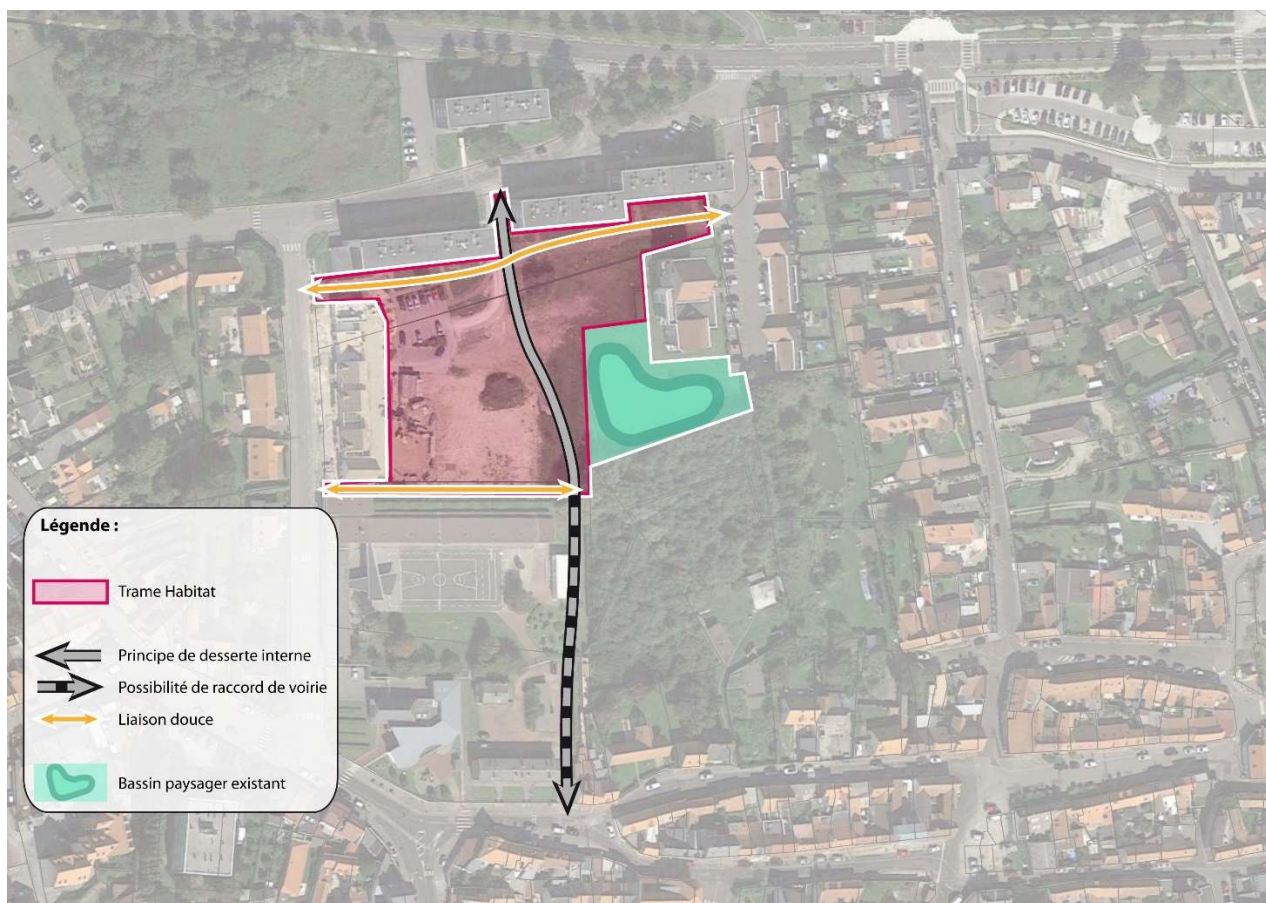
▪ **Statut d'occupation :** Pour ce secteur, la programmation comprendra **100% de logements locatifs sociaux**.

▪ **Phasage de l'opération**

Il n'y a pas de phasage prescrit.



d) *Schéma opposable*



*Schéma opposable*

## 2.14. OAP site n°13- zone UC- Rue Jean Moulin – commune de Rang du Fliers



### **Localisation :**

La zone se situe en centre-ville de la commune de Rang du Fliers sur l'artère principale de desserte du centre.

### **Superficies :**

3.14 ha en zone UC

### **Etat des lieux :**

Le site est aujourd'hui en friche. On y note la présence d'entrepôt industriel.

La zone répond aux objectifs de densification du centre de cette commune du Tripole, elle participe au renouvellement urbain par une opération de démolition reconstruction en centre-ville et à proximité du pôle gare.



vue 1 : vue sur l'entrée de la zone depuis la route de Berck

### **a) Schéma de mobilité :**

- **Création d'une boucle de desserte entre la rue Jean Moulin et la route de Berck :**  
L'objectif est de permettre une accroche au tissu bâti existant de centre-bourg.
- **Aménagement de voies piétonnes :**  
La voie verte « ancien cavalier » devra être préservée et intégrée à l'aménagement de la zone. Il s'agit d'un itinéraire piéton de traverse du Sud de la commune qu'il convient de préserver. Il permet une liaison à la gare.  
  
Des liaisons piétonnes accompagneront la voirie interne.

### **b) Principes d'aménagement :**

- **Aménagement d'un espace public central**  
Un espace public est aménagé au cœur du quartier.

▪ **Travail de la façade urbaine route de Berck**

La façade urbaine devra être travaillée par une architecture adaptée permettant une densification.

Une mixité fonctionnelle des bâtiments de façade devra être recherchée (commerces en pieds d'immeuble, logements sur les étages).

*c) Programmation habitat :*

▪ **Densité moyenne: 30 logements/ hectare**

Soit un minimum de 94 logements à réaliser. La programmation ci-dessus peut évoluer dans le cadre d'un programme mixte et le nombre de logements prévus revu à la baisse pour permettre l'implantation de bâtiments à usages de commerces et services. Toutefois, la diversité des typologies constructives devra être maintenue.

▪ **Typologie de construction :** Pour ce secteur la programmation comprendra un **minimum de 30 % de logements en mitoyenneté ou en collectifs** (front bâti continu ou semi-continu)

Une mixité en terme de typologies d'habitat et de statut d'occupation sera appuyée afin, d'une part, de répondre à un manque de logement locatif aidé à l'échelle de la ville et, d'autre part, de ne pas stigmatiser un quartier de la ville vers un type de construction. L'habitat accueilli dans cette partie pourrait être diversifié selon l'accès, l'implantation de la rue et de l'ensoleillement.

▪ **Statut d'occupation :** Pour ce secteur la programmation comprendra :

- Un **minimum de 30 % en logements locatifs sociaux**
- Un **minimum de 20 % en logements en accession sociale à la propriété**
- Environ 50 % de lots libres

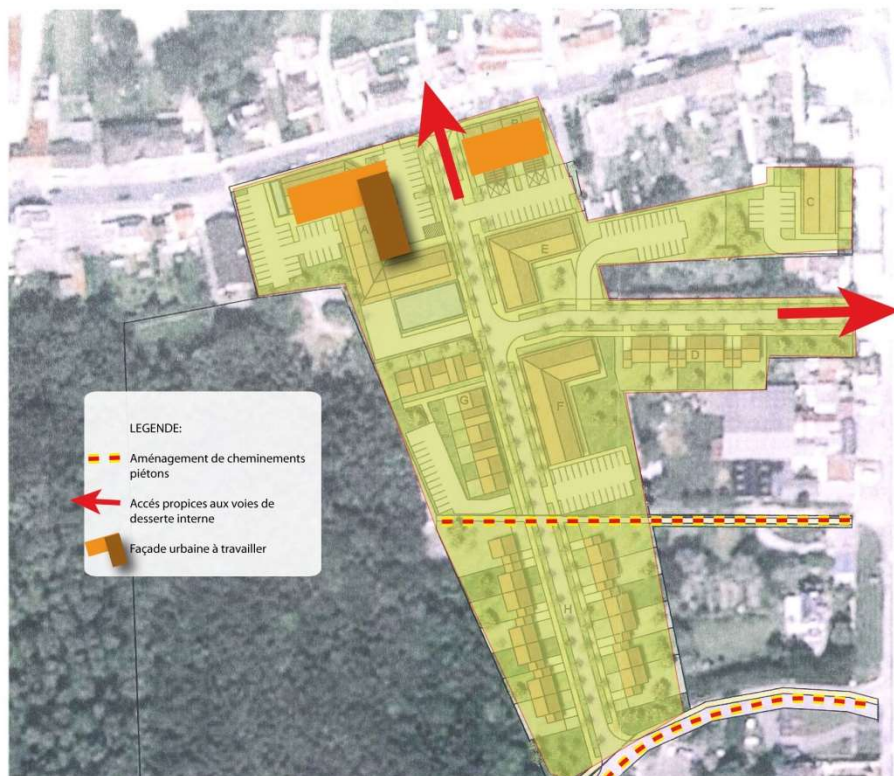
*Illustration des principes (à titre indicatif)*



▪ **Phasage de l'opération**

Il n'y a pas de phasage prescrit.





*Schéma opposable*

## 2.15. OAP site n°14- zone 1AU- Route de Montreuil – commune de Rang du Fliers



### **Localisation :**

La zone se situe à l'est de la voie ferrée en complément du bâti existant face à l'opération Champs Gretz.

### **Superficies :**

6.63 ha site A en zone 1AU

### **Etat des lieux :**

Le site est aujourd'hui occupé par une zone de cultures.

Cette vaste zone a été retenue pour sa localisation en lien direct avec le projet communautaire et le développement en ce site de multiples activités, équipements à venir, sa proximité avec le pôle d'emplois CHAM, sa proximité avec le pôle gare et sa situation hors plaine basse humide.

Cette zone se concentre dans l'auréole morphologique de la commune entre la voie ferrée et la RD d'entrée de ville. Elle permet d'envisager une autre configuration urbaine avec une centralité renforcée à l'Est de la voie ferrée



vue 1 : vue sur l'entrée de la zone depuis la RD317



vue 2 : vue sur l'intérieur du site



vue 3 : vue depuis la RD143 en entrée de ville.

