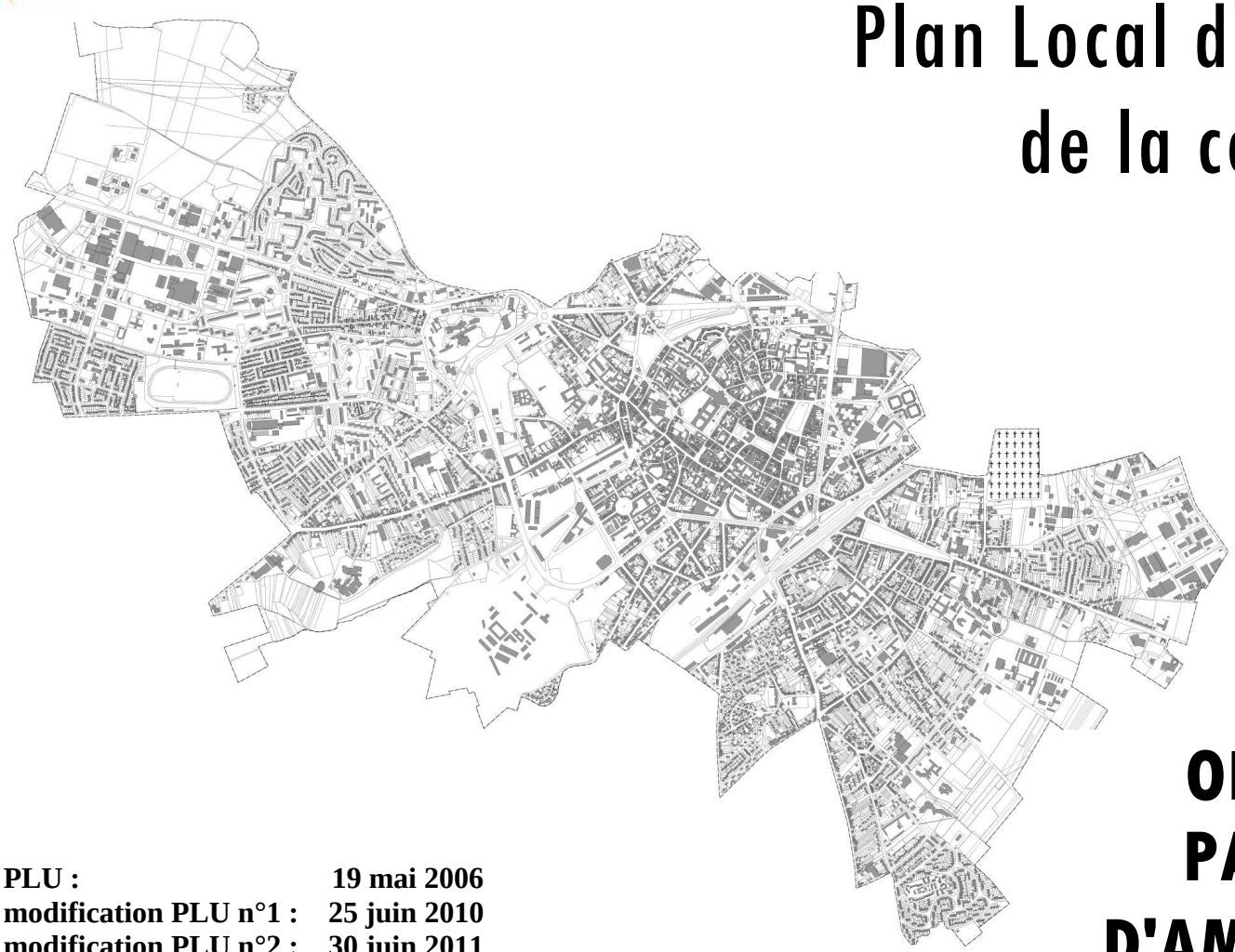
Révision simplifiée du Plan Local d'Urbanisme de la commune de

Arras



ORIENTATIONS PARTICULIERES D'AMENAGEMENT

Approbation PLU : 19 mai 2006
Approbation modification PLU n°1 : 25 juin 2010
Approbation modification PLU n°2 : 30 juin 2011
Approbation révision simplifiée PLU : 30 mars 2012

PREAMBULE

Les orientations d'aménagement sont une pièce constitutive du PLU (article L 123-1 du code de l'urbanisme dans sa version antérieure à la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement qui continue à s'appliquer au PLU en vigueur dans l'attente d'un PLU intercommunal) :

> **« [Les PLU] peuvent, en outre, comporter des orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Ces orientations peuvent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en oeuvre, notamment pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics. »**

Elles sont opposables aux tiers, dans un rapport de compatibilité : c'est-à-dire que toute demande d'urbanisme doit respecter le principe de l'orientation d'aménagement, ne pas entraver sa réalisation complète. Par contre, il ne s'agit pas d'instaurer d'obligation précise, à respecter à la lettre (ces obligations sont inscrites dans le règlement et ses documents graphiques).

SOMMAIRE

1 DES SECTEURS A ENJEUX PARTICULIERS 4
1.1 Les boulevards ouest 4
1.2 Les quartiers Ouest 8
1.3 L'Entrée Nord 10
1.4 La Reconquête du Cœur d'Ilot forme par la rue Michelet et le boulevard Schuman 13
1.5 La Reconquete du Cœur d'Ilot forme par les rues Colin / Balesdans / Tassigny / Cambrai 15
1.6 La Reconquête de l'ancienne Gare de Marchandises 17
1.7 La frange urbaine sud est : Structurer le Pôle Agro Alimentaire 19
1.8 La frange urbaine sud ouest : un nouveau pole d'équipements proche du polygone 21

2 METTRE EN VALEUR LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET URBAIN D'ARRAS 23
2.1 Marquer les Entrées de Ville : Accompagner qualitativement les évolutions des voies, de leurs accotements et des façades urbaines 24
2.2 La Ceinture de Boulevards 26
2.3 Les Portes 27

3 CONFORTER ARRAS COMME VILLE COMMERÇANTE CENTRALE 28
3.1 Le commerce de centre ville 28
3.2 Le commerce des quartiers 30
3.3 Le commerce périphérique 31

1 DES SECTEURS A ENJEUX PARTICULIERS

1.1 LES BOULEVARDS OUEST

DIAGNOSTIC	Les boulevards reprennent, en grande partie, l'emprise des anciens remparts de la ville. Ce sont aussi les axes de liaison entre les principaux espaces verts organisés de la commune. Les caractéristiques de la voirie et la circulation en font une barrière plus qu'un axe structurant. L'implantation des grands équipements liés à la ville centre (Conseil Général, terrains militaires, hôpital départemental, services publics…) dans le secteur forme une coupure entre le centre ville et les quartiers ouest.

ORIENTATIONS

1. Mise en place de la trame verte :
   - Assurer le cheminement confortable des piétons (et des modes doux de transport) : entre la citadelle et les grandes prairies (direction nord sud), entre les quartiers ouest de la ville et le centre ville (direction est ouest).
   - Faciliter et sécuriser la traversée des boulevards pour les piétons.
   - Faciliter la mise en réseau des espaces verts en ouvrant de nouveaux espaces au public, tels que : le bois de la citadelle, le parc de la Préfecture.
   - Préserver le caractère verdoyant de ce secteur, qu'il s'agisse de jardins publics ou privés.

2. Requalifier les vitrines de la ville en prenant appuis sur la ville d'histoire :
   - Faire des boulevards une armature urbaine véritable
   - Marquer, par la qualité des espaces publics, les portes de la ville : carrefour de la rue d'Amiens, rond-point Baudimont et porte Royale de la Citadelle.
   - Restructurer la façade urbaine de part et d'autre des boulevards.
   - Ouvrir des perspectives visuelles entre les boulevards (cimetière anglais) et les éléments marquants de qualité que sont la place Victor Hugo et le cours Verdun.

3. Reconquérir en introduisant de la mixité urbaine
   - Introduire de la mixité urbaine lorsque l'opportunité se présente dans les grandes zones aujourd'hui monofonctionnelles, notamment en y implantant du logement.

