



---

# Plan Local d'Urbanisme CYSOING

---

## *Orientations d'aménagement et de programmation*

Arrêté le :	24 / 04 / 2019
Approuvé le :	18 / 12 / 2019
modifié le :	27 / 03 / 2023

LUC FOUTRY

Le 20/02/2023

Peut être annexé à la  
délibération du 27/03/2023



# Sommaire

<b>AVANT PROPOS.....</b>	<b>3</b>
I.    LE PLAN LOCAL D’URBANISME ET LES ORIENTATIONS D’AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION .....	3
<b>ORIENTATIONS D’AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION.....</b>	<b>5</b>
II.   SECTEUR NOTRE-DAME ET MULTIMAT.....	5
1. <i>Contexte et enjeux</i> .....	5
2. <i>Orientations particulières</i> .....	5
a.   Accès au site.....	5
b.   Voirie et stationnement .....	6
c.   Déplacement doux .....	6
d.   Gestion des risques .....	6
e.   Gestion des bâtis existants sur la zone.....	6
f.   Programmation et organisation .....	6
g.   Equipped en réseaux du site.....	7
3. <i>Schéma d’aménagement</i> .....	7
III.  SITE SAINT-JOSEPH.....	9
1. <i>Contexte et enjeux</i> .....	9
2. <i>Orientations particulières</i> .....	9
a.   Accès au site.....	9
b.   Voirie et stationnement .....	10
c.   Déplacement doux .....	10
d.   Valorisation patrimoniale.....	10
e.   Gestion des risques .....	10
f.   Gestion des bâtis existants sur la zone.....	10
g.   Programmation, organisation et cohérence architecturale .....	11
h.   Equipped en réseaux du site .....	11
3. <i>Schéma d’aménagement</i> .....	11
IV.   SECTEUR SITUE ENTRE LA RUE SALENGRO ET LA RUE DELORY.....	13
1. <i>Contexte et enjeux</i> .....	13
2. <i>Orientations particulières</i> .....	14
a.   Accès au site.....	14
b.   Voirie et stationnement .....	14
c.   Déplacement doux .....	14
d.   Gestion des bâtis existants sur la zone.....	14
e.   Intégration paysagère .....	15
f.   Programmation et organisation .....	15
g.   Valorisation patrimoniale.....	15
h.   Gestion des risques .....	15
i.   Equipped en réseaux du site .....	15
3. <i>Schéma d’aménagement</i> .....	15
V.    SECTEUR SITUE LE LONG DE LA VOIE FERREE.....	17
1. <i>Contexte et enjeux</i> .....	17
2. <i>Orientations particulières</i> .....	18
a.   Accès au site.....	18
b.   Voirie et stationnement .....	18
c.   Déplacement doux .....	18
d.   Valorisation patrimoniale.....	18
e.   Intégration paysagère et valorisation paysagère et environnementale.....	19
f.   Gestion des risques .....	19
g.   Programmation, organisation et cohérence urbaine et architecturale.....	19
h.   Energie .....	20
i.   Evolution future .....	20
j.   Equipped en réseaux du site .....	20
3. <i>Schéma d’aménagement</i> .....	20
VI.   SECTEUR SITUE LE LONG DE LA RUE WALDECK-ROUSSEAU.....	22
1. <i>Contexte et enjeux</i> .....	22
2. <i>Orientations particulières</i> .....	23

a.	Accès au site .....	23
b.	Voirie .....	23
c.	Déplacement doux .....	24
d.	Valorisation patrimoniale.....	24
e.	Intégration paysagère et valorisation paysagère et environnementale.....	24
f.	Gestion des risques et contraintes.....	25
g.	Programmation, organisation et cohérence urbaine et architecturale.....	25
h.	Energie .....	26
i.	Evolution future .....	26
j.	Equipement en réseaux du site .....	26
3.	<i>Schéma d'aménagement</i> .....	26
VII.	SECTEUR ECONOMIQUE SITUE ENTRE LA RD955 ET LA VOIE FERREE .....	28
1.	<i>Contexte et enjeux</i> .....	28
2.	<i>Orientations particulières</i> .....	28
a.	Accès au site et voirie.....	28
b.	Déplacement doux .....	29
c.	Gestion des nuisances .....	29
d.	Intégration paysagère et environnementale.....	29
e.	Programmation et organisation .....	29
f.	Equipement en réseaux du site .....	29
3.	<i>Schéma d'aménagement</i> .....	29
VIII.	SECTEUR SITUE LE LONG DE LA RD955 ET DU CIMETIERE. ....	31
1.	<i>Contexte et enjeux</i> .....	31
2.	<i>Orientations particulières</i> .....	31
a.	Accès .....	31
b.	Voirie .....	32
c.	Valorisation patrimoniale.....	32
d.	Déplacement doux .....	32
e.	Gestion des risques et nuisances .....	32
f.	Intégration paysagère et environnementale.....	32
g.	Programmation et organisation .....	33
h.	Equipement en réseaux du site .....	33
3.	<i>Schéma d'aménagement</i> .....	33
IX.	RECOMMANDATIONS POUR L'AMENAGEMENT DES ZONES D'ETUDES .....	35
a.	Aménagement bioclimatique .....	35
b.	Energie .....	36
c.	Déplacements et accessibilité .....	36
d.	Déchets .....	36
e.	Eau .....	36
f.	Dispositifs Techniques.....	36