#### **d) Schéma de mobilité :**

##### **■ Création possible d'une voie principale de desserte depuis la RD317 :**

- Une voie principale accompagnée de traitement paysager (noues, bande arbustive) sera l'épine dorsale de l'aménagement de la zone. Elle permet de desservir en plusieurs phases le site.
- Une sortie en sens unique sur la route départementale n°143 pourra faciliter les sorties et évitera l'engorgement au carrefour entre la route de Montreuil et la route d'Airon. Cette avenue constituera la principale voie de desserte pour les habitations existantes utilisant aujourd'hui la route d'Airon. En effet l'accès par cette voirie est problématique car le débouché sur la RD317 se fait à proximité de la ligne de chemin de fer avec file d'attente aux heures de pointe sur la voie ferrée pour les véhicules venant du centre et souhaitant tourner à gauche, malgré l'interdiction de la signalétique. C'est pourquoi, une voie en sens unique sortant permettra de rejoindre le giratoire d'entrée de commune.
- L'aménagement de la zone permettra de revoir les sens de circulation en entrée de commune.

##### **■ Aménagement de voies piétonnes :**

- Des espaces de vie de type placettes seront à privilégier au cœur de chaque phase de projet.
- Cette zone a été choisie dans le prolongement des pôles de vie à venir et en concordance avec les enjeux du territoire. Proche des lieux de vie et des futurs équipements de la ZAC, des liaisons douces seront privilégiées pour relier les futures habitations au site du Champ Gretz.
- De même, les cheminements piétons seront à édifier le long des dessertes internes à la zone.
- La proximité de la traversée de la voie ferrée implique une prise en compte optimum du piéton sur la zone. Les dessertes piétonnières seront largement lisibles et en nombre sur l'ensemble du site. Les placettes, réelles liaisons douces entre les espaces du projet, jouent un rôle majeur de liaison.

#### **e) Principes d'aménagement :**

##### **■ Aménagement d'un espace public central**

Un espace public est aménagé au cœur du quartier. Les logements collectifs pourront être organisés autour de cet espace central.

##### **■ Travail des franges d'entrées de ville depuis la RD143**

La zone s'ouvre sur la plaine agricole d'entrée de ville. La façade urbaine devra donc être travaillée en conséquence et des fenêtres paysagères devront être préservées afin de garder une perméabilité des vues.

##### **■ Intégration de la coulée verte - comme artère paysagère**

Le site comprend des éléments paysagers en place. Il s'agira de prendre appui sur le végétal situé au cœur de la zone (talus planté) pour aménager le site. A noter que la zone présente une légère déclivité de la RD143 à la route d'Airon. La gestion des eaux pluviales sera adaptée à la nature des sols : des solutions alternatives seront privilégiées.

#### **f) Programmation habitat :**



*Illustrations – Références*



- **Densité moyenne: 30 logements/ hectare**

Soit un minimum de 190 logements à réaliser. La programmation ci-dessus peut évoluer dans le cadre d'un programme mixte et le nombre de logements prévus revu à la baisse pour permettre l'implantation de bâtiments à usages de commerces et services. Toutefois, la diversité des typologies constructives devra être maintenue.

- **Typologie de construction :** Pour ce secteur la programmation comprendra un **minimum de 30 % de logements en mitoyenneté ou en collectifs** (front bâti continu ou semi-continu)

La zone se prête à un aménagement en plusieurs composantes. Aussi le long de la rue principale de desserte du secteur, initiée à partir de la RD et traitée dans le prolongement de l'accès à la ZAC, accueillera une typologie bâtie observant une certaine densité, les parties internes pourront accueillir un bâti plus lâche à l'arrière des habitations existantes.

Une mixité en terme de typologies d'habitat et de statut d'occupation sera appuyée afin, d'une part, de répondre à un manque de logement locatif aidé à l'échelle de la ville et, d'autre part, de ne pas stigmatiser un quartier de la ville vers un type de construction. L'habitat accueilli dans cette partie pourrait être diversifié selon l'accès, l'implantation de la rue et de l'ensoleillement.

- **Statut d'occupation :** Pour ce secteur la programmation comprendra :

- Un **minimum de 30 % en logements locatifs social**
- Un **minimum de 20 % en logements en accession sociale à la propriété**
- Environ 50 % de lots libres

*Illustration des principes (à titre indicatif)*



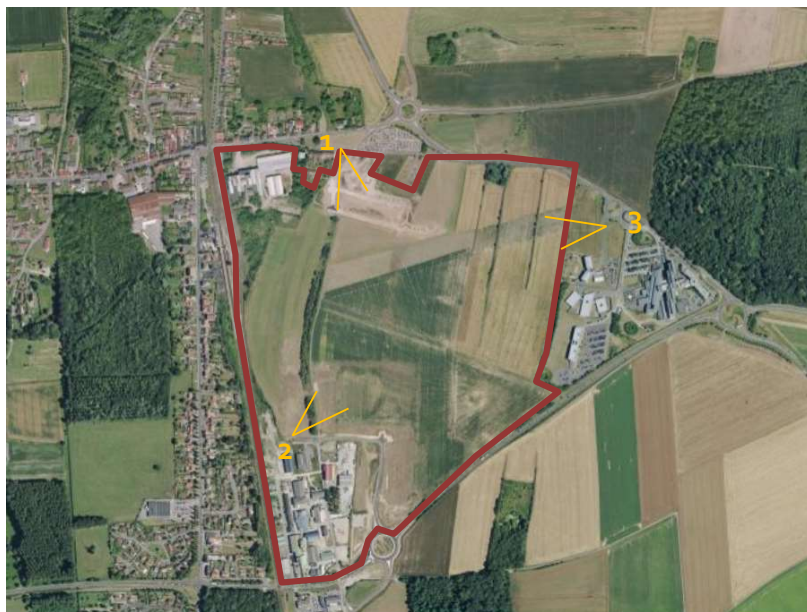
- **Phasage de l'opération**

Il n'y a pas de phasage prescrit.



*Schéma opposable*

## 2.16. OAP site n°15 – ZAC Champ Gretz - commune de Rang du Fliers



### **Localisation :**

Il s'agit de l'opération communautaire du Champ Gretz menée par l'intercommunalité. Le site correspond à l'espace agricole entre le CHAM et la voie ferrée.

L'orientation reprend le schéma de principe élaboré dans le cadre de la procédure ZAC.

### **Superficie :**

**63.4 ha**

**Dont 11.25 ha** en zone à vocation mixte d'habitat.

### **Etat des lieux :**

L'opération d'intérêt majeur pour

le territoire Sud Opalien est en cours de réalisation. Ainsi sur la frange Nord concernée par le développement de l'habitat, des constructions sont levées de terre.

La partie Sud est concernée par l'implantation économique existante, elle est amenée à être développée dans le cadre du projet de ZAC.



vue 1 : opération en cours rue de la sucrerie Garry



vue 2 : intérieure des terres depuis la zone économique





vue 3: intérieure des terres depuis le CHAM

L'OAP de la zone 1AUz définit plusieurs secteurs:

- un secteur Nord à vocation principale d'habitat
- un secteur Central composé d'équipements de quartiers organisés autour de la trame verte interne. Ce secteur assure le lien jusqu'au secteur d'Equipements de Santé.
- un secteur Sud, vitrine économique de l'agglomération lui-même décomposé en sous ensembles orientés vers : la santé, le tertiaire, les PME/PMI et la technologie et une porte active.

Une OAP a été produite lors de la révision du PLU de 2011, celle-ci a été modifiée en 2016, afin de permettre des marges de manœuvre nécessaires aux évolutions de projet.

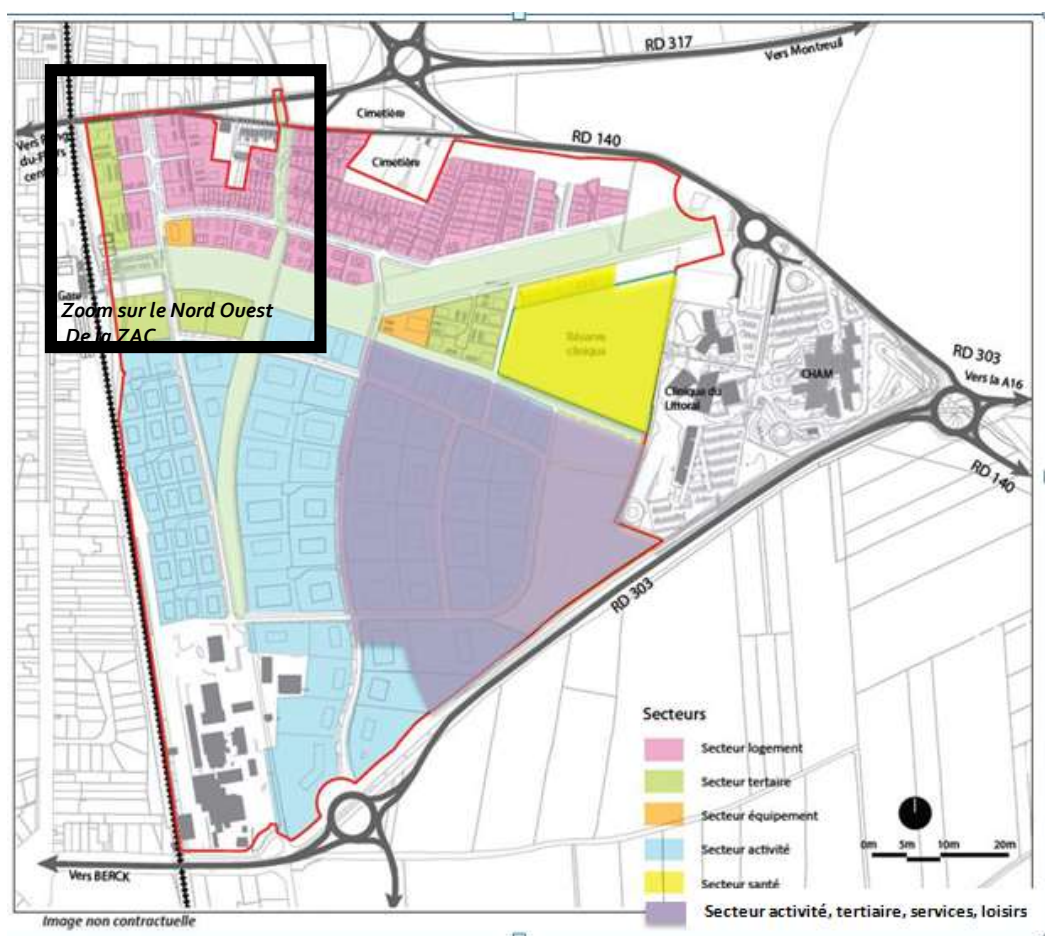
En conséquence, dans l'esprit du projet initial et de manière compatible aux pièces de la ZAC, l'OAP Champ Gretz du PLU initial a été simplifiée en quatre ensembles aux vocations complémentaires et interdépendantes, dans le cadre du présent PLUI. Le plan d'aménagement ci-après, n'a pas de portée contractuelle.