LES BOULEVARDS OUEST : Vue d'ensemble
Schéma des orientations

Faciliter les liaisons
entre le centre-ville et l'ouest de la ville

Boulevard à requalifier

Portes à marquer

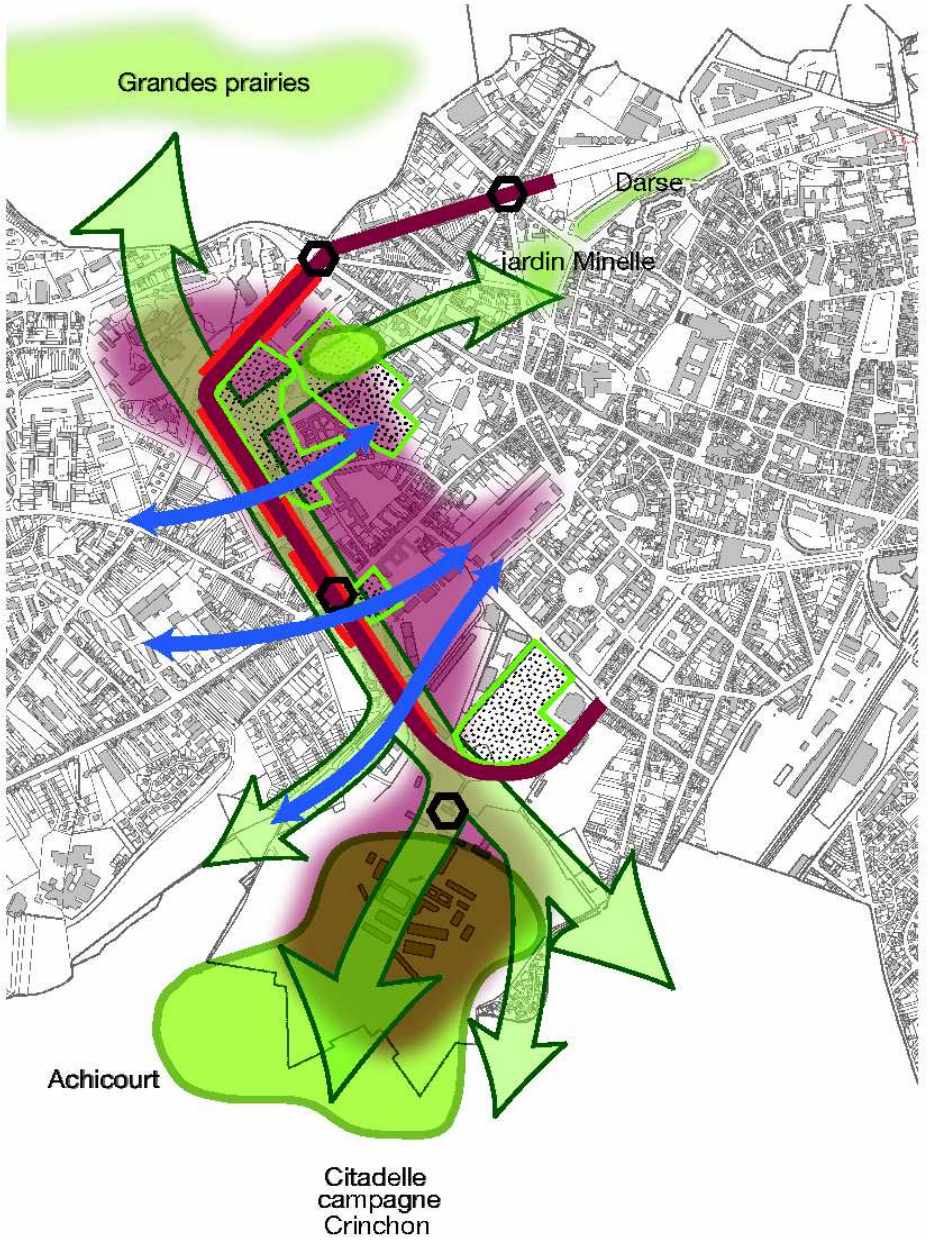
Faciliter les liaisons piétonnes et cyclistes
entre les espaces verts structurants

Protéger le patrimoine vert public ou privé

Restaurer la façade urbaine
de part et d'autre des boulevards

Reconquérir des espaces monofonctionnels
en y introduisant de la mixité urbaine

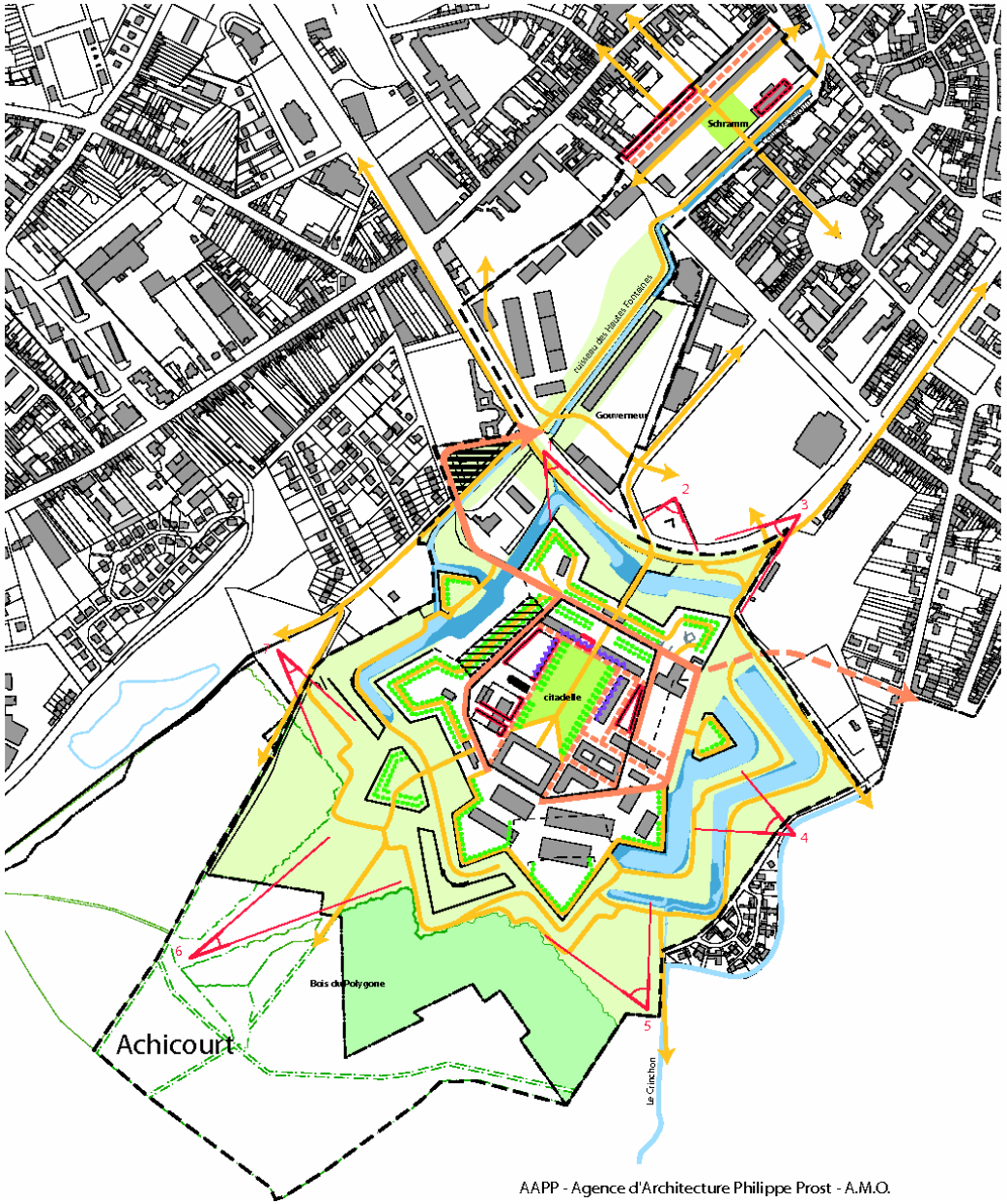
Ouvrir de nouveaux espaces publics



LES BOULEVARDS OUEST : Zoom sur les sites Défense
(Citadelle + Gouverneur + Schramm)

Schéma des orientations

- Zone urbaine mixte
- Alignement obligatoire à appliquer en cas de constructions neuves
- Linéaires d'activités : artisanat, commerces, équipements d'intérêt collectif, services publics, bureaux, hébergement hôtelier implantés au minimum en rez-de-chaussée sur au moins 50% de ce linéaire
- Cheminements modes doux à créer ou à conforter
- Voiries mixtes primaires à créer ou à requalifier
- Voiries mixtes secondaires à requalifier
- Voirie à créer à long terme
- Fossés en eau existants de la Citadelle et ruisseau des Hautes Fontaines à préserver
- Fossés en eau de la Citadelle à mettre en valeur et ruisseau du Crinchon à réouvrir sur le Cour de Verdun
- Chapelle classée Monument Historique à préserver
- Place verte à aménager (place d'Armes de la Citadelle, Schramm)
- Espaces verts à maintenir ou à créer avec néanmoins possibilités d'aménagement à des fins de sport et de loisirs (fossés de la Citadelle, clairière, Gouverneur)
- Espaces verts à protéger : Bois du Polygone
- Cônes de vue à respecter
- Alignement d'arbres à respecter
- Stationnement souterrain à créer dans la courtine reconstituée
- Stationnement paysager
- Limites des sites Défense
- Limites communales
- Tracé historique de la Citadelle



AAPP - Agence d'Architecture Philippe Prost - A.M.O.