## AVANT PROPOS

### I. LE PLAN LOCAL D'URBANISME ET LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Dans le cadre de la concrétisation des orientations générales d'aménagement figurant au PADD, la commune a défini des secteurs sur lesquels sont envisagés une restructuration ou un aménagement particulier.

Il s'agit, dans le présent document, de préciser les conditions particulières d'aménagement et d'urbanisme de chacun de ces secteurs, en vue de garantir un minimum de qualité.

Ce document est établi conformément aux articles L.151-6 et L.151-7 et R.151-6, R.151-7 et R.151-8 du code de l'urbanisme :

Article L.151-6 :

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

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

Article L.151-7 :

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

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

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

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

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

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

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

Article R.151-6 :

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

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

Article R.151-7 :

« Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent comprendre des dispositions portant sur la conservation, la mise en valeur ou la requalification des éléments de paysage, quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs qu'elles ont identifiés et

localisés pour des motifs d'ordre culturel, historique, architectural ou écologique, notamment dans les zones urbaines réglementées en application de l'article R. 151-19. »

Article R.151-8 :

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

Elles portent au moins sur :

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

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

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

# ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

## II. SECTEUR NOTRE-DAME ET MULTIMAT.

### 1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement au logement et à l'équipement scolaire se trouve à sein de la commune de Cysoing et plus précisément au cœur du tissu urbain principal communal. La centralité communale se situe à quelques dizaines de mètres au sud.

Le projet urbanise en profondeur des espaces actuellement végétalisés et des espaces bâtis situés en front à rue et en cœur d'îlot.

Le projet est bordé à l'ouest par des constructions et leurs jardins, à l'est par la rue S. Allende (RD90), au nord, par une voie piétonne et par l'impasse du collège.

L'urbanisation limitrophe de la zone et inscrite au sein de la zone est constituée de logements et d'équipements scolaires.

Le contexte urbain aux abords du projet présente des constructions mixtes mais majoritairement anciennes ou traditionnelles. La brique et la pierre dominant, tandis que les volumes vont de R+C à R+1+C. Les toitures sont à 2 ou 4 pans et sont parées de tuiles. Les constructions sont majoritairement implantées en front à rue, sauf quelques-unes qui possèdent un jardinet en façade.

La zone d'étude d'une superficie de 2,9 Ha présente l'occasion de renouveler et d'investir le secteur en profondeur.

Elle est accessible depuis :

- Le nord, via l'impasse du collège et le chemin piétonnier,
- L'est, via la rue Allende.

Un arrêt de bus est implanté à quelques dizaines de mètres de la zone vers le sud.

Le projet s'intègre parfaitement dans le tissu urbain car il bénéficie de la proximité d'équipements scolaires, culturels et sportifs et d'un réseau viaire développé et s'inscrit dans un secteur en restructuration avec la présence d'un projet de l'autre côté de la rue Allende.

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

### 2. *Orientations particulières*

#### *a. Accès au site*

Quatre accès potentiels à la zone pourront être aménagés de façon sécurisée. Ils seront dédiés aux accès routiers et piétonniers.

Ils prendront appui sur :

- Le chemin piétonnier au nord,

- L'impasse du collège au nord,
- La rue S. Allende à l'est (x2).

Ces accès pourront être aménagés en double-sens de circulation et permettront d'entrer et de sortir de la zone. Ils pourront supporter la voirie de desserte.

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

### *b. Voirie et stationnement*

Un principe de bouclage viaire sera mis en place par la création d'une ou de plusieurs voies de circulation permettant une desserte adaptée et sécurisée de la zone. La ou les voies prendront appui sur les accès potentiels précités. Ces voies devront être sécurisées pour l'ensemble des usagers et être liées au réseau viaire alentours afin de limiter l'enclavement.