▪ **Densité moyenne: 28 logements/ hectare**

Soit un minimum de 315 logements à réaliser. La programmation ci-dessus peut évoluer dans le cadre d'un programme mixte et le nombre de logements prévus revu à la baisse pour permettre l'implantation de bâtiments à usages de commerces et services. Toutefois, la diversité des typologies constructives devra être maintenue.

▪ **Statut d'occupation :** Pour ce secteur la programmation comprendra :

- Un **minimum de 20 % en logements locatifs social**
- Un **minimum de 20 % en logements en accession sociale à la propriété**
- Environ 60 % de lots libres



#### Zoom secteur Nord Ouest de la ZAC du champ Gretz :

##### A. Situation

Cet espace d'environ 7,60 ha, est situé au Nord-ouest de la ZAC du Champ Gretz, en continuité du tissu urbain existant.

L'orientation d'aménagement et de programmation précise le schéma de principe élaboré dans le cadre de la ZAC.

##### B. LES ENJEUX D'AMENAGEMENT

- Organiser le développement urbain en continuité de la ville en respectant la morphologie du secteur ;
- Permettre une optimisation de l'usage du sol et une diversification de l'offre de l'habitat aux abords immédiats du centre-ville ;
- Promouvoir une mixité sociale de l'habitat au sein de l'opération ;
- Promouvoir la performance énergétique des futures constructions ;
- Hiérarchiser les voies à créer autour d'un mail planté structurant le parcellaire.

##### C. LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

###### La vocation de la zone :

Il s'agit d'une zone urbaine mixte.

Schéma de principe – zoom Nord Ouest – plan non opposable





## Densité et fonctions urbaines :

### 1) Bâtiments collectifs

- hauteur : R+2 maximum. Un dépassement ponctuel est autorisé. La hauteur ne pourra excéder 11m mesuré à l'acrotère (sauf élément architectural ponctuel).

- Implantation :

-emprise publique :

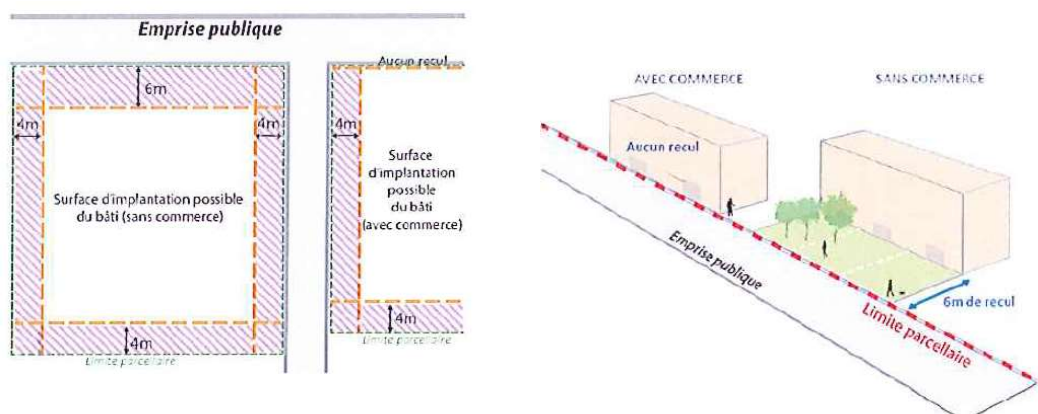
- les bâtiments seront implantés obligatoirement avec un retrait de 6 m par rapport aux voies principales (si le bâtiment ne comporte que des logements) ;

- un retrait de 4 m par rapport à l'emprise est à respecter pour les voies secondaires

- En front à rue (sans retrait) pour les collectifs comprenant des commerces en rez-de-chaussée.

Nota : le bâtiment face au parvis de la gare devra s'aligner directement sur la limite parcellaire (face à la place du pôle gare) ; La façade la plus longue devra être parallèle au parvis.

- Limites séparatives : Un retrait de 3m minimum par rapport aux limites séparatives devra être respecté.



### 2) Logements intermédiaires

-Hauteur : R+2 maximum. La hauteur ne pourra excéder 11m au faîtage.

-Implantation :

-emprise publique :

- les bâtiments seront implantés obligatoirement avec un retrait de 6 m par rapport aux voies principales ;

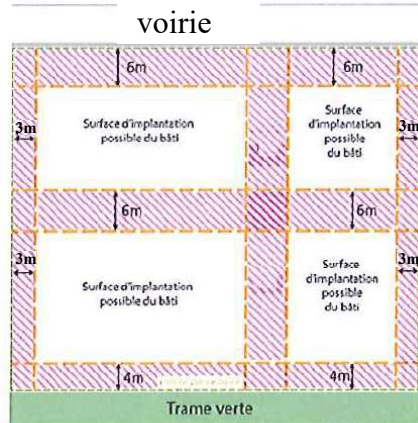
- un retrait de 4 m minimum par rapport à l'emprise est à respecter pour les voies secondaires

-limites séparatives :

-Un retrait de 3m minimum par rapport aux limites séparatives devra être respecté.

-L'implantation des bâtiments sera parallèle à la voie.

-trame verte / corridor écologique : Les bâtiments devront être implantés avec un retrait de 4 m minimum par rapport à la trame verte et du corridor écologique.



### 3) Logements en bandes

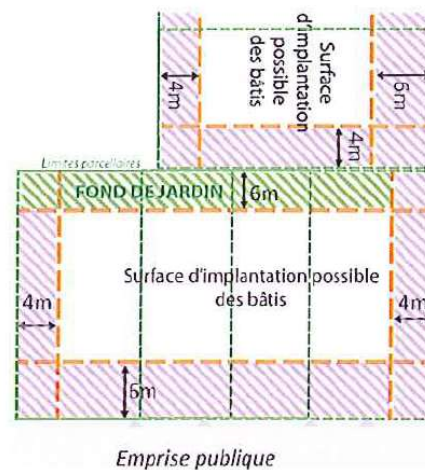
-Hauteur : La hauteur des bâtiments ne pourra excéder le R+1+combles.

-Implantation :

- les bâtiments seront implantés avec un retrait de 6 m minimum par rapport aux voies principales ;
- un retrait de 4 m minimum par rapport à l'emprise publique est à respecter pour les voies secondaires ;

-limites séparatives :

- Un retrait de 6m minimum par rapport aux limites de fond de parcelle devra être respecté.



### 4) Bâtiments tertiaires

-hauteur : La hauteur maximale des bâtiments ne pourra excéder 15 mètres. Les bâtiments le long de la coulée verte ne devront pas dépasser 11m à l'acrotère.

-Implantation :

-Emprise publique :

- On recherchera au maximum une composition d'ensemble des constructions pour constituer des fronts bâtis le long de la rue principale. La façade sur rue devra idéalement être parallèle à la voie principale.
- Un retrait de 5 mètres par rapport aux voies est à respecter (interdiction de s'implanter à l'alignement).

-Limites séparatives :

- Le bâtiment devra être implanté en respectant un retrait d'au moins 3 m dans la limite de la moitié de la hauteur du bâtiment (au droit de la parcelle) par rapport à la limite séparative ( $H/2$  minimum 4m).

-trame verte: Les bâtiments devront être implantés avec un retrait de 4 m minimum par rapport à la trame verte.

### Trame viaire : localisation, hiérarchie et caractéristiques des voies et cheminements doux

Accès et desserte :

- Un accès unique et sécurisé sur la route de Montreuil est à créer, conformément au schéma d'intention de la présente OAP, pour desservir le site de l'opération.
- Création d'une voirie principale intégrant un vaste espace vert (mail paysager)
- Forte densité de plantations, utilisation d'essences locales.

### Schéma de principe

#### Illustrations (non opposable)

Les illustrations suivantes traduisent l'état d'esprit dans lequel les projets peuvent être conçus, avant leur mise en œuvre.

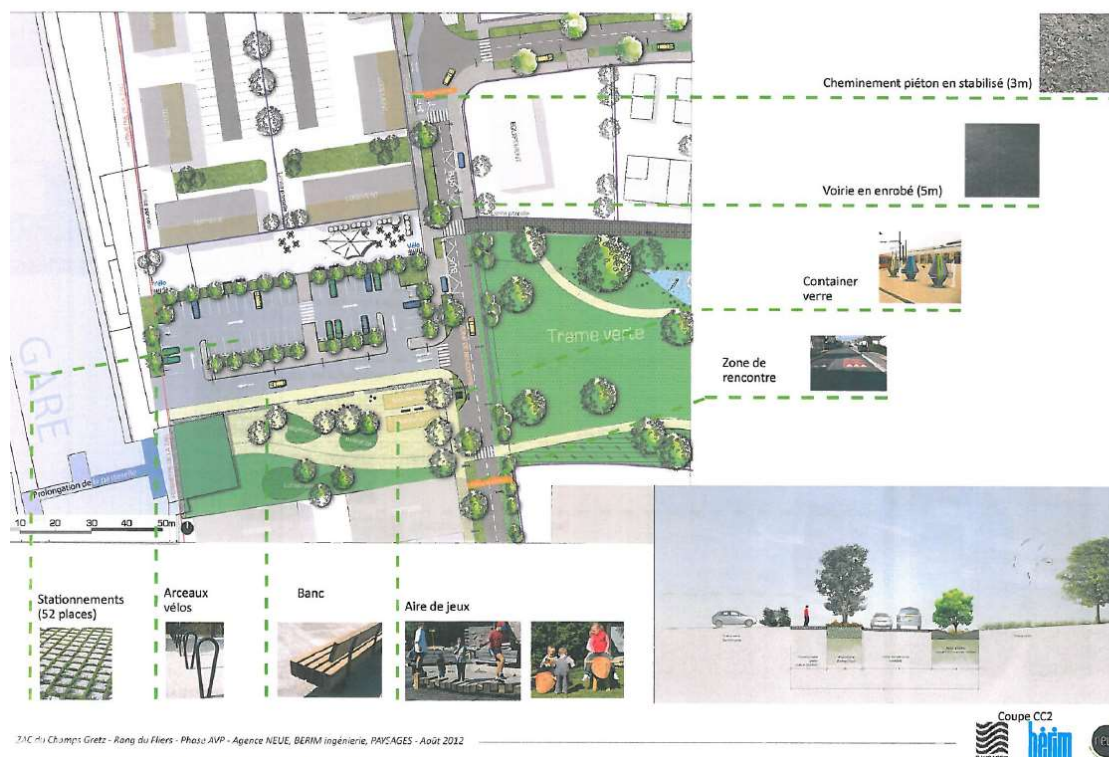
L'aménagement des voiries primaires pourra reposer sur les principes suivants :