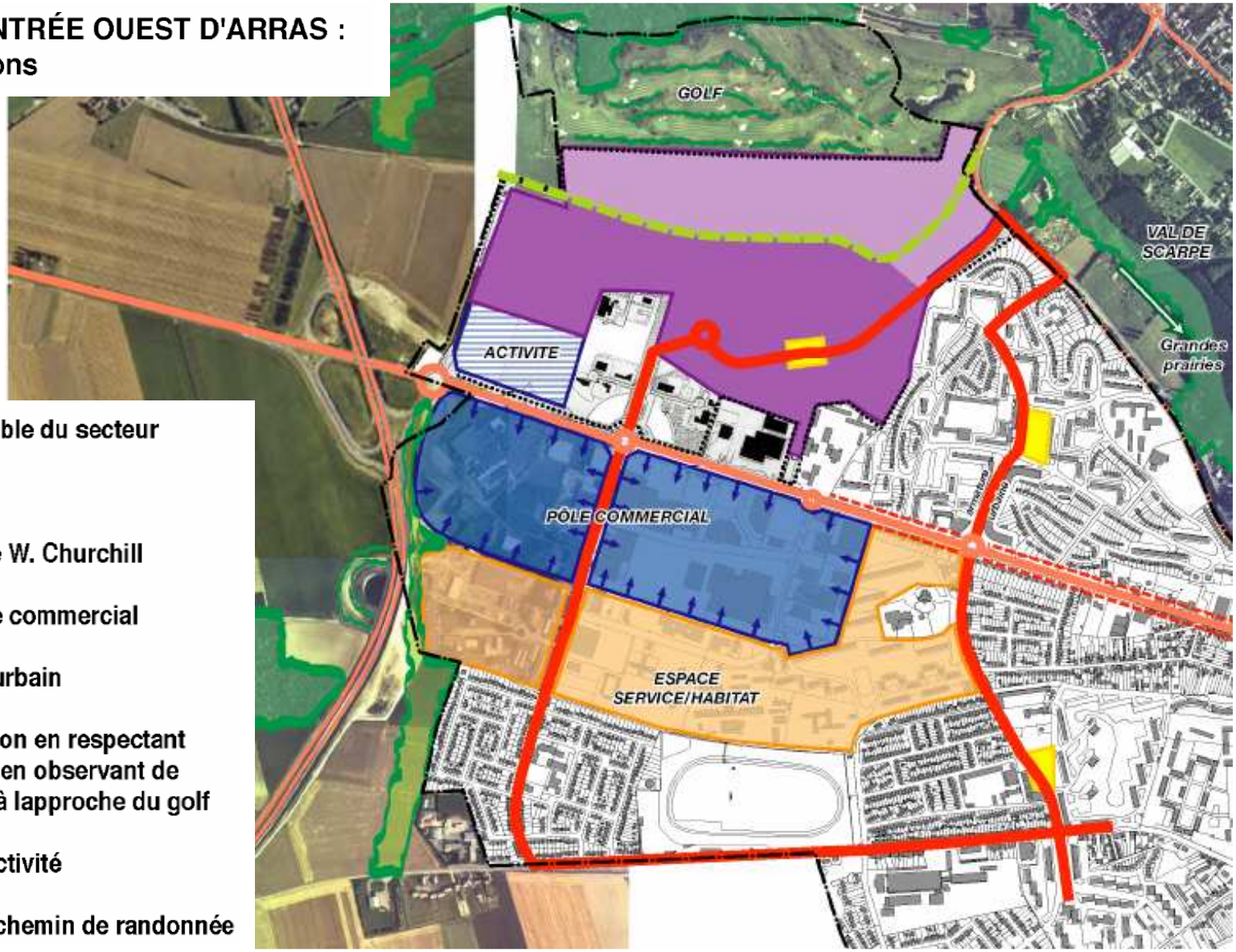
1.2 LES QUARTIERS OUEST

DIAGNOSTIC	La ville monofonctionnelle, créée dans les années 1960, fonctionne difficilement, tant dans ses quartiers voués à un habitat dense que dans la zone d'activité où se mêlent industrie et commerce. L'entrée dans la ville par l'avenue Winston Churchill manque de lisibilité. Des terrains de qualité sont disponibles pour une urbanisation future.

ORIENTATIONS

1. Prendre en compte un ensemble composé de la ZI n°1, de la ZAC des Bonnettes et des quartiers St-Pol et Blancs-Monts.
2. Mailler l'ensemble de ce secteur par une série de rues présentant une unité de traitement (dimension, profil, revêtement, mobilier urbain…). Ce maillage s'appuiera sur les places (existantes à requalifier, ou à créer) pôles de services et de commerces dans les zones à dominante résidentielle.
3. Réorganiser les fonctions (commerce, activités, habitat,…) :
   - en prenant en compte la dimension du pôle commercial majeur dans l'esprit du Schéma d'urbanisme commercial et artisanal :
     - circonscrire la localisation de l'activité de commerce de détail dans un secteur lui étant réservé, (tout en continuant de permettre l'implantation de commerce de détail de petite superficie dans les quartiers limitrophes à dominante résidentielle, comme le montre le schéma de principe, chapitre 3.3).
     - l'ensemble du pôle commercial doit faire l'objet d'une restructuration globale qui recherche tant la lisibilité et la cohérence de l'ensemble que la qualité des aménagements extérieurs. Les aires de stationnement, qui pourront être mutualisées, seront aménagées de sorte à éviter les étendues macadamisées et exclusivement minérales dans lesquelles le piéton a du mal à trouver sa place.
   - en favorisant une régénération du tissu urbain : favoriser l'implantation de logements entre l'hippodrome et le pôle commercial ;
   - en permettant une extension de l'urbanisation qui mette en valeur les potentialités du secteur :
     - conforter le pôle économique des Bonnettes ;
     - permettre l'extension de l'urbanisation mixte entre le quartier St Pol et le Golf en créant une mini centralité (habitat dense type maison de ville, place publique de qualité participant au maillage de l'ensemble du secteur).
4. Requalifier l'avenue Winston Churchill : lui donner un aspect plus urbain que routier par un travail sur les caractéristiques de l'avenue (profil, revêtement, mobilier urbain…) et par l'encadrement des constructions la bordant (hauteur, implantation, mixité des fonctions …).

RESTRUCTURER L'ENTRÉE OUEST D'ARRAS :
Schéma des orientations



- Maillage de l'ensemble du secteur
- Places publiques
- Requalifier l'avenue W. Churchill
- Restructurer le pôle commercial
- Regénerer le tissu urbain
- Etendre l'urbanisation en respectant la mixité urbaine et en observant de moindres densités à lapproche du golf
- Etendre la zone d'activité
- Mettre en valeur le chemin de randonnée

1.3 L'ENTREE NORD

DIAGNOSTIC	Des franges urbaines mal qualifiées, site d'anciennes activités économiques. L'entrée nord possède un fort potentiel de développement de par l'immédiate proximité de l'hypercentre. Il est nécessaire de prendre en considération les articulations et les mises en cohérences avec la Scarpe et les communes limitrophes.

ORIENTATIONS

1. Reconquérir et restructurer :

   1.1. Le secteur Val de Scarpe situé au nord de la rue Legay, dans le cadre de la ZAC Arras Val de Scarpe et du projet de ZAC Val de Scarpe n°2 :

   - Privilégier la création d'un nouveau quartier mixte associant des logements, des activités, des équipements tout en misant sur la qualité urbaine,
   - Préserver et prolonger jusqu'à la rue Legay le mail planté créé dans le cadre de la ZAC,
   - Favoriser les circulations douces (piétons, deux roues) en assurant la continuité des liaisonnements, en prolongeant le mail vers le nord et en installant des passerelles sur la Scarpe, afin de relier les quartiers d'habitation de St Nicolas et de St Laurent avec le centre ville d'Arras,
   - Requalifier le boulevard Michonneau et marquer l'entrée de ville en encadrant les constructions par des effets architecturaux (effet « porte » et effet « vitrine »).
   - Définir de nouveaux alignements (mail planté, rue Legay, rue Bodel, rue du Crinchon prolongée), et conforter les alignements existants, en particulier, rue des Rosati et avenue Michonneau.
   - Offrir des espaces verts de qualité en bordure de Scarpe.