Des espaces de stationnement devront être aménagés pour les futures habitations, afin que les véhicules ne se garent pas de façon aléatoire.

### *c. Déplacement doux*

La zone de projet sera accessible et praticable par les piétons. Elle devra être liée au réseau viaire alentour via ce mode de déplacement. De plus, le chemin piétonnier existant le long de la frange nord devra être maintenu et restructurer si nécessaire.

### *d. Gestion des risques*

Il conviendra de prendre en compte le risque d'inondation par remontées de nappes présent sur la zone et d'adapter les aménagements à ce dernier.

### *e. Gestion des bâtis existants sur la zone*

Les constructions existantes au sein de la zone pourront être réhabilitées ou démolies selon le projet adopté.

### *f. Programmation et organisation*

La zone d'étude est dédiée à l'habitat et à l'équipement scolaire. Il conviendra de respecter une densité minimale de 30 logements par hectare, avec a minima 33% de logements sociaux.

Afin de conserver au maximum le rythme urbain existant, il conviendra de reconstituer au maximum un front bâti le long de la rue S. Allende.

### *g. Equipement en réseaux du site*

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

### *3. Schéma d'aménagement*

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



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

-  Zone d'étude : 2,9 Ha
-  Principe de création potentielle d'accès routiers et piétonniers sécurisés
-  Principe de mise en place d'un bouclage viarie par la création ou le maintien d'une ou plusieurs voies de circulation routière au sein et autour de la zone
-  Chemin piétonnier existant à maintenir et/ou à restructurer

Vocation de la zone : Habitat + Equipement scolaire.

Il conviendra d'implanter a minima 30 logements par hectare.

Il conviendra d'implanter a minima 33% de logements sociaux.

La zone devra comprendre des espaces de stationnement pour les futures habitations.

Les constructions présentes sur la zone pourront être réhabilitées ou démolies selon le projet.

Il conviendra de reconstituer au maximum un front bâti le long de la rue Allende.

La zone d'étude est concernée en grande partie par le risque d'inondation par remontées de nappes.

CYSOING

25m



**ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SECTEUR NOTRE-DAME ET MULTIMAT.**



### III. SITE SAINT-JOSEPH.

#### 1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement au logement et à l'équipement se trouve à sein de la commune de Cysoing et plus précisément au cœur du tissu urbain principal communal. La centralité communale se situe à quelques dizaines de mètres au sud.

Le projet urbanise en profondeur des espaces actuellement végétalisés et des espaces bâtis situés en front à rue et en cœur d'îlot.

Le projet est bordé à l'est par des constructions et leurs jardins, à l'ouest par la rue S. Allende (RD90), au nord, par la rue du 14 Juillet et au sud par l'église Ste-Calixte et par des fonds de jardins.

L'urbanisation limitrophe de la zone et inscrite au sein de la zone est constituée de logements, d'équipements scolaires et d'une église.

Le contexte urbain aux abords du projet présente des constructions mixtes mais majoritairement anciennes ou traditionnelles. La brique et la pierre dominent, tandis que les volumes vont de R+C à R+1+C. Les toitures sont à 2 ou 4 pans et sont parées de tuiles. Les constructions sont majoritairement implantées en front à rue, sauf quelques-unes qui possèdent un jardinet en façade.

La zone d'étude d'une superficie de 1 Ha présente l'occasion de renouveler et d'investir le secteur en profondeur.

Elle est accessible depuis :

- Le nord, via la rue du 14 Juillet,
- L'ouest, via la rue Allende (RD90),

Un arrêt de bus est implanté à quelques dizaines de mètres de la zone vers le sud.

Le projet s'intègre parfaitement dans le tissu urbain car il bénéficie de la proximité d'équipements scolaires, culturels et sportifs et d'un réseau viaire développé et s'inscrit dans un secteur en restructuration avec la présence d'un projet de l'autre côté de la rue Allende.

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

#### 2. *Orientations particulières*

##### *a. Accès au site*

Quatre accès potentiels à la zone pourront être aménagés de façon sécurisée. Ils seront dédiés aux accès routiers et piétonniers.

Ils prendront appui sur :

- La rue du 14 Juillet au nord (x2),
- La rue S. Allende à l'ouest (x2).

Le sens de circulation de ces accès sera adapté en fonction du projet définitif afin de conserver un maximum de cohérence et de sécurité dans la desserte.