- des circulations automobiles et douces séparées
- une noue collectant les eaux de ruissellement
- des plantations de part et d'autres de la voie

L'aménagement des voiries secondaires pourra reposer sur les principes suivants :

- Un espace partagé, les cheminements doux pouvant être partagés sur la chaussée
- Une noue collectant les eaux de ruissellement, dans la mesure du possible
- Un stationnement éventuellement intégré sur des sur largeurs de la chaussée
- Des plantations en accompagnement de la voie et du stationnement
- Des bas cotés enherbés (ou matériaux drainants)

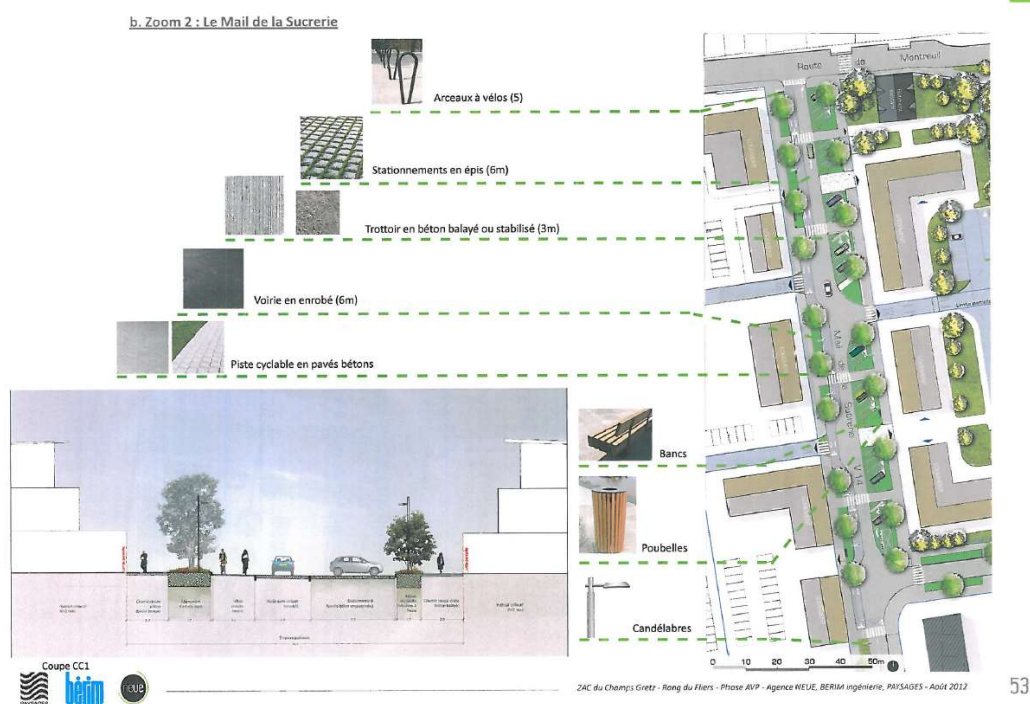
*Parvis de la gare*



ZAC du Champs Gréty - Rang du Fliers - Phase AVP - Agence NEUE, BÉRIM ingénierie, PAYSAGES - Août 2012



## Mail de la sucrerie



53

## Mail entrée de ville donnant sur la rue de Montreuil



54



## 2.17. OAP site n°23- Centre-bourg – commune de Rang du Fliers



### **Localisation :**

La zone se situe dans le centre-bourg de Rang-du-Fliers, au sein et autour du pôle d'équipements.

### **Superficies :**

0,73 ha dédiés à l'opération habitat en renouvellement urbain.

### **Etat des lieux :**

Ce quartier regroupe les principaux équipements publics, avec l'imbrication de logements, et accolés à une zone d'activités. À l'arrière se trouve un espace semi-naturel comprenant une zone humide préserver.

Il s'agit d'un secteur en évolution :

- de récents travaux d'aménagement urbain (aire de stationnement, placette face à l'école...);
- accueil d'un futur projet résidentiel ;
- délocalisation prochaine de l'activité principale de la zone (In'Tech Medical).

L'opportunité de renouvellement urbain doit permettre de repenser ce quartier en termes d'organisation urbaine, de densification bâtie, et de préservation environnementale.

L'objectif est de prioriser l'urbanisation sous forme de renouvellement urbain. Ceci permettra de réduire l'impact de l'urbanisation sur les espaces agricoles et les milieux naturels remarquables du territoire.

Ce secteur est facilement accessible depuis la RD317 reliant Montreuil à Berck et traversant la commune d'Est en Ouest. Il est également proche de la gare de Rang-du-Fliers – Verton, et d'arrêts de bus situés le long de la RD317 et sur la route de Merlimont.



*vue 1 : vue sur le centre administratif*



*vue 2 : vue sur la zone industrielle et future friche*



*vue 3 : vue sur la zone naturelle à l'arrière*



**e) Schéma de mobilité :**

▪ **Une voie réservée aux services techniques**

- Dans le cadre du renouvellement urbain la future friche industrielle, il est souhaité conserver la voirie existante. Elle sera réservée aux services techniques afin de sécuriser le site : aucun accès à des logements depuis cette voie.

▪ **Un parcours pour les modes doux :**

- Un maillage de liaisons douces est développé entre les écoles, la Place de la Paix et le complexe sportif. Ce projet de maillage est à intégrer à une étude globale sur les possibilités d'intégration d'un nouvel espace vert public sur le secteur. Il est préconisé de créer des aménagements où les usagers sont accompagnés par le végétal. Il est également recommandé de préférer des revêtements de sol perméables et qui s'intègrent au paysage, et de limiter le nombre de revêtements différents afin d'assurer une cohérence dans l'aménagement.

**f) Principes d'aménagement :**

▪ **Un espace unique dédié aux services techniques**

Après délocalisation de l'entreprise, les services techniques pourront s'installer au sein du bâtiment actuel de l'entreprise In'Tech Medical. En effet, ce bâtiment existant est récent, et semble répondre parfaitement aux besoins des services techniques.

Un espace unique sera réservé aux services techniques autour de ce bâtiment, et comprendra un espace de dépôt actuellement déjà utilisé, ainsi qu'une aire de stationnement appartenant à la commune. Ainsi, l'ensemble sera réuni pour plus de praticité : locaux, matériel, stockages...

▪ **Une zone urbaine mixte**

Il est prévu le renouvellement urbain de la future friche industrielle, en lien avec le contexte de pôle d'équipements. Cette opération pourra accueillir une mixité fonctionnelle : logements, commerces et services de proximité.

La zone devra conserver un principe d'alignement bâti identique à l'existant, afin de conserver la fermeture visuelle du pôle d'équipements sur la centralité.

▪ **Espaces et équipements publics**

Un projet de regroupement et d'aménagement d'espaces et équipements publics est à définir entre les écoles, le complexe sportif et la Place de la Paix.

Cette zone pourra faire en effet l'objet d'un renouvellement urbain, du fait de la délocalisation des services techniques notamment.

La situation de cette zone en lien avec l'ensemble des équipements en fait le lieu privilégié où favoriser la place du piéton, et renforcer le maillage vert. L'aménagement sera paysager et offrira la possibilité d'accueillir des équipements et/ou un espace vert public.

Le programme reste à préciser suivant les besoins et le contexte : éventuelle extension de l'école, besoins en stationnement, maillage de liaisons douces, continuités vertes, bunker...

**g) Programmation habitat :**

▪ **Densité moyenne : 50 logements/ hectare**

Soit un minimum de 37 logements à réaliser (*surface zone urbaine mixte* = 7 365 m<sup>2</sup>). La programmation peut évoluer dans le cadre d'un programme mixte et le nombre de logements prévus revu à la baisse pour permettre l'implantation de bâtiments à usages de commerces et services.

▪ **Typologie de construction :** Pour ce secteur la programmation comprendra un **minimum de 80 % de logements en mitoyenneté ou en collectifs** (front bâti continu ou semi-continu).

- **Statut d'occupation** : Pour ce secteur la programmation comprendra :
  - Un minimum de 30 % en logements locatifs social
  - Un minimum de 20 % en logements en accession sociale à la propriété

- **Phasage de l'opération**

Il n'y a pas de phasage prescrit.

#### *h) Schéma opposable :*

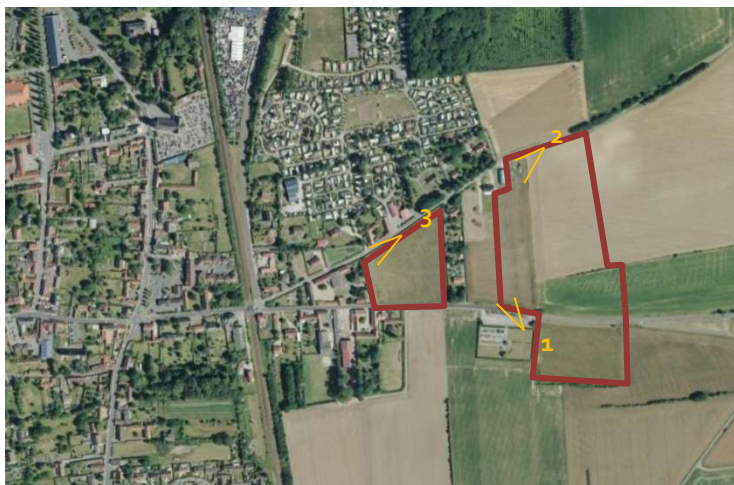
*Schéma opposable*

##### LEGENDE

-  Bâtiment existant à réinvestir par les services techniques
-  Regroupement des espaces et matériels des services techniques
-  Voie réservée aux services techniques
-  Zone urbaine mixte (logements, commerces, services) créée par renouvellement urbain
-  Principe d'alignement bâti
-  Pôle d'équipements existant
-  Equipement existant
-  Zone réservée à des espaces et équipements publics créés par renouvellement urbain
-  Principe de liaisons douces à créer



## 2.18. OAP site n°16- zone 1AU- Route de Waily – commune de Verton



### **Localisation :**

Ces deux sites complémentaires se trouvent en entrée de bourg, hors ZNIEFF de type 1 et hors secteurs à enjeux écologiques.

### **Superficies :**

6.1ha en zone 1AU

### **Etat des lieux :**

Ces sites ont fait l'objet d'une urbanisation au « coup par coup ». Il s'agit d'une plaine cultivée.



