

PLAN LOCAL D'URBANISME COMMUNE D'ETAPLES

Orientations d'aménagement et de programmation

Rapport

Eléments de projet :

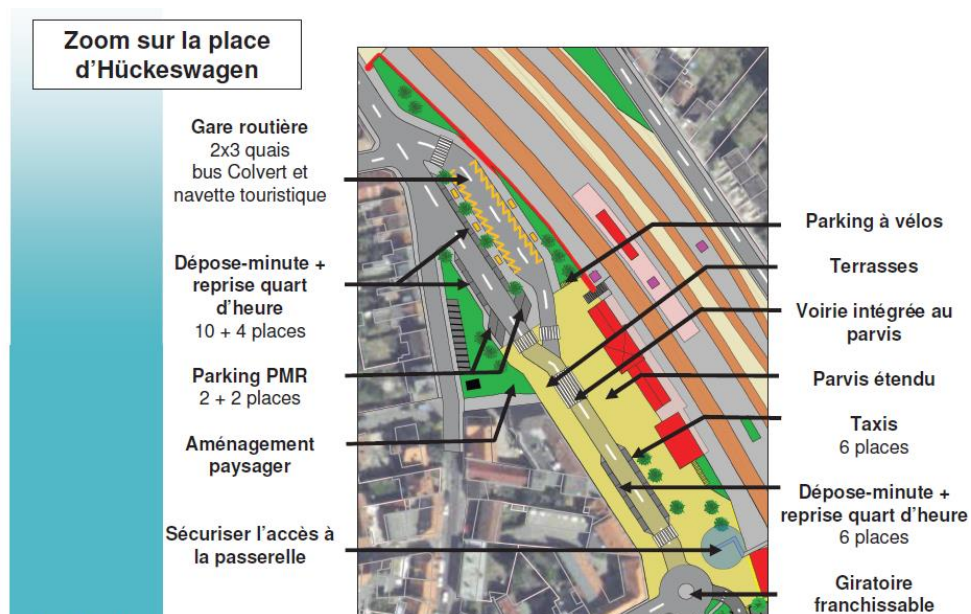
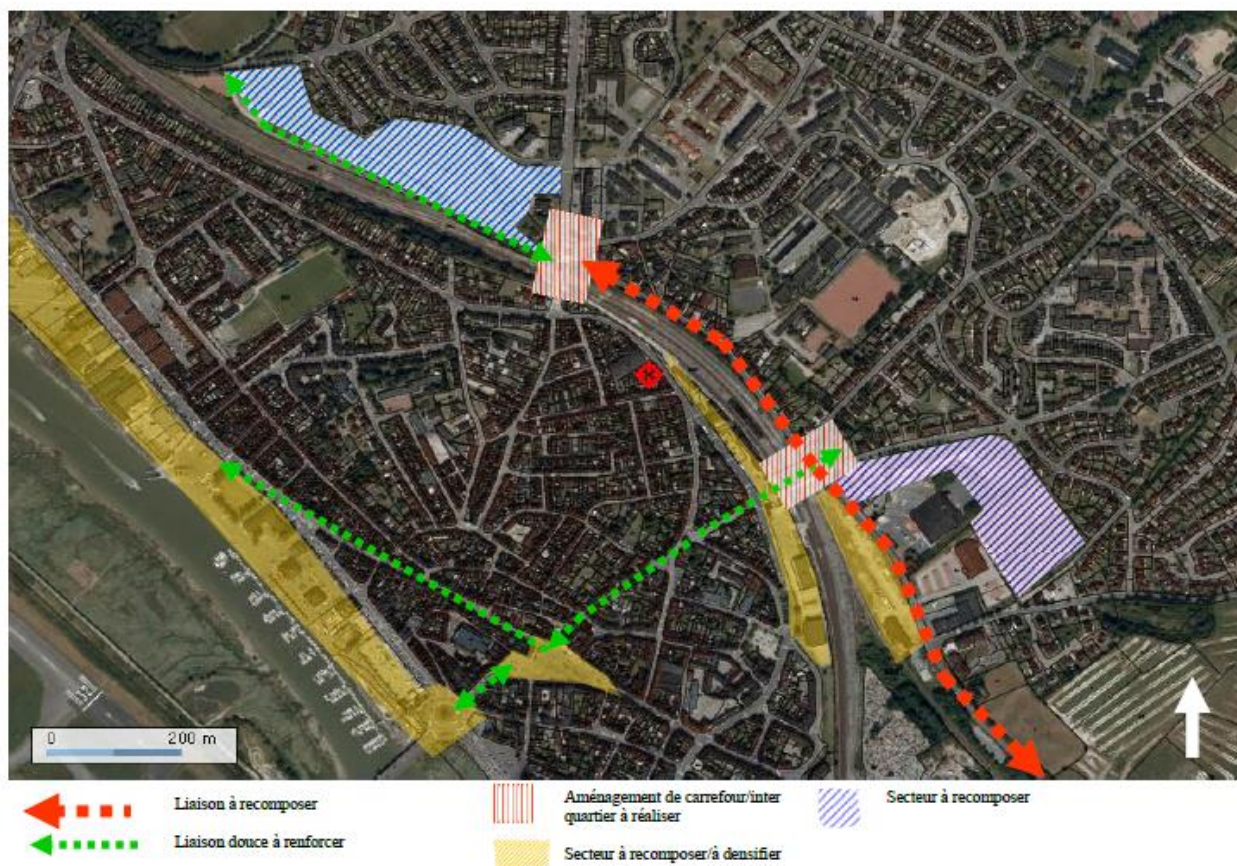
Concernant les secteurs de recomposition urbaine, la commune souhaite que les secteurs choisis s'intègrent dans une démarche qualitative de cohérence globale tout en prenant en compte les caractéristiques paysagères propres.