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

Il conviendra de privilégier les accès de la rue du 14 Juillet et de sécuriser au mieux les accès de la rue Allende

### *b. Voirie et stationnement*

Un principe de bouclage viaire sera mis en place par la création d'une ou de plusieurs voies de circulation permettant une desserte adaptée et sécurisée de la zone. La ou les voies prendront appui sur les accès potentiels précités. Ces voies devront être sécurisées pour l'ensemble des usagers et être liées au réseau viaire alentours afin de limiter l'enclavement.

Des connexions potentielles devront être préservées vers le sud de la zone afin de limiter l'enclavement de la zone à long terme.

Un espace de stationnement de 80 places devra être aménagé au sein de la zone. Il sera ouvert au public afin de faciliter la desserte et les déplacements dans le quartier.

### *c. Déplacement doux*

La zone de projet sera accessible et praticable par les piétons. Elle devra être liée au réseau viaire alentour via ce mode de déplacement.

### *d. Valorisation patrimoniale*

Il conviendra de prendre en compte l'inscription d'une partie de la zone dans le périmètre de protection de 500m établi autour des Monuments Historiques et d'adapter les aménagements en conséquence.

De plus, l'Eglise St-Calixte bordant le sud de la zone devra être mise en valeur depuis la zone de projet.

### *e. Gestion des risques*

Il conviendra de prendre en compte le risque d'inondation par remontées de nappes présent sur la zone et d'adapter les aménagements à ce dernier.

### *f. Gestion des bâtis existants sur la zone*

Les constructions existantes au sein de la zone pourront être réhabilitées ou démolies selon le projet adopté.

### *g. Programmation, organisation et cohérence architecturale*

La zone d'étude est dédiée à l'habitat et à l'équipement scolaire. Il conviendra de respecter une densité minimale de 30 logements par hectare avec a minima 33% de logements sociaux.

Afin de conserver au maximum le rythme urbain existant, il conviendra de reconstituer au maximum un front bâti le long de la rue S. Allende.

Afin de respecter le contexte urbain et architectural existant, il conviendra de limiter la hauteur des constructions à R+2 maximum.

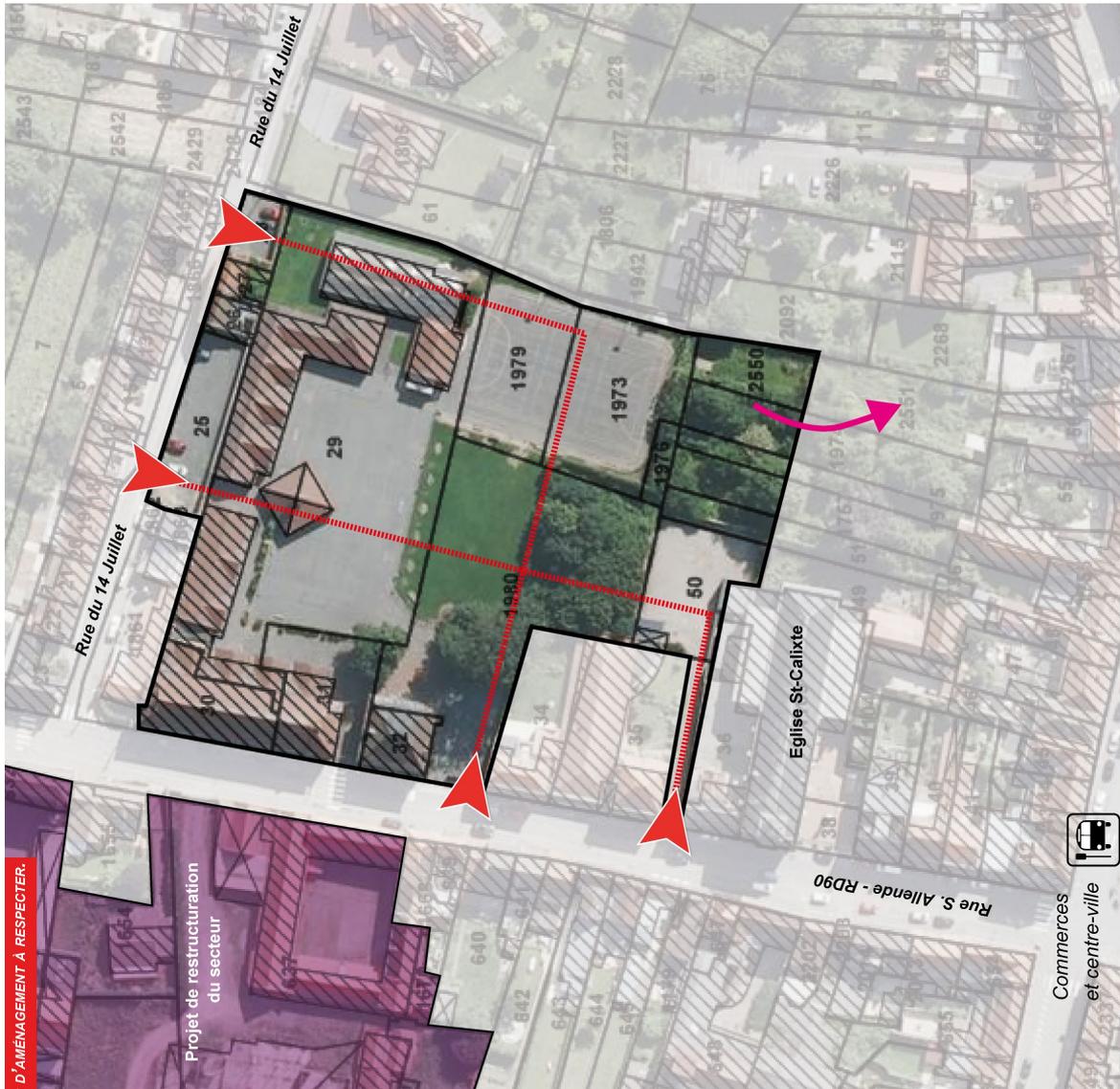
La conservation maximale des murs est à privilégier afin de conserver une ambiance de « clos » sécurisé.