*vue 1 : vue sur le site depuis la route de Waily – Parking du cimetière*



*vue 2 : vue sur le site depuis la route de Montreuil*



*vue 3 : vue du mur d'enceinte.*

L'objectif est ici de compléter l'urbanisation existante en densifiant des franges bâties communales. Le travail portera sur la valorisation et l'intégration des limites de la PAU.



**a) Schéma de mobilité :**

▪ **Création d'une voie principale de desserte entre les rues de Montreuil et de Wailly :**

Les deux sites sont desservis au Nord et au Sud par des RD. L'objectif est d'établir des liaisons routières entre ces deux artères existantes.

A noter la présence d'un mur d'enceinte de qualité sur une des deux parcelles. Ce dernier devra être préservé, seuls les percements ponctuels et justifiés seront autorisés (exemple : accès voirie).

▪ **Aménagement de voies piétonnes** essentiellement en accompagnement des voies de desserte.

**b) Principes d'aménagement :**

▪ **Aménagement d'espaces publics centraux – lieu de convivialité**

Des espaces publics devront être aménagés en cœur de quartier, en accroche sur la voie principale de desserte. Les logements collectifs seront de préférence organisés autour de ces espaces centraux. Ces derniers permettront également une ouverture et une respiration jusqu'au franges agricoles, afin de travailler la transition urbaine et agricole.

▪ **Travail de l'interstice agricole et urbain**

La zone se situe en entrée de bourg, visible depuis la plaine agricole. Un soin particulier devra être apporté au traitement des clôtures en interface avec la zone agricole. Les franges devront être qualifiées par un aménagement paysager adapté. Des percées permettront de travailler la transparence et l'intégration de l'opération depuis la route de Montreuil.

**c) Programmation habitat :**

▪ **Densité moyenne multi sites : 20 logements/ hectare**

Soit un minimum de 122 logements à réaliser. La programmation ci-dessus peut évoluer dans le cadre d'un programme mixte et le nombre de logements prévus revu à la baisse pour permettre l'implantation de bâtiments à usages de commerces et services. Toutefois, la diversité des typologies constructives devra être maintenue.

▪ **Typologie de construction :** Pour ce secteur la programmation comprendra un **minimum de 30 % de logements en mitoyenneté ou en collectifs** (front bâti continu ou semi-continu)

▪ **Statut d'occupation :** Pour ce secteur la programmation comprendra :

- Un minimum de 20 % en logements locatifs sociaux
- Un minimum de 20 % en logements en accession sociale à la propriété
- Environ 60 % de lots libres

*Illustration des principes (à titre indicatif)*

▪ **Phasage de l'opération**

Il n'y a pas de phasage prescrit.





*Schéma opposable*

## 2.19. OAP site n°17- zone UE- Route de Waben – commune de Verton



### **Localisation :**

La zone se situe en entrée de commune, route de Waben.

### **Superficie :**

7.08 ha en zone UE

### **Etat des lieux :**

L'activité en place se positionne en entrée de ville, masquée par un écran végétal.

La desserte est effective à partir de la route de Waben.

Les sols sont aujourd'hui cultivés.



*Vue depuis la route de Waben, emprise économique actuelle*



*Vue depuis la route de Waben, entrée de ville - écran paysager*



Cette OAP permet a pour ambition de qualifier l'entrée de ville de Verton, matérialisée par un développement économique possible (zone UE).

Il s'agit donc de préserver au mieux la transition paysagère existante avec la plaine agricole.

**a) Schéma de mobilité :**

▪ **Aménagement d'une boucle principale de desserte à partir de la route de Waben**

Les accès existants de l'entreprise en place se font via la route de Waben. Le retournement des poids lourds est géré sur les parcelles internes.

Le développement de la zone impliquera un aménagement routier au travers d'une seule entrée sortie sur la route de Waben.

**b) Principes d'aménagement :**

▪ **Préservation des éléments naturels existants.**

Ce sont des haies ou des alignements d'arbres présents en sortie de zone qui participent aux paysages. Ces éléments sont importants pour l'insertion paysagère du projet. La modification de ces éléments ne pourra se réaliser que pour la réorganisation partielle de la zone : exemple réorganisation des accès à la zone.

Il s'agira notamment de préserver l'ensemble bocager présent sur le site et d'insérer le bâti en conséquence.

▪ **Traitement des franges.**

Le périmètre de la zone UE s'étend au-delà de l'alignement paysager actuel d'entrée de ville.

Il s'agira donc de doubler l'écrin végétal en cas d'agrandissement des emprises économiques et de réfléchir à un espace tampon qui permette la transition entre les activités économiques et la plaine agricole.



*Schéma opposable*

## 2.20. OAP site n°18 – Zone 1AU - Rue des Ecoles - commune de Groffliers



### **Localisation :**

La zone se situe en cœur d'îlot, au centre bourg de la commune de Groffliers.

### **Superficie :**

2.3 ha en zone 1AU

### **Etat des lieux :**

Le contexte est urbanisé avec une parcelle agricole enclavée. L'usage du sol est de la prairie de fauche.

De part des accès déjà existants sur la Basse rue au sud de la zone et la route de Berck (RD 940) à l'est, cette zone bénéficie des accroches nécessaires à l'insertion de ce nouveau quartier au centre-bourg.

De part sa proximité, la liaison piétonne avec le centre est facile.



*vue 1 : depuis la Basse Rue*



*vue 2 : intérieure des terres*

Cette zone permet :

- le développement concentrique, en renfort de l'enveloppe urbaine communale existante,
- une insertion maximale, paysagère et environnementale au sein du tissu existant : les espaces en front à rue existent afin d'accéder à la zone arrière,
- une moindre consommation d'espaces agricoles et naturels : ce sont des espaces non exploités pour l'agriculture et malgré le caractère intéressant des milieux, le site est entouré d'une trame urbaine de part et d'autres donc isolé au niveau de son rôle écologique à l'échelle locale.

Il s'agit donc de préserver au mieux le caractère naturel de la zone, en réfléchissant une architecture résiliente au vu des contraintes de site.

**c) Extrait de l'étude d'incidences ZH- en annexes du rapport de présentation :**

L'aire d'étude est située au sein d'une zone humide enclavée dans le tissu urbain plutôt lâche de la ville de Groffliers. Les habitats prairiaux sont dominants et bien conservés.

Aucune espèce patrimoniale n'a été recensée mais les potentialités floristiques sont bonnes. Les enjeux en termes d'habitats et de flore sont moyen à assez fort.

La zone humide du site est fonctionnelle mais partiellement dégradée par les activités anthropiques liées aux habitations.

**d) Extrait des expertises écologiques- en annexes du rapport de présentation :**

Ce secteur de projet potentiel présente un enjeu moyen sur le plan écologique, en raison de son bon état de conservation, qui permet à une faune et une flore diversifiée de se développer. La quasi-totalité de la zone est considérée comme étant une zone humide, ce qui constitue une contrainte réglementaire.

**e) Schéma de mobilité :**

▪ **Aménagement d'une boucle principale de desserte entre la Basse Rue et la route de Berck**

Les accès devront être réalisés Basse rue et route de Berck (RD 940). Ces accès ont vocation à recréer un espace circulant. L'ensemble sera intégré au maximum au réseau viaire des pourtours.

La voie de desserte interne sera mixte (véhicules et piétons) et respectera le gabarit visible sur la commune.

▪ **Aménagement de voies piétonnes**

La déambulation du piéton reste une réflexion majeure sur la zone. Le cheminement piéton doit pouvoir être possible le long de la voie mixte mais aussi en lien avec les voiries attenantes. Des espaces perméables seront créés afin de permettre cette déambulation tout en assurant un rôle de tamponnement : les chemins piétons de revêtements perméable seront accompagnés de larges noues, par exemple.

**f) Principes d'aménagement :**

▪ **Préservation des éléments naturels existants.**

Ce sont des haies ou des alignements d'arbres présents sur la zone qui participent aux paysages. Ces éléments sont importants pour l'insertion paysagère du projet et sont essentiels à l'intégration et à la valorisation du site. La modification de ces éléments ne pourra se réaliser que pour la réorganisation partielle de la zone : exemple réorganisation des accès à la zone.

Il s'agira notamment de préserver l'ensemble bocager présent sur le site et d'insérer le bâti en conséquence.

▪ **Préservation des franges.**

La zone étant sur l'arrière du front bâti, un soin particulier sera donné à l'accroche avec les parcelles existantes. Il s'agira de réfléchir à un espace tampon qui permette la transition entre les fonds de jardin de la trame bâtie de front à rue et la zone de développement arrière.

D'une autre manière il s'agira de réfléchir aux espaces naturels de transition entre la nouvelle zone bâtie et le sud de la zone pour une intégration maximale paysagère et environnementale.

▪ **Aménager des espaces publics communs filtrants.**

Les espaces communs, en majorité, doivent être traités en espaces verts et/ou naturels : il s'agit de préserver le rôle d'espaces filtrants des milieux en place. Peu de traitement paysager seront réalisés : ces sites seront gérés de manière la plus naturelle afin d'assurer l'accompagnement paysager et les continuités écologiques.

Les espaces de stationnement devront être réalisés en matériaux filtrants.



- **Minimiser l'imperméabilisation des surfaces et assurer une gestion des eaux de surface.**

De vastes zones devront être envisagées pour le tamponnement des eaux de surfaces.

Il est impératif de minimiser l'imperméabilisation afin de ne pas déséquilibrer les systèmes d'échanges hydriques entre milieux. Un maximum de végétalisation de l'ensemble sera réalisé pour l'accompagnement des eaux (espaces communs et privés).

Les eaux pluviales seront gérées à la parcelle et sur la zone grâce à des zones de tamponnement.

Enfin, la commune étant en assainissement collectif, on s'assurera du raccordement de l'ensemble de la zone afin notamment de ne pas perturber les milieux plus ou moins humides de la zone.

Il s'agira d'assurer un réseau séparatif collectant les eaux domestiques et les eaux pluviales dans des différents réseaux séparés.

#### **g) Programmation habitat :**



*Illustrations Références*

- **Initier la conception d'un habitat résilient sur site**

Le site est caractérisé en zone humide, la commune est concernée par l'aléa de risques de submersion marine. Ce contexte particulier oblige à raisonner l'urbanisation future différemment. En plus des projets entrepris dans le cadre d'une plus grande sécurisation des constructions existantes face aux risques (cf Annexe RP : risques), les acteurs locaux entendent promouvoir les opérations architecturales innovantes. L'objectif étant de répondre au développement urbain mesuré de la commune en construisant un habitat adapté aux risques sur cette zone 1AU, site pilote dans ce domaine.