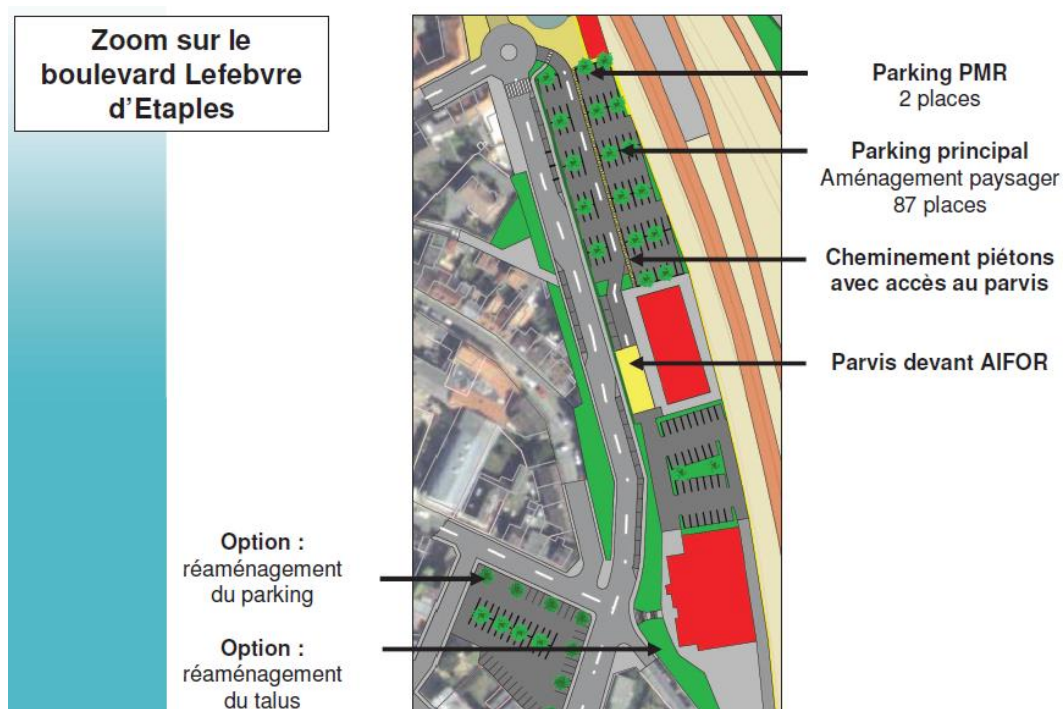
Il est ensuite nécessaire de protéger des espaces naturels de qualité. Ainsi, les extensions urbaines s'inscriront principalement en densification ou en épaississement des limites existantes dans un souci d'insertion paysagère.