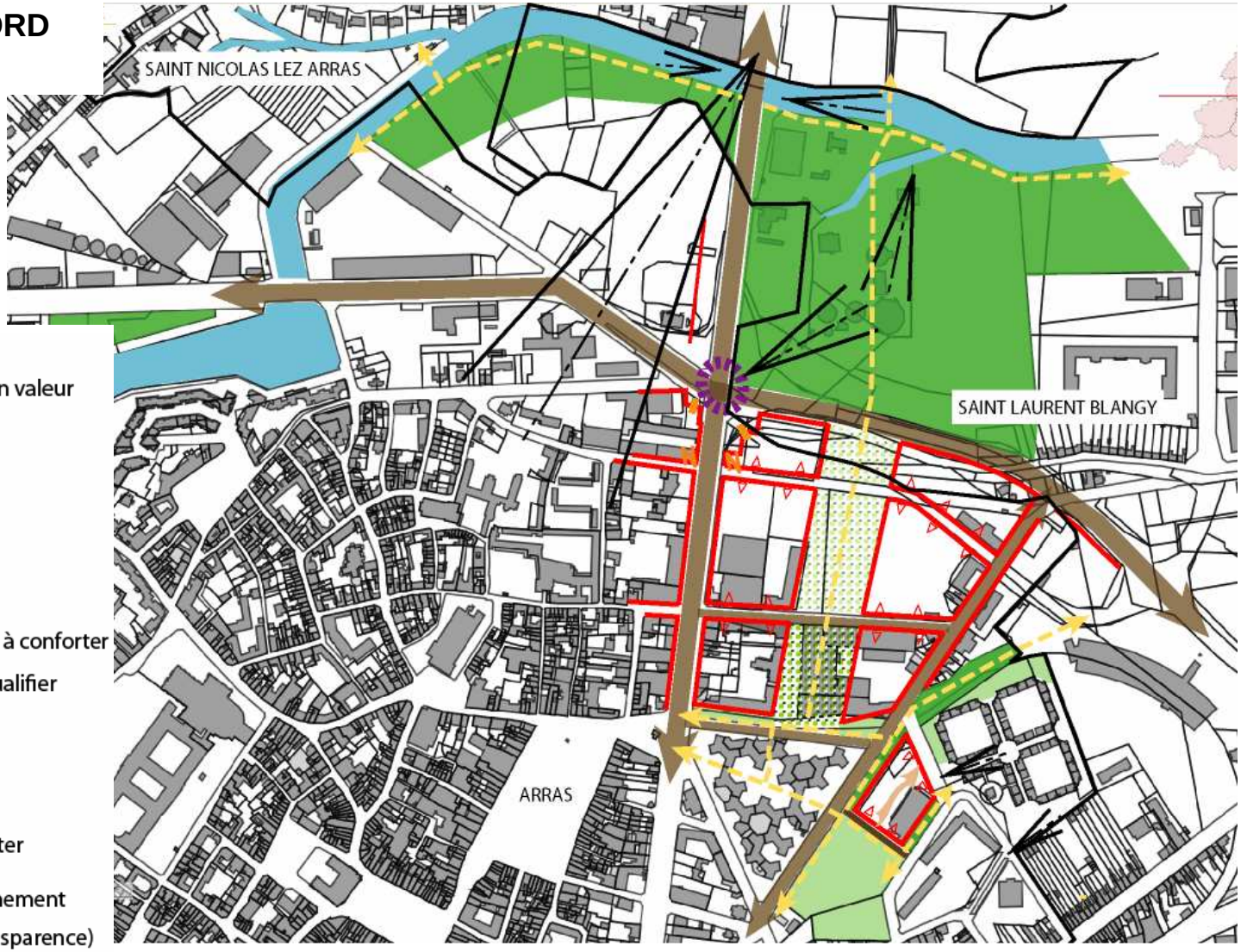
1.2. Le secteur situé au sud de la rue Legay

- Imposer des alignements de bâti pour requalifier le front bâti de la rue des Rosati tout en assurant une continuité verte et piétonne, pour donner un front bâti à l'espace vert, apporter une aération par rapport à la résidence Goudemand.
- Requalifier la Résidence St Michel et l'ouvrir sur l'extérieur en prévoyant la traversée de l'îlot par des liaisons douces.
- Favoriser les circulations douces (piétons, deux roues) en assurant la continuité des liaisonnements et en les prolongeant notamment en direction de St Laurent.
- Préserver et mettre en valeur, notamment par un alignement du bâti sur la voie à créer, le parc urbain aménagé rue des Rosati.
- Ménager des perspectives visuelles sur la vallée de la Scarpe depuis la rue Dubois de Fosseux.

2. S'appuyer sur le Val de Scarpe et les anciens sites portuaires pour développer les activités de tourisme et de loisirs, en accompagnement du projet de création d'un bassin d'eau plate pour la pratique des sports nautiques au niveau du port fluvial de Saint Laurent Blangy et du stade d'eaux vives de Saint Laurent Blangy, et privilégier :
   - La réalisation d'un cheminement modes doux en rive sud de la Scarpe, depuis Cité Nature jusqu'au centre de St Laurent, en doublement du chemin de halage.
   - La qualité du traitement des espaces publics en bordure de Darse (création d'un Jardin de la Darse) et de la Scarpe canalisée.

3. Requalifier les vitrines de la ville en prenant appuis sur la ville d'histoire :
   - Faire des boulevards et des pénétrantes des armatures urbaines véritables,
   - Restructurer la façade urbaine de part et d'autre des boulevards,
   - Marquer, par la qualité des espaces publics, les portes de la ville (porte de la Scarpe, square Léon Jouhaux, place de Tchécoslovaquie, porte Méaulens),
   - Ouvrir ou ménager des perspectives visuelles vers le patrimoine historique du centre ville (percer des ouvertures et contrôler la hauteur des constructions à leurs abords) mais aussi vers la vallée de la Scarpe en réciprocité :
     - La fenêtre sur le patrimoine du Jardin de la Darse
     - Le cône de vision depuis la route départementale 917 vers la Ville
     - Le cône de vision depuis la Scarpe au travers de la percée du mail
     - La perspective depuis le carrefour Jean Monnet vers la Scarpe
   - Permettre une diminution du trafic automobile en centre ville par la réalisation d'un parking de délestage rue du Crinchon à proximité du centre ville.

LE SECTEUR ENTREE NORD
Schéma des orientations



LEGENDE :

- Scarpe canalisée et naturelle à mettre en valeur
- Espace vert public à aménager
- Espace vert public existant à préserver
- Mail public paysager à prolonger
- Mail public paysager à préserver
- Perspective visuelle à ménager
- Liaison douce publique à aménager ou à conforter
- Axe structurant d'agglomération à requalifier
- Voie publique à requalifier
- Voie publique à créer
- Accès véhicules à privilégier
- Alignement du bâti à créer ou à conforter (percées possibles)
- Sens préconisé pour les percées d'alignement
- Effet architectural "vitrine" à créer (transparence)
- Effet architectural "porte" à créer
- Porte d'entrée historique dans la ville à marquer
- Limites communales

1.4 LA RECONQUETE DU CŒUR D'ILOT FORME PAR LA RUE MICHELET ET LE BOULEVARD SCHUMAN

DIAGNOSTIC	Un cœur d'îlot à reconquérir, site d'anciennes activités économiques hormis une activité encore en place. Cet îlot possède des atouts majeurs de par l'immédiate proximité de la Scarpe et de la zone d'équipements de loisirs située en entrée nord d'Arras. Il est nécessaire de prendre en considération les articulations avec les quartiers environnants ainsi que les enjeux paysagers et de loisirs en lien avec la Scarpe.

ORIENTATIONS

1. Reconquérir et restructurer :
   - Privilégier la création d'un nouveau quartier mixte associant des logements, des activités, des équipements tout en misant sur la qualité urbaine.
   - Permettre le développement d'un équipement public de camping et de ses activités connexes.
   - Créer une desserte interne de l'îlot se connectant aux axes existants (tout en sécurisant les accès sur ces axes). La voirie sera ainsi en sens unique dans le sens rue Michelet → Boulevard Schuman, de façon à éviter aux véhicules de couper la rue Michelet très fréquentée. La desserte de l'équipement public s'effectuera en double sens depuis le boulevard Schuman.
   - Connecter ce cœur d'îlot aux centres villes de St Nicolas et d'Arras par des cheminements modes doux.
   - Poursuivre la requalification du boulevard Michonneau en prévoyant une façade bâtie à l'alignement dans la continuité de l'existant.
   - Offrir des espaces verts de qualité en bordure de Scarpe.

2. S'appuyer sur le Val de Scarpe :
   - Imaginer l'équipement public de camping en lien avec le tourisme de loisirs développé sur l'ensemble du parcours de la Scarpe d'Anzin St Aubin à Fampoux et en lien avec le tourisme de patrimoine lié aux monuments historiques arrageois.
   - Préserver et mettre en valeur une maison de maître présente sur le site.
   - Développer les liaisons piétonnes dans un cadre vert entre la Scarpe canalisée et la Scarpe naturelle.
   - Ménager les perspectives visuelles sur le patrimoine identifié comme remarquable et sur la Scarpe (pas de construction venant faire obstacle à ces cônes de vue)
   - Assurer la qualité du traitement des espaces publics et des franges des futures opérations situées en bordure de ces espaces publics.

L'ILOT MICHELET / SCHUMAN
Schéma des orientations

1.5 LA RECONQUETE DU CŒUR D'ILOT FORME PAR LES RUES COLIN / BALESDANS / TASSIGNY / CAMBRAI

DIAGNOSTIC	Un cœur d'îlot à reconquérir, site d'anciennes activités économiques. Cet îlot possède un potentiel de développement intéressant de par l'immédiate proximité de la gare. Il est nécessaire de prendre en considération les articulations avec le quartier environnant en matière de bâti (hauteur, densité) et de trame viaire en particulier.

ORIENTATIONS

1. Reconquérir et restructurer :
   - Privilégier la création d'un nouveau quartier mixte associant des logements, des activités, des équipements tout en misant sur la qualité urbaine.
   - Assurer le développement de cet îlot en deux temps, une première phase à court terme et une seconde phase potentielle à long terme.
   - Créer une desserte interne de l'îlot se connectant aux axes existants en périphérie et tenant compte du phasage de l'opération dans le temps.
   - Structuration de l'espace public par des implantations du bâti à l'alignement des rues Colin, De Lattre De Tassigny et Cambrai.
   - Gérer les transitions de hauteur des futures constructions entre des résidences à l'est plus haute que la règle fixée par le PLU et des habitations à l'ouest plus basses que la règle.