**Les constructions à venir devront minimiser leur emprise au sol, promouvoir des techniques alternatives de construction (sur pilotis, sur dalle, ...).**

L'implantation répondra aussi au mieux aux notions bioclimatiques (sens des vents dominants, ensoleillement...). Dans ce sens, les typologies bâties (architecture) seront variées et intégrées.

- **Densité moyenne de la zone : 20 logements/ hectare**

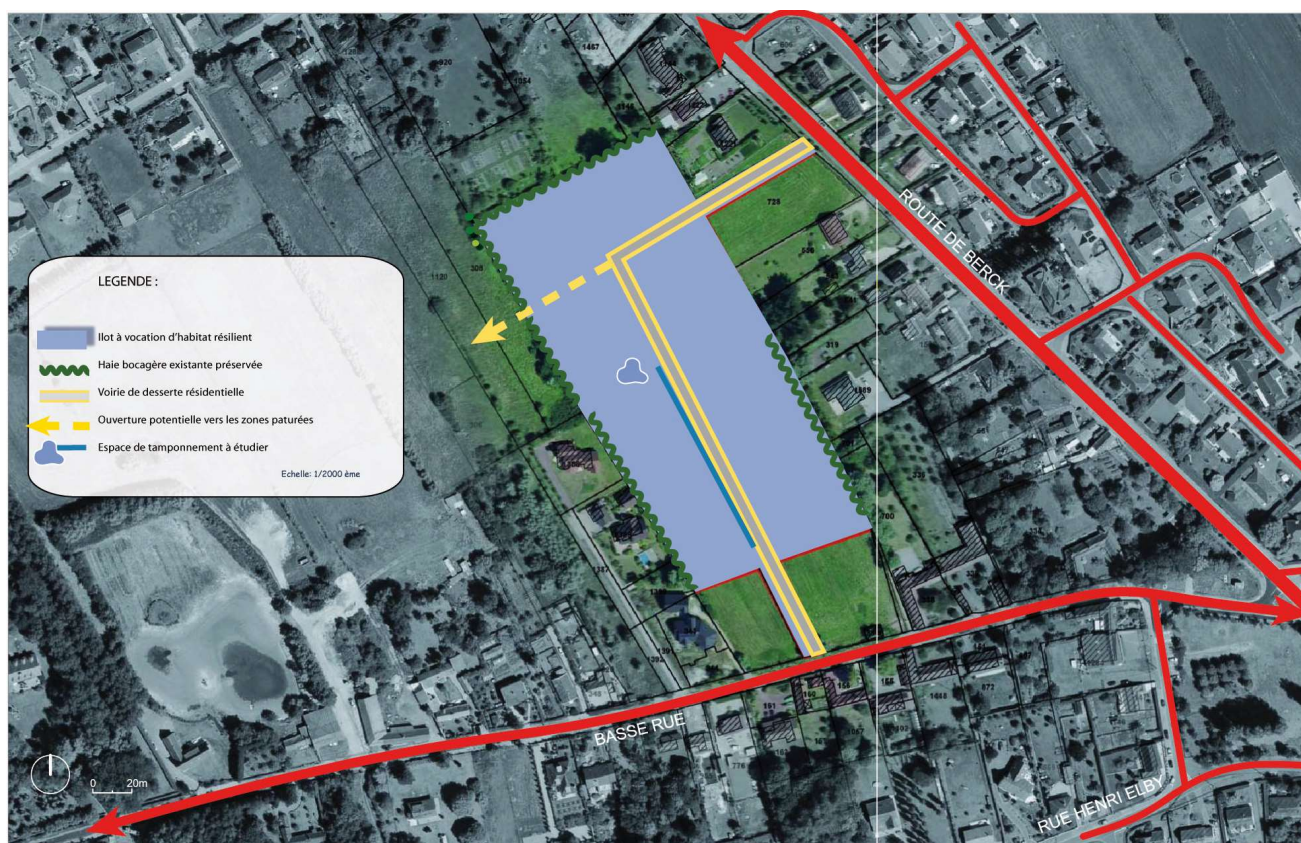
Soit un minimum de 46 logements à réaliser. La programmation ci-dessus peut évoluer dans le cadre d'un programme mixte et le nombre de logements prévus revu à la baisse pour permettre l'implantation de bâtiments à usages de commerces et services. Toutefois, la diversité des typologies constructives devra être maintenue.

- **Typologie de construction :** Pour ce secteur la programmation comprendra un **minimum de 20 % de logements en mitoyenneté** (front bâti continu ou semi-continu)

- **Statut d'occupation** : Pour ce secteur la programmation comprendra :
  - Un minimum de 15 % en logements locatifs social
  - Un minimum de 5 % en logements accession sociale à la propriété
  - Environ 80 % de lots libres



*Illustrations des principes*



*Schéma opposable*



## 2.21. OAP site n°19 – Zone 1AU - Rue des Ecoles - commune de Conchil-le-Temple



### **Localisation :**

La zone se situe en cœur d'îlot, au centre bourg de la commune de Conchil le Temple.

### **Superficies :**

**1.46 ha en zone 1AU**

### **Etat des lieux :**

Il s'agit d'une zone de pâtures en partie mitée par des constructions pavillonnaires sur le pourtour.

Située en cœur de bourg, l'objectif est d'y permettre une densification rurale adaptée, tout en préservant le versant Nord à des fins agricoles.



*vue 1 : sur la zone depuis la rue des Ecoles*



*vue 2 : sur la rue des Ecoles*

Cette zone est idéalement placée, au centre de la commune, en renfort des équipements en place et parfaitement desservie par des voiries existantes.

### **a) Schéma de mobilité :**

#### ▪ **Aménagement d'une voie de desserte principale**

L'accès se fera par la rue des Ecoles. L'entièreté de la pâture n'est pas classé en zone 1AU. L'artère principale de desserte permettra une continuité des voiries à terme desservant le cœur d'îlot.

La voie de desserte interne sera mixte (véhicules et piétons) et respectera le gabarit visible sur la commune.

Il est souhaité la sécurisation de la circulation piétonne sur la rue des Ecoles, un emplacement réservé traduit cette ambition pour l'élargissement de la voirie et la réalisation d'un trottoir.



## ▪ Aménagement de voies piétonnes

La déambulation du piéton reste une réflexion majeure sur la zone. Le cheminement piéton doit pouvoir être possible le long de la voie mixte mais aussi en lien avec les voiries attenantes. Des espaces perméables seront créés afin de permettre cette déambulation tout en assurant un rôle de tamponnement.

### b) Principes d'aménagement :

#### ▪ Aménager des espaces publics communs filtrants.

Les espaces communs, en majorité, doivent être traités en espaces verts et/ou naturels : il s'agit de préserver le rôle d'espaces filtrants des milieux en place. Ils pourront être réalisés en accompagnement de la voirie de desserte.

### c) Programmation habitat :

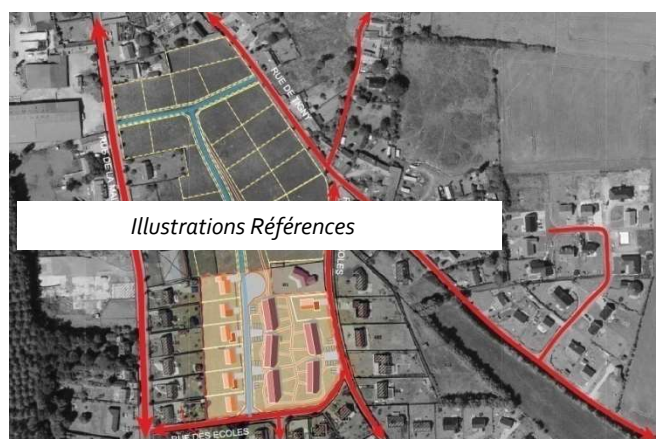
#### ▪ Densité moyenne de la zone : 20 logements/hectare

Soit un minimum de 29 logements à réaliser. La programmation ci-dessus peut évoluer dans le cadre d'un programme mixte et le nombre de logements prévus revu à la baisse pour permettre l'implantation de bâtiments à usages de commerces et services. Toutefois, la diversité des typologies constructives devra être maintenue.

#### ▪ Typologie de construction : sans objet

#### ▪ Statut d'occupation : Pour ce secteur la programmation comprendra :

- Un minimum de 15% en logements locatifs sociaux
- Un minimum de 5 % en logements en accession sociale à la propriété
- Environ 80 % de lots libres



Illustrations des principes



Schéma opposable

## 2.22. OAP site n°20- zone 1AUT- Rue des Croisés – commune de Colline-Beaumont



### **Localisation :**

Site localisé le long de la rue des Croisés en surplomb du village existant. Le secteur est bordé de talus végétalisés.



### **Superficies :**

17ha en 1AUT

### **Etat des lieux :**

Ces sites sont occupés par des cultures ou des pâtures.



*Vue 1 : depuis le site de développement vers le centre-bourg.*

L'objectif est ici de décliner en terme de projet, l'axe touristique du PADD du territoire Sud Opalien. En effet comme décrit au SCOT, au rapport de présentation, au PADD, la collectivité souhaite concrétiser la réalisation d'un camping haut de gamme sur l'arrière littoral répondant aux évolutions de la demande concernant l'hôtellerie de plein air, et en accord avec le cadre environnemental en place.

### **Rappel des dispositions du DOO du SCOT approuvé le 30 janvier 2014**

Le projet de territoire traduit ici une des orientations du SCOT, qui écrit clairement l'ambition d'une offre alternative touristique situation en rétro littorale, et expose déjà le site de colline Beaumont. Il y est précisé que le projet aura un impact fortement positif sur la création d'emplois directs et non délocalisables et sur les emplois indirects (artisanat et commerces locaux).

**Le projet est donc connu de tous les acteurs de l'aménagement du territoire (décideurs, techniciens et Etat) depuis de nombreuses années.**

La présente OAP entend traduire cette disposition du DOO du SCOT au sein du PLUI Sud Opalien.

### ***Rappel de la nécessaire diversification des structures classiques de l'hôtellerie de plein air sur le territoire Sud Opalien.***

Une partie de l'économie du territoire est dirigée vers le tourisme balnéaire au travers notamment de la station populaire de Berck. On recense donc sur la ville centre, ainsi que sur les communes de pourtour, plusieurs campings traditionnels dont les prestations sont variées. Toutefois, l'occupation de ces structures est essentiellement estivale et les structures existantes peinent à se renouveler.