Concernant la création de zones d'urbanisation future, les solutions proposées sont là aussi à la fois diverses et bien encadrées. La commune souhaite proposer des terrains à construire sur plusieurs sites urbains de la commune et ce, en prenant en compte les caractéristiques urbaines et paysagères de chacun des sites.

Une étude spécifique doit être menée concernant l'assainissement des eaux pluviales.

1- Secteur de la Gare : principes d'aménagement





Le principe vise à :

Concernant l'aménagement :

- Recomposer le secteur de la gare en réhabilitant les constructions existantes : gare, abri voyageur,
- Repenser les aménagements des espaces publics afin de créer une centralité claire autour de la gare
- Favoriser l'intégration et la cohérence de la zone d'urbanisation future par rapport à la commune, par un choix d'élément(s) d'aménagement en relation avec l'existant (mobilier urbain, plantations...).

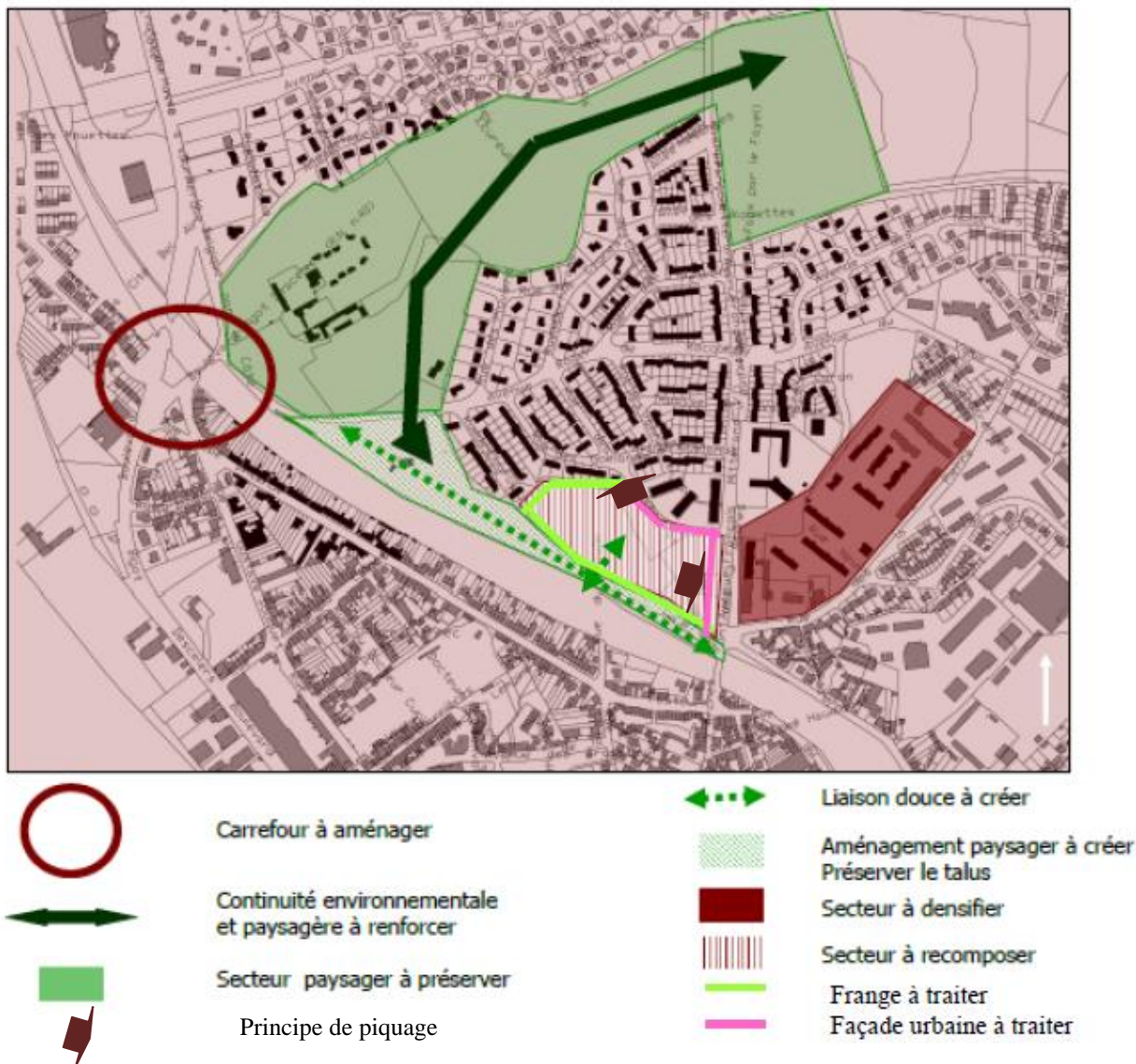
Concernant l'habitat :