2. S'appuyer sur la proximité de la gare TER et TGV :
   - Pérenniser une aire de stationnement public (en surface ou en ouvrage) jouant le rôle de parking multimodal en lien avec la gare toute proche.

L'ILOT COLIN / BALESDANS / TASSIGNY / CAMBRAI
Schéma des orientations

LEGENDE :

- Secteur à urbaniser à vocation mixte en phase 1
- Secteur potentiellement urbanisable à vocation mixte (en reconquête urbaine ou en fond de jardins) à terme
- Desserte interne des programmes à réaliser en phase 1 (voirie mixte)
- Desserte interne des programmes réalisable en phase(s) ultérieure(s) (voirie mixte)
- Desserte interne existante
- Voie publique à créer
- Parking public à aménager
- Alignement du bâti à prévoir
- Hauteur plus importante du bâti possible : R+3 ou R+2+C (1 seul niveau de comble)

1.6 LA RECONQUETE DE L'ANCIENNE GARE DE MARCHANDISES

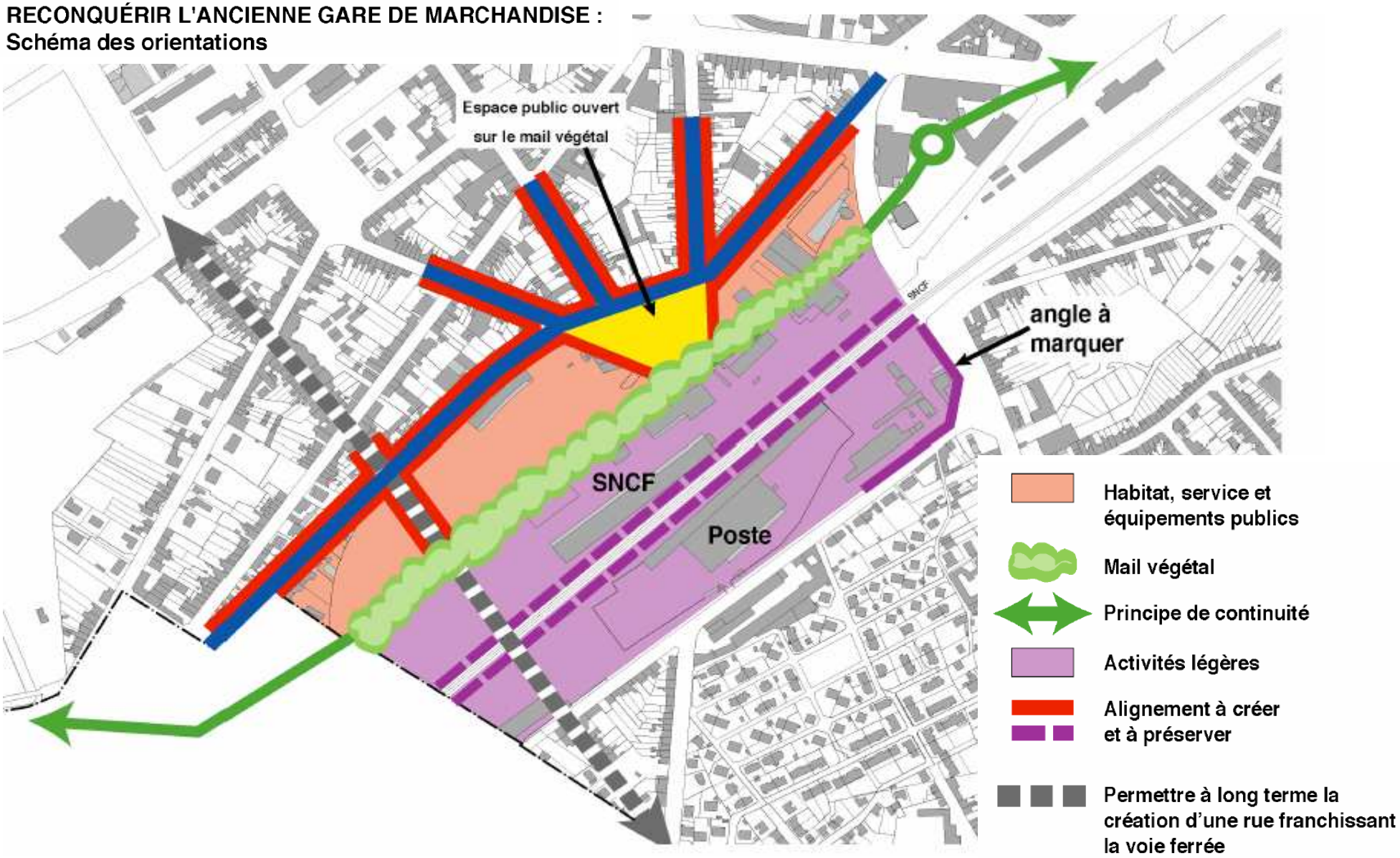
DIAGNOSTIC	Le centre ville est isolé de son faubourg Est par des espaces de faible perméabilité : la très large emprise ferroviaire.

ORIENTATIONS

1. Restructurer les deux îlots de part et d'autre de la voie ferrée en prenant en compte les nuisances générées par cette dernière et le souci de densifier la ville par une urbanisation favorisant la mixité des fonctions :
   - implantation d'activités légères de part et d'autre de la voie ferrée, en créant un alignement de façades face à l'emprise ferroviaire (vitrine),
   - urbanisation mixte (habitat, services et équipements publics) en respectant l'alignement sur la rue d'Achicourt,
   - création d'un mail végétal entre le secteur d'activités et le secteur mixte (ce mail pourra permettre une liaison agréable entre la gare et la citadelle via le cœur de l'îlot Leclerc / Dr Brassart / Carnot),
   - création d'une place publique délimitée par les alignements structurants et ouverte sur le mail végétal.

2. Permettre, sur le long terme, de recréer la liaison nord sud, franchissant la voie ferrée, dans le prolongement des rues Adam de la Halle et du Dépôt.