### *h. Equipement en réseaux du site*

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

## *3. Schéma d'aménagement*

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



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

□ Zone d'étude : 1 Ha

▶ Principe de création potentielle d'accès routiers et/ou piétons sécurisés et adaptation des sens de circulation  
Il conviendra de privilégier les accès de la rue du 14 Juillet et de sécuriser au mieux les accès de la rue Allende

||||| Principe de mise en place d'un bouclage viarie par la création ou le maintien d'une ou plusieurs voies de circulation routière au sein et autour de la zone

↪ Envisager des connexions potentielles avec les secteurs alentours

Aménager un parking de 80 places ouvert au public

Vocation de la zone : Habitat et équipement.

Il conviendra d'implanter a minima 30 logements par hectare.

Il conviendra d'implanter a minima 33% de logements sociaux.

Il conviendra de mettre en valeur l'église St-Calixte située au sud de la zone.

Les constructions présentes sur la zone pourront être réhabilitées ou démolies selon le projet.

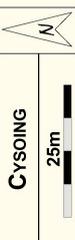
La hauteur des constructions sera limitée à R+2 maximum.

Une partie de la zone est comprise dans les périmètres de protection de 500m autour des Monuments Historiques.

Il conviendra de reconstituer au maximum un front bâti le long de la rue Allende

Il conviendra de conserver au maximum les murs existants afin de conserver une ambiance de « clos » sécurisé.

La zone d'étude est concernée en grande partie par le risque d'inondation par remontées de nappes.



CYSOING

25m

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SITE SAINT-JOSEPH.

#### IV. SECTEUR SITUE ENTRE LA RUE SALENGRO ET LA RUE DELORY.

##### 1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement au logement et à l'équipement se trouve à sein de la commune de Cysoing et plus précisément au cœur du tissu urbain principal communal. La centralité communale se situe à quelques dizaines de mètres à l'ouest.

Le projet urbanise en profondeur des espaces actuellement végétalisés et des espaces bâtis situés en cœur d'îlot. Il investit en grande partie une surface occupée par une exploitation agricole.

Le projet est bordé à l'ouest par des constructions et leurs jardins et par la Place Faidherbe, à l'est par la rue G. Péri, la ruelle Chuffard et des fonds de jardins, au nord par des habitations et leurs jardins et sur un court linéaire par la rue Salengro, au sud par des habitations et leurs jardins et sur un court linéaire par la rue G. Delory.

L'urbanisation limitrophe de la zone et inscrite au sein de la zone est constituée de logements, d'une ferme, d'équipements et de commerces.

Le contexte urbain aux abords du projet présente des constructions mixtes mais majoritairement anciennes ou traditionnelles. La brique et la pierre dominant, tandis que les volumes vont de R+C à R+1+C. Les toitures sont à 2 ou 4 pans et sont parées de tuiles. Les constructions sont majoritairement implantées en front à rue, sauf quelques-unes qui possèdent un jardinet en façade.