- Le long de la route de Boulogne, les délaissés permettront l'implantation de stationnement mais aussi du logement.
- l'aménagement de cette zone pourrait viser à réaliser des logements locatifs.
- La densité demandée doit tendre vers 28 logements à l'hectare

Concernant les transports et déplacements :

- Repenser les accès à la gare ainsi que "développer" le stationnement offert
- la recomposition favorisera aussi les modes doux de circulation
- le projet favorisera les déplacements inter quartier et notamment vers le centre-ville (liaison douce à conforter, vers le centre, puis jusqu'au port)

2- Secteur Ouest à densifier et à recomposer : principes d'aménagement



Le principe vise à :

Concernant l'aménagement :

- Permettre la continuité environnementale tout en recomposant le tissu existant le long de la voie de chemin de fer
- En limite d'urbanisation, il sera mis en place une structure végétale permettant une meilleure intégration du bâti en corrélation avec l'urbanisation existante à proximité par le traitement des arrières et des clôtures.
- Réaliser une façade urbaine (clôture ou bâtie) le long des axes structurants à créer et existant.
- Favoriser l'intégration et la cohérence de la zone d'urbanisation future par rapport à la commune, par un choix d'élément(s) d'aménagement en relation avec l'existant (mobilier urbain, plantations...).

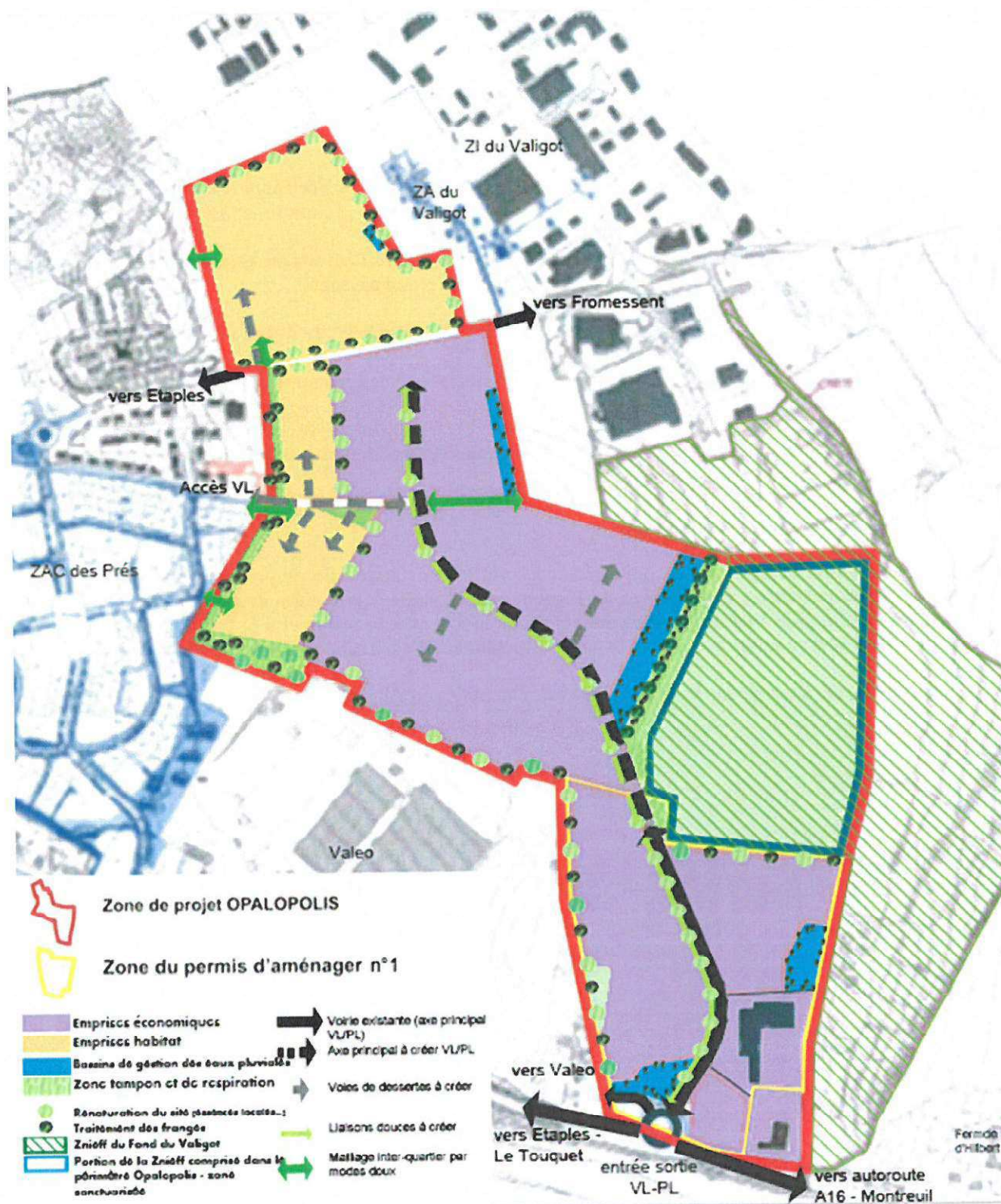
Concernant l'habitat :

- l'aménagement de cette zone pourrait viser à réaliser des logements locatifs ou accession sociale.
La densité demandée doit tendre vers 28 logements à l'hectare

Concernant les transports et déplacements :