RECONQUÉRIR L'ANCIENNE GARE DE MARCHANDISE :
Schéma des orientations



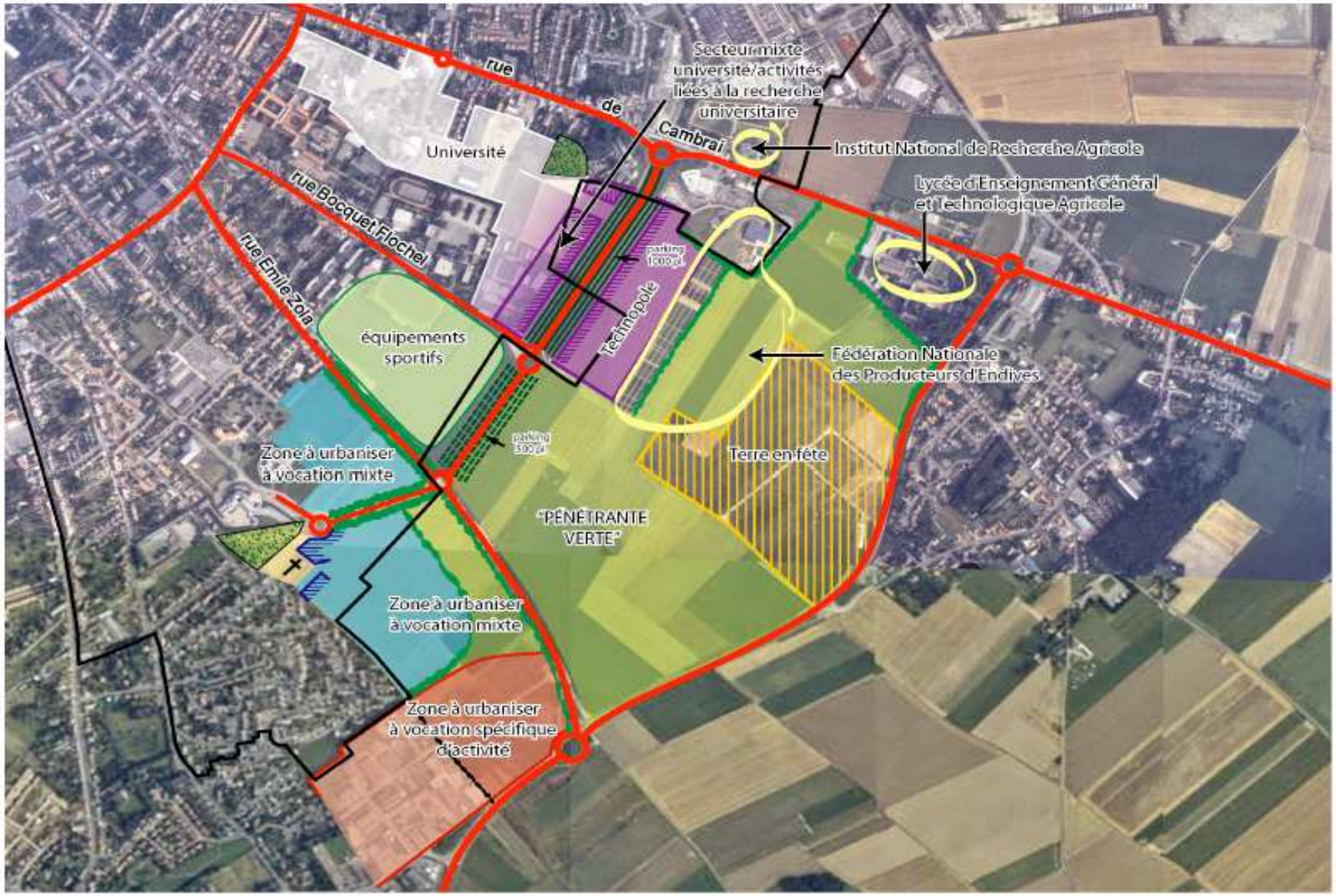
1.7 LA FRANGE URBAINE SUD EST : STRUCTURER LE POLE AGRO ALIMENTAIRE

DIAGNOSTIC	Cette partie de la commune comprend des terrains encore libres de construction. La présence de l'université est un grand atout pour ce secteur ainsi que celles de l'INRA et du Lycée Agricole. L'urbanisation récente s'est réalisée sans s'inscrire dans une vision d'ensemble à long terme.

ORIENTATIONS

1. Prendre en compte un développement s'étalant sur trois communes (Arras, Tilloy les Mofflaines et Beaurains). Les spécificités de cet ensemble sont :
   - L'émergence d'un pôle de compétence agro alimentaire autour des activités de formation, recherche, production et d'accueil d'événements (Terres en fête),
   - La réalisation future d'un grand espace vert, structurant à l'échelle de l'agglomération. Véritable troisième pôle de loisirs (en complément de la vallée de la Scarpe et de la Citadelle), cet espace vert sera tout à fait spécifique de par son articulation entre les fonctions de déambulation, de production (autour de la fédération nationale des producteurs d'endives) et d'animation (« Terres en fête »).
2. Favoriser un développement urbain cohérent. Il suivra une trame viaire hiérarchisée en continuité avec la trame viaire existante et en prenant en compte la trame verte. En particulier, le prolongement de la RD 260 joue un rôle structurant :
   - entre la rue de Cambrai et la rue Bocquet Flochel, la RD 260 servira d'axe pour l'implantation des activités de recherche. Un parking paysager et arboré sera aménagé de part et d'autre de la voie. Les constructions constitueront un front bâti en respectant un recul par rapport à la limite d'emprise publique fixé au règlement
   - entre la rue Bocquet Flochel et la rue Emile Zola, la RD 260 prolongée servira d'interface entre l'espace vert structurant et les équipements sportifs. De multiples traversées seront donc aménagées. Un parking paysager et arboré sera aménagé de part et d'autre de la voie.
3. Permettre le développement de l'université d'Artois et d'activités liées à la recherche universitaire.
4. Conforter les équipements sportifs en relation avec le grand espace vert.
5. Permettre le développement de l'habitat autour d'une nouvelle centralité à créer (densité des constructions, qualité des espaces publics).

STRUCTURER LA FRANGE URBAINE EST D'ARRAS AUTOUR DU PÔLE AGRO-ALIMENTAIRE :
Schéma des orientations



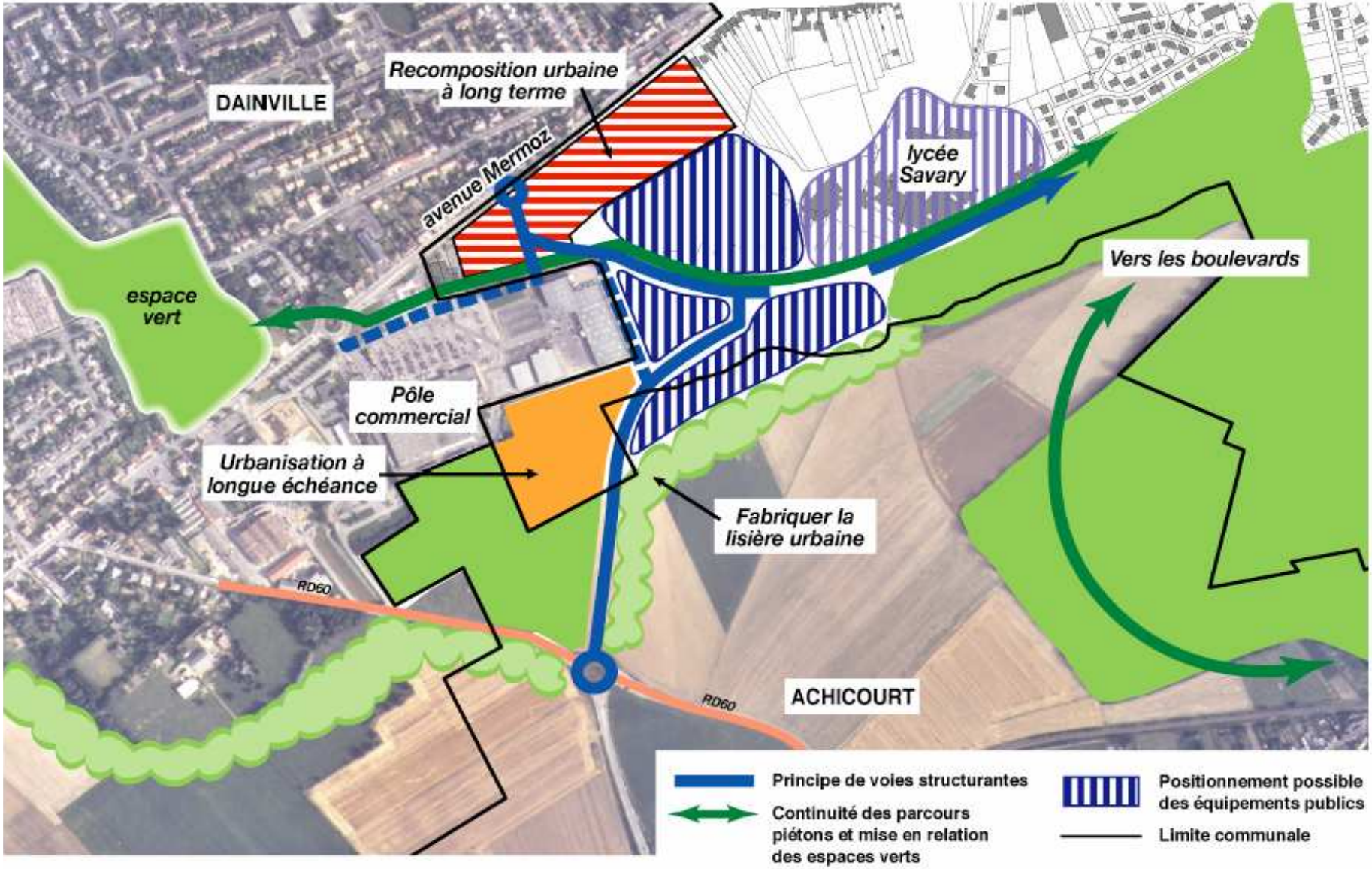
1.8 LA FRANGE URBAINE SUD OUEST : UN NOUVEAU POLE D'EQUIPEMENTS PROCHE DU POLYGONE

DIAGNOSTIC	La pénétrante agricole constitue une véritable respiration entre Achicourt, Dainville et Arras. L'urbanisation s'est développée le long de la RN 25 sur les communes d'Arras et Dainville. Le bâti existant est assez peu structuré et l'entrée de ville est peu lisible.