On note une progression de 11.7% du nombre de nuitées des structures d'accueil touristique entre 2015 et 2016, avec 154685 nuitées recensées en 2016. Le taux annuel d'occupation est estimé à 61% tous modes d'hébergements confondus.

L'objectif est triple avec la création de la zone 1AUT :

- continuer cette progression observée du taux de remplissage,
- diversifier les possibilités d'accueil et,
- répondre aux nouvelles attentes des touristes.

L'offre se veut donc complémentaire aux structures existantes en positionnant le nouveau camping sur un segment haut de gamme (la majorité des structures ont un classement 2\*), labélisé de qualité environnementale, proposant des hébergements alternatifs.

Le projet vise à replacer le territoire de manière concurrentiel par rapport à ses voisins et à diversifier la clientèle par l'augmentation de touristes Nord Européens (Royaume Uni, Belgique et Pays Bas étant les 3 pays principaux pourvoyeurs de touristes). Le SCOT avait par ailleurs fait le constat de la nécessité de développer ce type de structure à une échelle plus large.

Le territoire Sud Opalien entend donc porter cette ambition vitale pour l'économie touristique de l'agglomération.

### ***Rappel de l'intérêt de la localisation du projet de zone 1AUT***

Une position stratégique pour le développement de l'économie touristique :

Le site retenu se positionne stratégiquement au cœur des Trois Baies (Canche, Authie, Somme), il permet donc une situation centrale sur l'environnement et les paysages propres à ces ensembles naturels préservés.

L'objectif n'est pas de centraliser le projet au sein du périmètre de l'agglomération mais bien au sein des richesses et atouts de découverte touristiques.

Il permet de développer le tourisme « vert » complémentaire au tourisme balnéaire de la côte.

Une position hors des contraintes naturelles :

Le territoire Sud Opalien est en effet concerné par des ensembles naturels identifiés en zone NATURA 2000, ZNIEFF, ZICO, zones humides....

Sur les parcelles retenues, aucun de ces zonages n'est recensé.

Une position permettant l'aménagement de 17ha :

Le concept étudié doit répondre aux conditions du développement durable dans son aménagement. Ces conditions comprennent également un pan économique, les études de faisabilité en cours de ce type d'hébergement de plein air révèlent la nécessité de seuil minimal d'emplacement (plus de 500 envisagés) avec équipements complémentaires qui ont conduit à concevoir 17ha.

#### ***a) Schéma de mobilité :***

##### **■ Aménagement en lien avec la topographie observée**

Le site est en pente. L'objectif est de concevoir une organisation du camping intégrant cette donnée ; les cheminements devront suivre les courbes de niveau. Les voiries de desserte des emplacements auront un profil d'une moyenne de 4m de large maximum de bande roulante, traitée avec des matériaux filtrants et accompagnée d'accotements enherbés.

La voirie est avant tout mixte et non routière.



- **Aménagement de voies piétonnes** en complément et déconnectées des voies de desserte.

**b) Principes d'aménagement :**

- **Des vues à préserver sur le centre bourg**

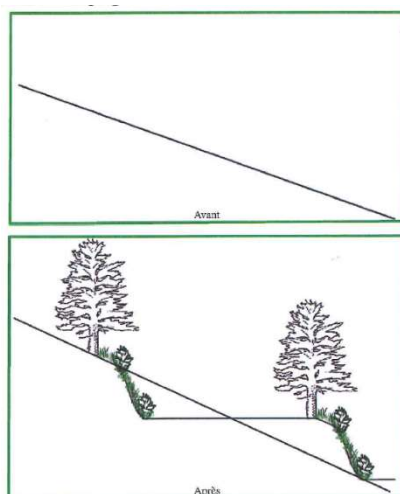
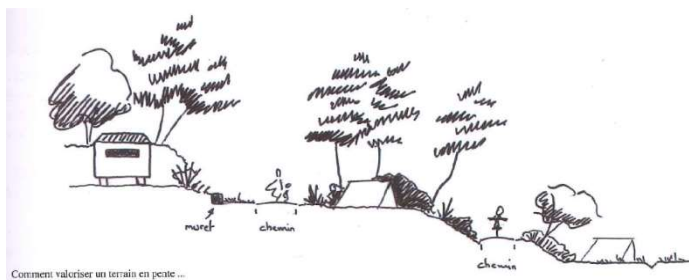
Notion de belvédère sur la vallée. Ainsi le point le plus haut sera consacré aux zones d'accueil.

Les perspectives sur le centre bourg seront conservées.

L'objectif n'est pas d'enfermer l'équipement par le végétal mais bien de l'intégrer à l'environnement voisin.

- **Aménager les limites extérieures afin de fondre l'équipement dans le paysage :**

La limite Nord Ouest du camping est bordée par une emprise boisée. Cette dernière sera prolongée jusqu'à l'intérieur de l'équipement. Ainsi celui-ci sera aménagé en terrasses afin de composer avec la topographie du site et chaque transition entre terrasse sera qualifiée par un talus boisé, prolongement de l'espace boisé voisin. Cela ne signifie pas que toutes les clôtures extérieures doivent être boisées. Il est mentionné ici de la façade l'Ouest de l'équipement.



2 - Reconstitution d'anciens talus (rasés au moment du remembrement il y a plus de 20 ans) dans les pentes actuelles

- **Les plantations seront des essences locales prises dans la palette végétale annexée au règlement du présent PLUI.**
- **Traiter de manière alternative les eaux pluviales :**  
La topographie du site et le sens d'écoulement obligent à préserver les éléments végétaux en place, infiltrer à la parcelle et éventuellement concevoir un bassin de tamponnement des eaux pluviales au point bas.
- **Concevoir une station d'épuration :**  
Le traitement des eaux usées sera conçu au travers de la réalisation d'une STEP.

### c) Programmation touristique :

Les hébergements proposés pourront être une alternative à l'offre existante sur le territoire :

- architecture insolite répondant à de nouvelles formes
- architecture bioclimatique intégrée à l'environnement



Illustrations Références

### ■ Phasage de l'opération

Il n'y a pas de phasage prescrit, malgré la superficie de la zone. En effet les caractéristiques topographiques incitent à réaliser les ouvrages de traitement des eaux pluviales au point le plus bas, tandis que les équipements d'accueil et de mise en valeur des installations sont envisagés au point haut.

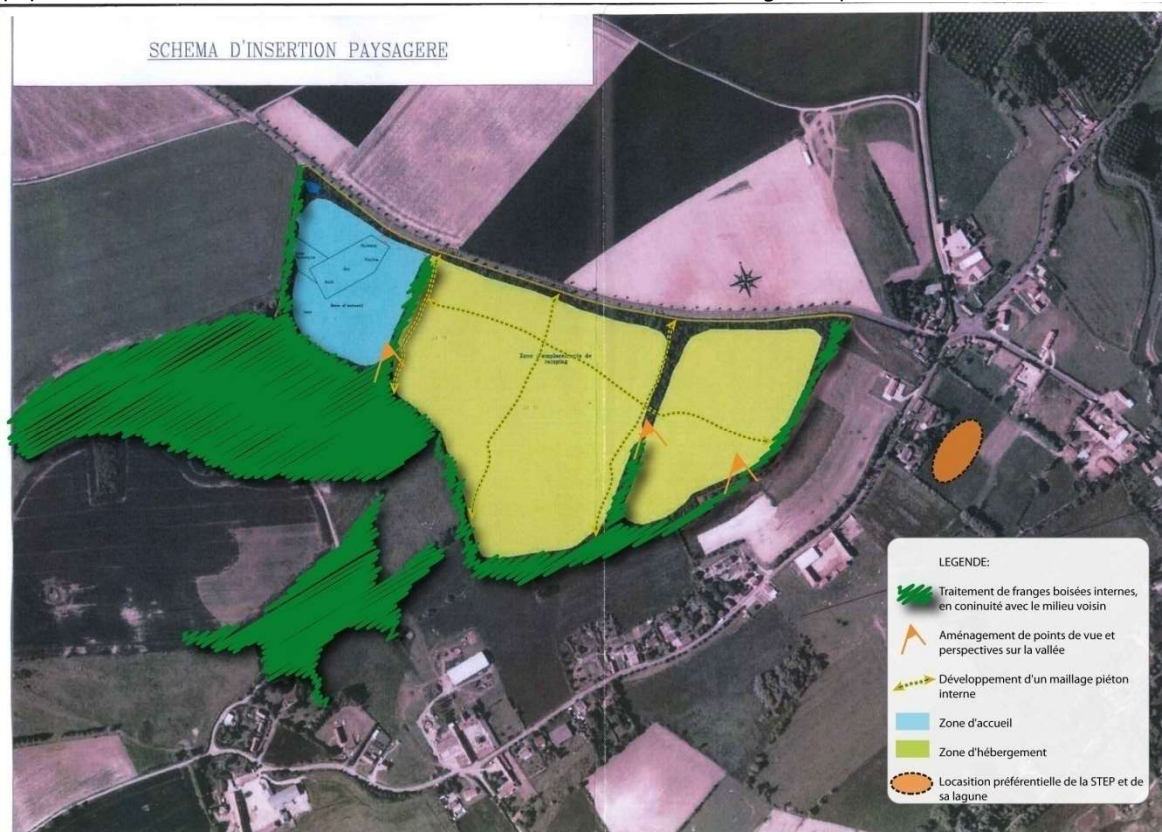


Schéma opposable

## 2.23. OAP site n°21- zone 1AU- Impasse de la Mairie – commune de Tigny Noyelle



### **Localisation :**

La commune présente la particularité d'être composée de trois noyaux urbains.

Le site retenu pour accueillir les besoins en développement urbain de la commune dans le cadre du projet de territoire Sud Opalien, se localise à la fois en entrée de bourg et en centre bourg.

### **Superficie :**

1.68 ha en 1AU

### **Etat des lieux :**

Ce site est occupé par des cultures.



*Vue 1 : depuis sur le site de développement vers le centre-bourg.*



*Vue 2 : depuis sur le site de développement vers le centre-bourg.*

Cette zone se situe aux abords de l'arborétum et en accroche de la RD 143. Elle permet de replacer le cœur administratif, accueillant peu de population aujourd'hui au centre du territoire.

Sa situation en entrée de cœur de village administratif, permettra de valoriser l'entrée de commune et de redonner du poids au centre même de Tigny Noyelle. Cette zone constitue l'espace disponible le plus pertinent à des fins de développement : proximité de la mairie et de l'église (seul pôle structurant publics), de l'arborétum et de l'ancienne école (devenu logement social), continuité de la trame bâtie... De nombreuses possibilités d'accroches piétonnes permettent de lier ce site au tissu urbain de proximité.