- Réaliser une voirie de bouclage afin de proposer un redécoupage de l'îlot reprenant les trames viaires constitutives de la commune. La voirie comprendra des proportions suffisantes ou un plan de circulation pour une desserte en adéquation à la fois avec le projet de recomposition et à la fois avec le schéma global de circulation de la commune, en prenant en compte l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.
- Le projet intégrera au moins 1 place de stationnement sur l'espace public (voirie ou stationnement collectif) par unité d'habitation construite.
- une liaison douce sera créée le long de la voie ferrée.

3- Projet de territoire OPALOPOLIS :



Le principe vise à :

Concernant l'aménagement :

- Achever l'urbanisation à vocation industrielle, artisanale ou commerciale entre Valéo, l'ex friche Axial Wallon reconvertie par le permis d'aménager n°1, le long de la RD en jonction immédiate avec le quartier des Près et la zone du Valigot.
- En limite d'urbanisation existante, le projet de logements sera conçu par intégration du bâti futur en corrélation directe avec l'urbanisation existante à proximité, et en assurant une transition inter quartier par des liaisons douces notamment.
- Favoriser l'intégration et la cohérence de la zone d'urbanisation future avec à la commune, par un choix d'élément(s) d'aménagement en relation avec l'existant (mobilier urbain, plantations...).
- L'aménagement de cette zone intégrera la présence et les contraintes liées à la sanctuarisation de la zone humide, le traitement paysager de sa frange en relation avec le grand paysage.
- L'aménagement de la zone intégrera les contraintes hydrauliques en bordure de la zone à dominante humide.
- L'aménagement prévoira un traitement paysager visant "à renaturer" ce secteur, par un traitement paysager des franges, des voiries et de la jonction avec la zone humide (SRCE).

Le projet sera réalisé en plusieurs phases (plusieurs permis d'aménager).