ORIENTATIONS

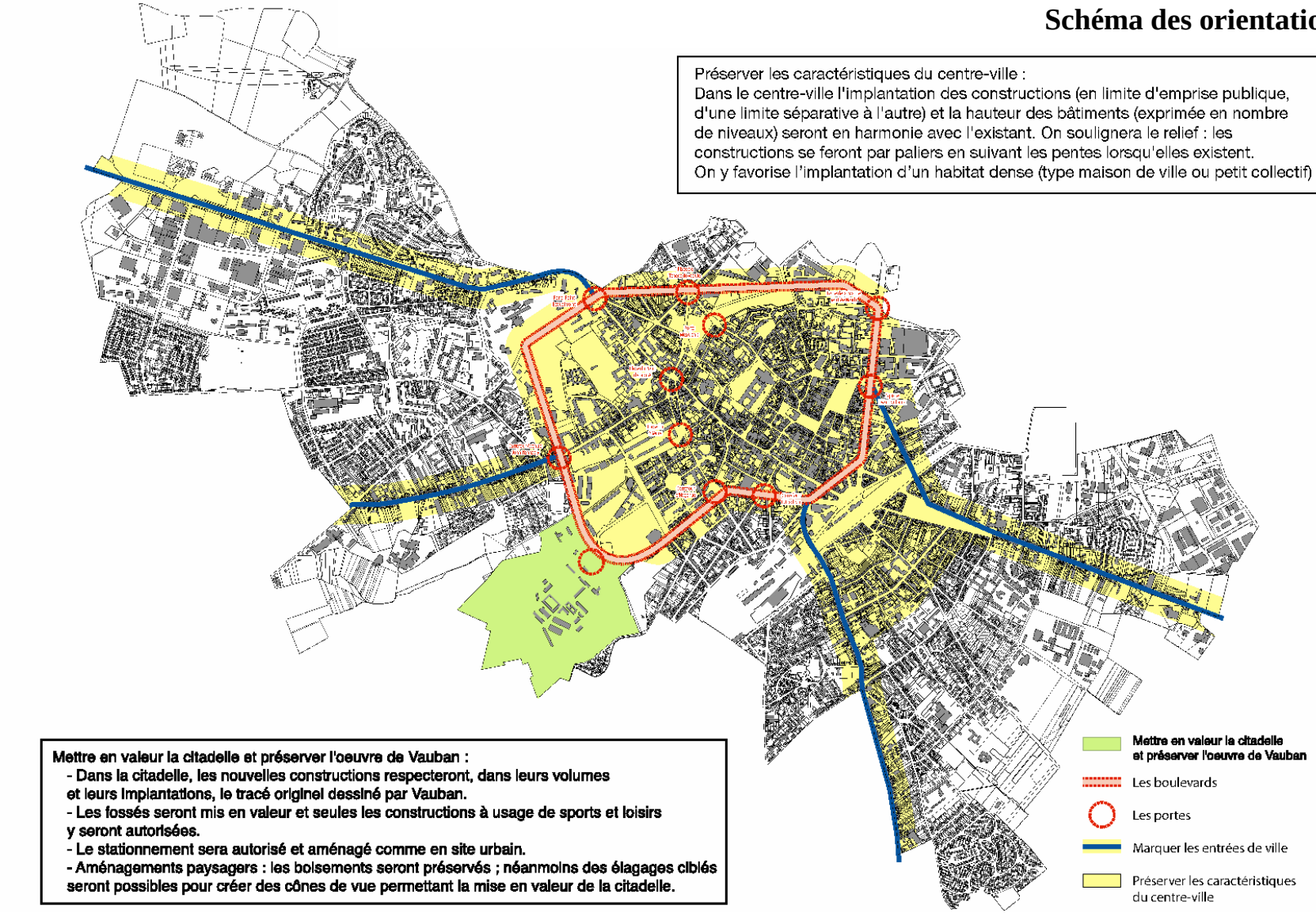
1. Prendre en compte l'urbanisation et le devenir des communes contiguës (Dainville et Achicourt) pour urbaniser cette frange d'Arras.
2. Faire du secteur un pôle d'équipements publics à l'échelle de l'agglomération.
3. Organisation viaire :
   - Organiser la desserte des équipements de manière à ne pas gêner les zones résidentielles limitrophes : la desserte des équipements publics sera réalisée par une nouvelle voie entre l'avenue Mermoz et la RD 60.
   - Le stationnement des différents équipements sera mutualisé.
   - Prendre en compte la trame verte en assurant les continuités piétonnes entre les différents espaces verts.
4. Prévoir une urbanisation à long terme entre Arras et Achicourt. La nature de cette urbanisation à long terme n'est pas définie. Le choix se fera dans le respect des solidarités d'agglomération, et dans l'esprit du Schéma d'urbanisme commercial et artisanal de l'Arrageois.
5. Reconquérir l'entrée de ville en permettant une recomposition urbaine le long de l'avenue Jean Mermoz (créer un alignement des façades)
6. Préserver la pénétrante agricole et traiter la lisière urbaine par un rideau boisé.

UN NOUVEAU PÔLE D'ÉQUIPEMENTS :
Schéma des orientations



2 METTRE EN VALEUR LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET URBAIN D'ARRAS

Schéma des orientations



2.1 MARQUER LES ENTREES DE VILLE : ACCOMPAGNER QUALITATIVEMENT LES EVOLUTIONS DES VOIES, DE LEURS ACCOTEMENTS ET DES FAÇADES URBAINES

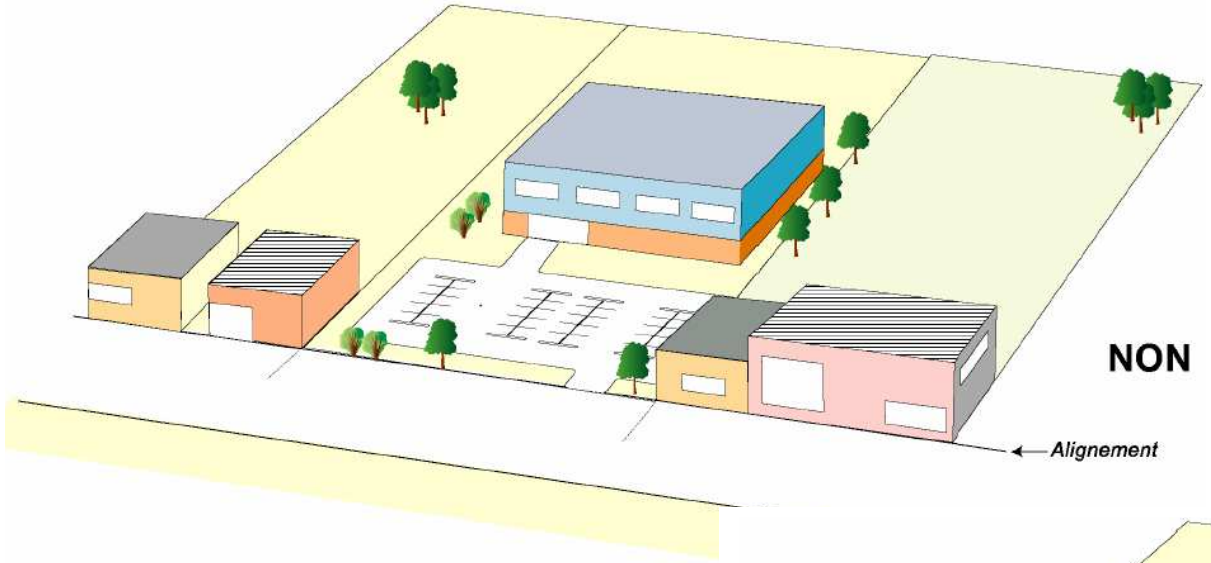
DIAGNOSTIC	Des entrées de ville radioconcentriques supports commerciaux présentant cependant des nuisances très fortes qui induisent des mutations dans le tissu urbain riverain. (*Avenues P. Michonneau, rue de Cambrai, avenues F. Lobbedez, J. Kennedy, W. Churchill, rue Notre-Dame de Lorette)*

ORIENTATIONS

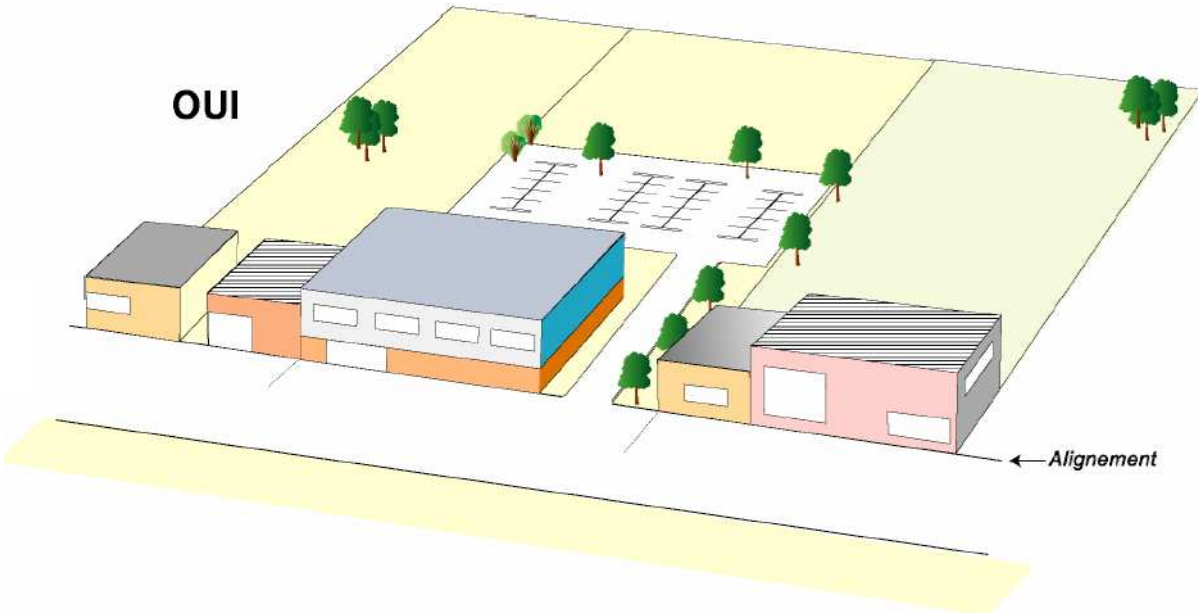
Les profils d'aménagement intégreront les reculs, hauteurs, aspects des constructions, mais également plantations des accotements, pistes cyclables, couloirs de bus, etc.
Les caractéristiques du centre ville (hauteur et implantation, voir encart) seront appliquées aux constructions le long des pénétrantes : il s'agit de marquer l'entrée dans la ville par ce paysage. Les entrées de ville vont donc se densifier, en aucun cas l'allure générale des constructions ne pourra y être de type périphérique.
En particulier, pour les constructions à usage de commerce :

- Elles devront être intégrées dans un immeuble mixte.
- Elles devront être implantées en limite d'emprise publique.
- Les aires de stationnement seront réalisées à l'arrière des constructions.