#### **a) Schéma de mobilité :**

- **Création d'une voie principale de desserte à partir de l'impasse de la mairie :**

La zone permettra de travailler un vis-à-vis urbain pour l'instant inexistant aux constructions en place.

L'accès principal se fera à partir de cette impasse afin de ne pas multiplier les entrées sorties individuelles sur la RD 143.

Une accroche sur la RD143 reste possible, elle sera positionnée après étude de sécurité et de visibilité et de concert avec les services du Département.

- **Aménagement de voies piétonnes.**

L'accroche piétonne au cœur administratif et au maillage existant est importante. Ainsi, la zone devra permettre la déambulation piétonne en accroche avec le GR123 et l'arborétum. Une transversale, permettra de relier le nord ouest de la zone au sud est de la zone et à l'entrée de l'arborétum.

#### **b) Principes d'aménagement :**

- **Assurer un traitement végétal des franges et un paysagement de l'ensemble**

Le traitement de l'entrée de la zone est important afin de préserver le caractère rural de la commune. Un traitement paysager sera réalisé en entrée de la zone et aux pourtours : création d'espaces arborés et plantés, placette aménagée et plantée d'une certaine densité arbustive afin d'assurer l'accompagnement paysager.

Il s'agira également de soigner l'insertion d'un bâti de qualité au sein de la zone, afin d'intégrer au mieux les nouveaux habitats au paysage ambiant (église en second front). Il conviendra de réfléchir à une implantation de construction qui soit au plus proche des notions bioclimatiques (implantation en tenant compte des vents dominants et de l'ensoleillement).

- **Assurer une gestion des eaux de ruissellement**

La zone étant en contrefort de coteau agricole dont le sol est nu, le ruissellement observé est important. Une attention particulière sera donnée à la gestion des eaux pluviales et de ruissellement. Dans ce sens, il pourra être intégré dans la partie basse, une zone tampon, à des fins de drainage des eaux de l'ensemble de la zone.

La gestion de l'eau se réalisera à la parcelle. Un maximum de végétalisation de l'ensemble sera réalisé pour l'accompagnement des eaux (espaces communs et privés). Des noues pourront accompagner les voiries de desserte.

#### **c) Programmation habitat :**

- **Densité moyenne multi sites : 20 logements/ hectare**

Soit un minimum de 33 logements à réaliser. La programmation ci-dessus peut évoluer dans le cadre d'un programme mixte et le nombre de logements prévus revu à la baisse pour permettre l'implantation de bâtiments à usages de commerces et services. Toutefois, la diversité des typologies constructives devra être maintenue.

- **Typologie de construction :**

Aucune typologie n'est imposée.

- **Statut d'occupation** : Pour ce secteur la programmation comprendra :
  - Un minimum de 15% en logements locatifs sociaux
  - Un minimum de 5 % en logements en accession sociale à la propriété
  - Environ 80 % de lots libres



*Illustrations des principes*

- **Phasage de l'opération**

Il n'y a pas de phasage prescrit.



*Schéma opposable*

### 3. Tableaux de synthèse

Tableau synthétique des densités par zones faisant l'objet d'une OAP

| Communes              | Sites     | Localisation         | Superficie en ha des parties à vocation d'habitat ou mixte | Nombre moyen de logements       | Densité log/ha |
|-----------------------|-----------|----------------------|------------------------------------------------------------|---------------------------------|----------------|
| BERCK                 | Site n°1  | Les Tulipes          | 9 variante A<br>1.4 variante B                             | 250 variante A<br>50 variante B | 28<br>35       |
|                       | Site n°2  | Terminus             | 1.41+3.14= 4.55                                            | 130                             | 28             |
|                       | Site n°3  | Dune Oasi            | 0.27                                                       | 25                              | 90             |
|                       | Site n°4  | Chemin aux Raisins   | 2.15                                                       | 50                              | 24             |
|                       | Site n°5  | Trou aux loups       | 1.19                                                       | 50                              | 42             |
|                       | Site n°6  | Impasse Tatave       | 1.1                                                        | 31                              | 28             |
|                       | Site n°7  | La Vigogne           | /                                                          | /                               | /              |
|                       | Site n°8  | Av de la république  | 1.06                                                       | 32                              | 30             |
|                       | Site n°9  | Av de Boulogne       | 1.32                                                       | 29                              | 22             |
|                       | Site n°10 | Av du Dr Quettier    | 1.94                                                       | 44                              | 23             |
|                       | Site n°11 | Rue du Foier         | 0.6                                                        | 18                              | 30             |
|                       | Site n°12 | Les sternes          | /                                                          | /                               | /              |
|                       | Site n°22 | Plaine de l'Eglise   | 0.97                                                       | 39                              | 40             |
| RANG DU FLIERS        | Site n°13 | Rue Jean Moulin      | 3.14                                                       | 94                              | 30             |
|                       | Site n°14 | Route de Montreuil   | 6.81                                                       | 190                             | 30             |
|                       | Site n°15 | ZAC Champ Gretz      | 11. 25                                                     | 315                             | 28             |
|                       | Site n°23 | Centre-bourg         | 0.73                                                       | 37                              | 50             |
| VERTON                | Site n°16 | Route de Wailly      | 6.34                                                       | 122                             | 20             |
|                       | Site n°17 | Route de Waben       | /                                                          | /                               | /              |
| MOYENNE TRIPOLE       |           |                      | 44.82 à 52.42                                              | 1256 à 1456                     | 28             |
| GROFFLIERS            | Site n°18 | Rue des Ecoles       | 2.3                                                        | 46                              | 20             |
| CONCHIL LE TEMPLE     | Site n°19 | Rue des Ecoles       | 1.46                                                       | 29                              | 20             |
| COLLINE BEAUMONT      | Site n°20 | Rue des Croisés      | /                                                          | /                               | /              |
| TIGNY NOYELLE         | Site n°21 | Impasse de la Mairie | 1.68                                                       | 33                              | 20             |
| MOYENNE RETROLITTORAL |           |                      | 5.44                                                       | 108                             | 20             |



**Tableau synthétique du poids de la production de LLS au sein des OAP**

| Communes                              | Sites     | Localisation         | Nombre moyen de logements       | Nombre moyen de LLS |                  | Nombre moyen accession sociale |                  |
|---------------------------------------|-----------|----------------------|---------------------------------|---------------------|------------------|--------------------------------|------------------|
|                                       |           |                      |                                 | %                   | NBR              | %                              | NBR              |
| <b>BERCK</b>                          | Site n°1  | Les Tulipes          | 250 variante A<br>50 variante B | 30<br>30            | 75<br>15         | 20<br>20                       | 50<br>10         |
|                                       | Site n°2  | Terminus             | 130                             | 15                  | 20               | 20                             | 26               |
|                                       | Site n°3  | Dune Oasi            | 25                              | /                   | /                | /                              | /                |
|                                       | Site n°4  | Chemin aux Raisins   | 50                              | /                   | /                | 28                             | 14               |
|                                       | Site n°5  | Trou aux loups       | 50                              | /                   | /                | /                              | /                |
|                                       | Site n°6  | Impasse Tatave       | 31                              | 30                  | 10               | /                              | /                |
|                                       | Site n°7  | La Vigogne           | /                               | /                   | /                | /                              | /                |
|                                       | Site n°8  | Av de la république  | 32                              | /                   | /                | 25                             | 8                |
|                                       | Site n°9  | Av de Boulogne       | 29                              | 40                  | 13               | /                              | /                |
|                                       | Site n°10 | Av du Dr Quettier    | 44                              | 50                  | 22               | 50                             | 22               |
|                                       | Site n°11 | Rue du Foier         | 18                              | 30                  | 5                | /                              | /                |
|                                       | Site n°12 | Les sternes          | /                               | /                   | /                | /                              | /                |
|                                       | Site n°22 | Plaine de l'Eglise   | 39                              | 100                 | 39               | /                              | /                |
| <b>MOYENNE BERCK SUR MER</b>          |           |                      | <b>498 à 698</b>                | <b>27%</b>          | <b>97 à 157</b>  | <b>20%</b>                     | <b>80 à 120</b>  |
| <b>RANG DU FLIERS</b>                 | Site n°13 | Rue Jean Moulin      | 94                              | 30                  | 28               | 20                             | 19               |
|                                       | Site n°14 | Route de Montreuil   | 190                             | 30                  | 57               | 20                             | 38               |
|                                       | Site n°23 | Centre-bourg         | 37                              | 30                  | 11               | 20                             | 7                |
| <b>MOYENNE RANG DU FLIERS*</b>        |           |                      | <b>321</b>                      | <b>30%</b>          | <b>94</b>        | <b>20%</b>                     | <b>64</b>        |
|                                       | Site n°15 | ZAC Champ Gretz      | 315                             | 20                  | 63               | 20                             | 63               |
| <b>VERTON</b>                         | Site n°16 | Route de Wailly      | 122                             | 20                  | 25               | 20                             | 25               |
| <b>MOYENNE TRIPOLE</b>                |           |                      | <b>1256 à 1456</b>              | <b>25%</b>          | <b>279 à 339</b> | <b>20%</b>                     | <b>232 à 272</b> |
| <b>GROFFLIERS</b>                     | Site n°18 | Rue des Ecoles       | 46                              | 15                  | 7                | 5                              | 3                |
| <b>CONCHIL LE TEMPLE</b>              | Site n°19 | Rue des Ecoles       | 29                              | 15                  | 5                | 5                              | 2                |
| <b>COLLINE BEAUMONT</b>               | Site n°20 | Rue des Croisés      | /                               | /                   | /                | /                              | /                |
| <b>TIGNY NOYELLE</b>                  | Site n°21 | Impasse de la Mairie | 33                              | 15                  | 5                | 5                              | 2                |
| <b>MOYENNE RETROLITTORAL</b>          |           |                      | <b>108</b>                      | <b>15%</b>          | <b>23</b>        | <b>5%</b>                      | <b>9</b>         |
| <b>MOYENNE TERRITOIRE SUD OPALIEN</b> |           |                      | <b>1364 à 1564</b>              | <b>25%</b>          | <b>302 à 362</b> | <b>18.5%</b>                   | <b>241 à 281</b> |

\*La moyenne de Rang du Fliers ne tient pas compte de l'opération intercommunale du Champ Gretz. En effet la production totale du nombre de logement de ce projet d'envergure concerne le tripole voir l'ensemble du territoire sud Opalien en dépit de sa localisation sur Rang du Fliers pour la partie habitat.