Concernant les transports et déplacements :

- Réaliser une voirie en piquage sur les voiries existantes afin de proposer un redécoupage de l'îlot reprenant les trames viaires constitutives de la commune. La voirie comprendra des proportions suffisantes ou un plan de circulation pour une desserte en adéquation à la fois avec le projet et à la fois avec le schéma global de circulation de la commune, en prenant en compte l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.
- Le secteur économique sera desservi par une axe principal et des voies secondaires. L'ensemble de ces voies sera dimensionné pour le passage VL et PL.
- Le secteurs habitat sera desservi par des voiries dimensionnées par leur usage
- Des liaisons douces accompagneront les voiries structurantes et assureront des liaisons avec les quartiers alentours.

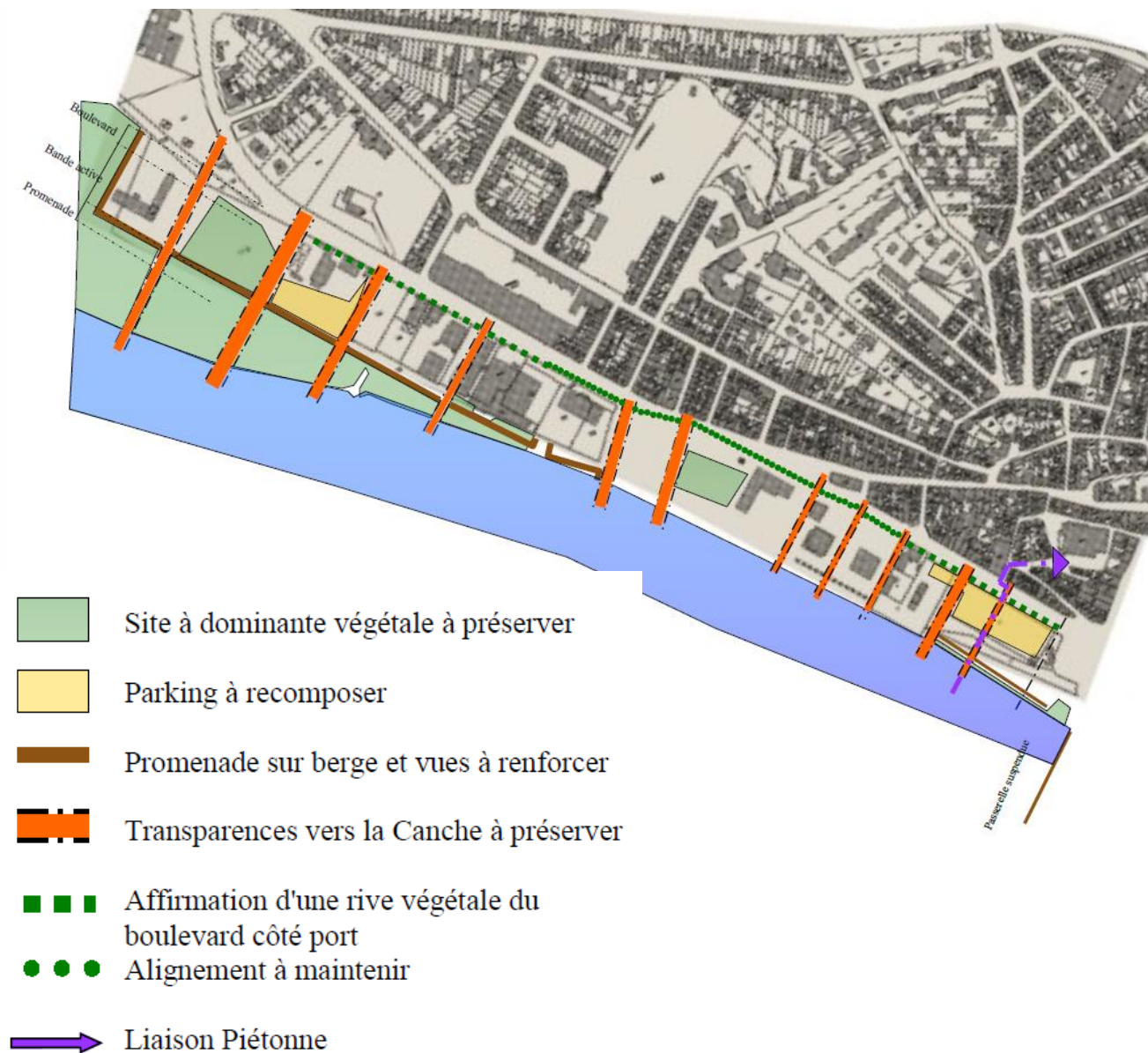
Concernant l'habitat :