SCHÉMAS DE PRINCIPE



■ L'implantation en recul et l'aire de stationnement en front à rue cassent l'entrée de ville



■ Alignement en limite d'emprise publique et aire de stationnement à l'arrière des constructions

2.2 LA CEINTURE DE BOULEVARDS

DIAGNOSTIC	Un passé de limite (fortifications), un présent de desserte, un futur de véritables boulevards urbains ! (*Boulevards Carnot, de Strasbourg, Faidherbe, avenue Michonneau, boulevards de la Scarpe, de la Liberté, Georges Besnier, du Président Allende, du Général De Gaulle, Vauban)*

ORIENTATIONS

RENFORCER LE CARACTERE URBAIN DES BOULEVARDS

- Densifier le cadre bâti des terrains situés en façade sur boulevards, par exemple en développant un habitat relativement dense (par exemple sous forme de maisons de ville ou de petits collectifs).
- Développer une politique d'aménagement globale assurant une meilleure place aux transports en commun, aux piétons et aux cycles et traitant de manière urbaine les intersections (actions à rapprocher du Plan de déplacements urbains)

2.3 LES PORTES :

DIAGNOSTIC	Une dimension historique majeure pour les portes de la ville médiévale dont la perception est rendue très difficile en raison de la prédominance absolue des fonctions liées à la circulation automobile. (p*orte Méaulens, places du Pont de la Cité, du 33ème, Carrefours d'Hagerue, B. Frachon, square Léon Jouhaux)* Des portes nouvelles liées aux boulevards et aux évolutions des entrées dans la ville. *(porte de la Scarpe (entrée Nord), place de Tchécoslovaquie, rond-point Baudimont, carrefour de l'avenue Kennedy, porte Royale de la Citadelle)*

ORIENTATIONS

REVELER LES ANCIENNES PORTES DU BOURG MEDIEVAL ET DE LA CITE ET QUALIFIER LES PORTES DES BOULEVARDS

- Développer une politique d'aménagement et de marquage des portes en prenant en compte la dimension historique des portes du bourg médiéval.

3 CONFORTER ARRAS COMME VILLE COMMERÇANTE CENTRALE

Le confortement d'Arras comme ville commerçante centrale s'inspire de la charte relative à la mise en œuvre du Schéma d'urbanisme commercial et artisanal de la région d'Arras.

3.1 LE COMMERCE DE CENTRE VILLE

DIAGNOSTIC	Le commerce de centre ville dispose d'un certain nombre d'atouts et d'une certaine reconnaissance. Il souffre à la fois de la concurrence périphérique et de l'éloignement des ménages vers la périphérie. Sa redynamisation passe aussi par une action volontariste municipale pour améliorer l'espace marchand, éviter le morcellement du circuit commercial, organiser la conquête ou la reconquête de certains lieux stratégiques. Le commerce et les services de centre ville participent pleinement de l'image de la ville et de ses fonctions résidentielle, d'affaire et de tourisme. Il doit en conséquence être préservé et pérennisé. Le centre commerçant arrageois est menacé de segmentation et de sous représentation de certaines activités nécessaires à sa vitalité. Les étages des immeubles commerciaux, jadis occupés par les commerçants eux-mêmes, sont souvent désertés ou occupés en réserve de stockage. Ils constituent pourtant une importante surface de plancher dans le centre ville. Récupérer ces surfaces pour y loger des ménages et/ou des étudiants constitue un enjeu significatif pour repeupler la ville et apporter aux commerces une clientèle nouvelle idéalement placée.

ORIENTATIONS

1. Favoriser l'implantation et la réimplantation de commerces urbains en rejetant les hypothèses de résidentialisation :
   - Organiser, dans certaines rues le remembrement des parcelles en vue d'élargir la superficie des cellules commerciales susceptibles de s'installer,
   - Mener un travail d'animation de la redynamisation commerciale (dossier FISAC, par exemple).

2. Déterminer un périmètre minimum de la priorité commerciale en rez de chaussée d'immeubles :
   - Eviter la réaffectation d'un rez-de-chaussée à usage de commerce ou de service en bureaux ou logement,
   - Favoriser la création d'un service ou d'un commerce là où le logement est déjà présent.

3. Reconquérir les étages désaffectés :
    - Organiser les accès soit en façade soit, en cas d'impossibilité, en cœur d'îlot,
    - Inciter à la réorganisation de l'accessibilité aux étages lors de la réfection lourde d'immeubles commerciaux,
    - Règlement lié aux restructurations d'immeuble avec changement d'usage et/ou modification de surface.

4. Favoriser la création d'un maillage piéton serré dans le site commercial central :
    - Percement d'îlots par des passages accessibles aux piétons,
    - Création et pose d'un jalonnement commercial,
    - Implantation d'un éclairage public adapté.

3.2 LE COMMERCE DES QUARTIERS

DIAGNOSTIC	La dévalorisation du foncier commercial urbain entraîne un risque de mutation résidentielle, qu'il faut compenser par des mesures ad hoc, afin de préserver un maillage pérenne du tissu résidentiel par des sites d'approvisionnement significatifs.

ORIENTATIONS

1. Conserver de façon stricte le commerce de quartier pour maintenir l'autonomie sociale des quartiers et les échanges locaux :
   - Dans le quartier du Faubourg de Cambrai, la parcelle actuellement occupée par le Match sera réservée au commerce de détail, tout en maintenant une certaine souplesse pour l'avenir : une opération de renouvellement urbain pourrait très bien comprendre du logement, mais la surface de vente de commerce de détail ne pourrait être diminuée (la vocation de commerce de détail doit être maintenue, mais elle n'est pas forcément exclusive).
2. Ouvrir largement les possibilités d'occupation des sols à des usages diversifiés.
3. N'imposer qu'avec discernement, dans les nouvelles opérations immobilières, les cellules commerciales en rez-de-chaussée :
   - Les autoriser et les susciter dans les linéaires appartenant aux pôles commerciaux recensés,
   - Conserver un caractère strictement résidentiel aux rez-de-chaussée lorsque l'on se situe en frange ou en coupure par rapport aux pôles commerciaux.

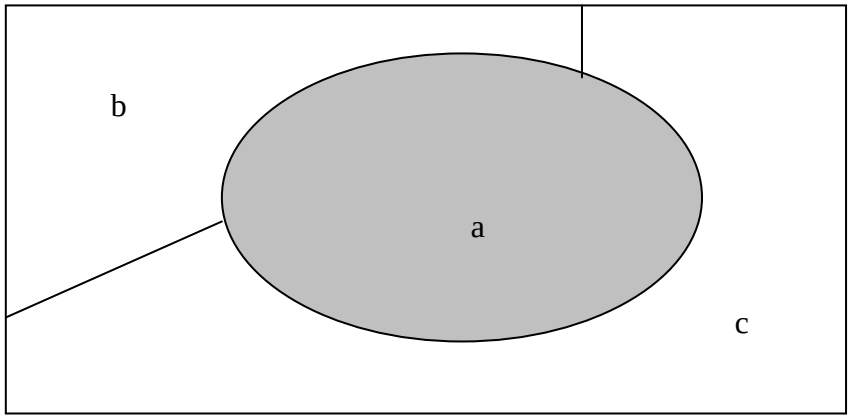
3.3 LE COMMERCE PERIPHERIQUE

DIAGNOSTIC	La progression du commerce périphérique est limitée par le Schéma d'urbanisme commercial et artisanal. De façon cruciale, la présence de commerces d'alimentation générale en centre ville permet de ralentir les évasions. La préservation de ce type de commerce autant que sa reproduction (installation d'enseignes alimentaires au centre et dans les quartiers limitrophes) deviennent une nécessité.

O R I E N T A T I O N S

Eviter le développement de nouvelles grandes surfaces périphériques et l'étalement des zones commerciales périphériques existantes :

- Etre dans l'esprit du Schéma d'urbanisme commercial et artisanal.
- Circonscrire le commerce de détail :

SCHEMA DE PRINCIPE

a. zone où le commerce de détail est circonscrit
b. zone d'activité : le commerce de détail y est interdit
c. zone mixte à dominante habitat : le commerce de détail n'y est autorisé qu'en deçà d'une superficie fixée au règlement. L'objectif est de permettre le commerce directement lié aux fonctions résidentielles (par exemple, une boulangerie) tout en évitant l'étalement de la zone commerciale.