- Le projet sera réalisé en plusieurs phases : Chacune des phases sera ouverte à l'urbanisation quand la précédente sera urbanisée à 60% (permis d'aménager délivré et travaux principaux réalisés à 60%).
- La densité globale de l'opération OPALOPOLIS sera au minimum de 28 logements à l'hectare.
- Le projet proposera une mixité de logements dont 20% au minimum de logements en accession sociale.

Concernant le développement économique :

- Le projet sera réalisé en plusieurs phases, en fonction de la commercialisation des terrains pour l'implantation d'entreprises.
- Chaque phase correspondra à un permis d'aménager.

4- Secteur du Port : recomposition des espaces du port



Le principe vise à :

Concernant l'aménagement :

- Affirmer la continuité d'une façade portuaire tout au long du boulevard, façade qui doit cependant garder une grande perméabilité visuelle : on doit percevoir l'estuaire de la Canche depuis la ville, de même que des vues doivent exister depuis le port vers le front urbain continu qui dessine la limite nord du boulevard ;
- Préserver la vue dégagée sur la Canche depuis la ville : les transparences repérées doivent restées dégagées à la vue.
- Exprimer la diversité des séquences qui composent cette façade: parcs de stationnement, équipements touristiques, zones techniques, chantiers et artisans, etc.

- Définir un processus en vue de maintenir la végétation en place (lorsqu'elle est digne d'intérêt) ou d'en introduire au sein des vides excessivement minéraux, les aires de stationnement en particulier ;
- Repenser la rive végétale le long du boulevard en continuité de l'alignement existant

Concernant les transports et déplacements :

- Il est ainsi proposé de mettre en œuvre un cheminement continu le long de la Canche, décliné en séquences en fonction des particularités de la berge

Au-delà d'une mise en relation des différentes activités qui coexistent sur le linéaire du port, cette promenade permettra de proposer deux points d'accueil à l'échelle du port : elle peut en effet permettre de redonner un usage au parc de stationnement de Maréïs, aujourd'hui notoirement sous-utilisé, en élargissant sa fonction à celle d'une deuxième aire d'accueil, complémentaire au parc de stationnement du pont Rose.

Ce deuxième site d'accueil serait plus particulièrement utilisé :

- pour capter le flux automobile en provenance du nord, voire le conforter, de façon à retrouver un équilibre avec le flux en provenance de l'est, actuellement saturé aux périodes de forte fréquentation ;
- par un public intéressé par les activités de nature, par différence avec celui du pont Rose plus orienté vers des activités consuméristes.

- Repenser les circulations douces depuis le parking du pont Rose vers le centre-ville

5- secteur du Camping



Le principe vise à :

- L'entrée principale se connecte à la piste cyclable et la RD. Située en point haut, cette entrée devra affirmer la notion de point de repère et de belvédère sur le site. L'accueil et les équipements du site devront structurer l'entrée,
- Affirmer l'ouverture sur le grand paysage via un espace public partagé,
- Les haies existantes indigènes sont préservées,
- Traitement des franges : des plantations seront à prévoir, en limite du site (traitement des franges urbaines), pour une bonne intégration du camping dans le paysage remarquable
- Le traitement végétal de transition avec le cimetière militaire sera intégré au principe d'aménagement.
- Maintenir les arbres identitaires du site,
- Préserver et renforcer le témoignage topographique lié au milieu dunaire,
- Préserver et renforcer des corridors écologiques et des franges végétales entre le milieu dunaire et l'estuaire,
- Préconiser un stationnement intégré à proximité de l'entrée et favoriser les déplacements doux à travers le site,
- Les constructions et installations temporaires devront être positionnées afin de minimiser l'impact sur et depuis le grand paysage,
- Valoriser et préserver les vues dans le grand paysage.