La zone d'étude d'une superficie de 1,56 Ha présente l'occasion de renouveler et d'investir le secteur en profondeur.

Elle est accessible depuis :

- Le nord, via la rue Salengro (RD955),
- L'est et le sud, via la ruelle Chuffard,

Le réseau piétonnier est très bien développé autour de la zone d'étude.

Plusieurs arrêts de bus sont implantés à quelques dizaines de mètres de la zone vers le nord-est et le nord-est.

La zone est comprise dans le périmètre des Monuments Historiques.

Le projet s'intègre parfaitement dans le tissu urbain car il se situe en centre-ville, il bénéficie de la proximité d'équipements, d'un réseau viaire développé et s'inscrit dans un secteur à densifier et à renouveler.

L'aménagement de la zone est conditionné par l'arrêt ou le déménagement de l'activité agricole en place au sein de la zone, à l'exception de l'immeuble située à l'ouest sur la Place Faidherbe qui pourra faire l'objet d'un projet de réhabilitation.

L'intégration du projet dans un contexte urbain marqué en cœur de la centralité communale est l'enjeu principal de l'aménagement de la zone.

## 2. Orientations particulières

### a. Accès au site

Un accès routier et doux devra être aménagé au sud-est depuis la rue Delory. Il sera en double-sens de circulation.

Un accès routier et doux devra être aménagé au nord depuis la rue Salengro. Il sera en simple sens de circulation selon le projet définitif.

D'autres accès doux à la zone seront à aménager en lien avec les sentiers existants aux alentours de la zone.

Ces accès pourront supporter la voirie de desserte.

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

### b. Voirie et stationnement

Un principe de bouclage viaire de la zone sera réalisé depuis les accès routiers précités. Celle-ci structurera la zone d'étude.

La voirie primaire sera accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux. Elle pourra prendre la forme d'une voie partagée et devra être sécurisée pour l'ensemble des usagers.

Afin de compléter le maillage viaire et de desservir l'ensemble de la zone, d'autres voiries pourront s'appuyer la voirie primaire. Ce réseau devra également comprendre un cheminement piétonnier, ainsi qu'une mise en valeur paysagère ou prendre la forme de voies partagées.

Un espace de stationnement devra être aménagé à proximité de la rue Salengro.

Les espaces de stationnement existant au sud de la zone devront être maintenus dans leurs fonctions.

### c. Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons et permettra de rallier les nombreux sentiers pédestres passant autour de la zone d'étude.

Les cheminements doux alentours sont à préserver et à conforter si nécessaire. Un cheminement doux prenant appui sur la rue Salengro, longeant le nord-ouest de la zone et se raccordant à la Place Faidherbe devra être créé et devra être lié à la zone de projet.

### d. Gestion des bâtis existants sur la zone

Il conviendra d'envisager la potentielle démolition des constructions situées à l'ouest ou la potentielle création d'une percée à travers les bâtis permettant l'aménagement d'une voie de desserte et de lier la zone plus rapidement au centre-ville.

#### *e. Intégration paysagère*

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce projet, il conviendra d'aménager une frange paysagère végétalisée sur les limites de la zone de projet. Ceci permettra de gérer les nuisances, notamment visuelles, entre les différents secteurs. Si un traitement végétalisé est déjà en place, il conviendra de le renforcer.

Il conviendra de conserver au maximum les sujets végétaux remarquables présents au sein de la zone.

#### *f. Programmation et organisation*

La zone d'étude est dédiée à l'habitat et à l'équipement. L'habitat devra y être représenté par des typologies de logements de petites et de moyennes tailles. Ainsi, les typologies suivantes devront y être implantées : T2, T3, T4 afin de convenir à la diversité des occupants.

Il conviendra de respecter une densité minimale comprise entre 25 et 30 logements par hectare au sein de la zone.

De plus, a minima 15% de logements en accession sociale à la propriété et 20% de logements locatifs sociaux devront être implantés sur la zone de façon à satisfaire les différents parcours résidentiels des ménages.

#### *g. Valorisation patrimoniale*

Il conviendra de prendre en compte l'inscription de toute la zone dans le périmètre de protection de 500m établi autour des Monuments Historiques et d'adapter les aménagements en conséquence.

#### *h. Gestion des risques*

Il conviendra de prendre en compte le risque d'inondation par remontées de nappes d'aléa fort à très fort présent sur le nord de la zone et d'adapter les aménagements à ce dernier.

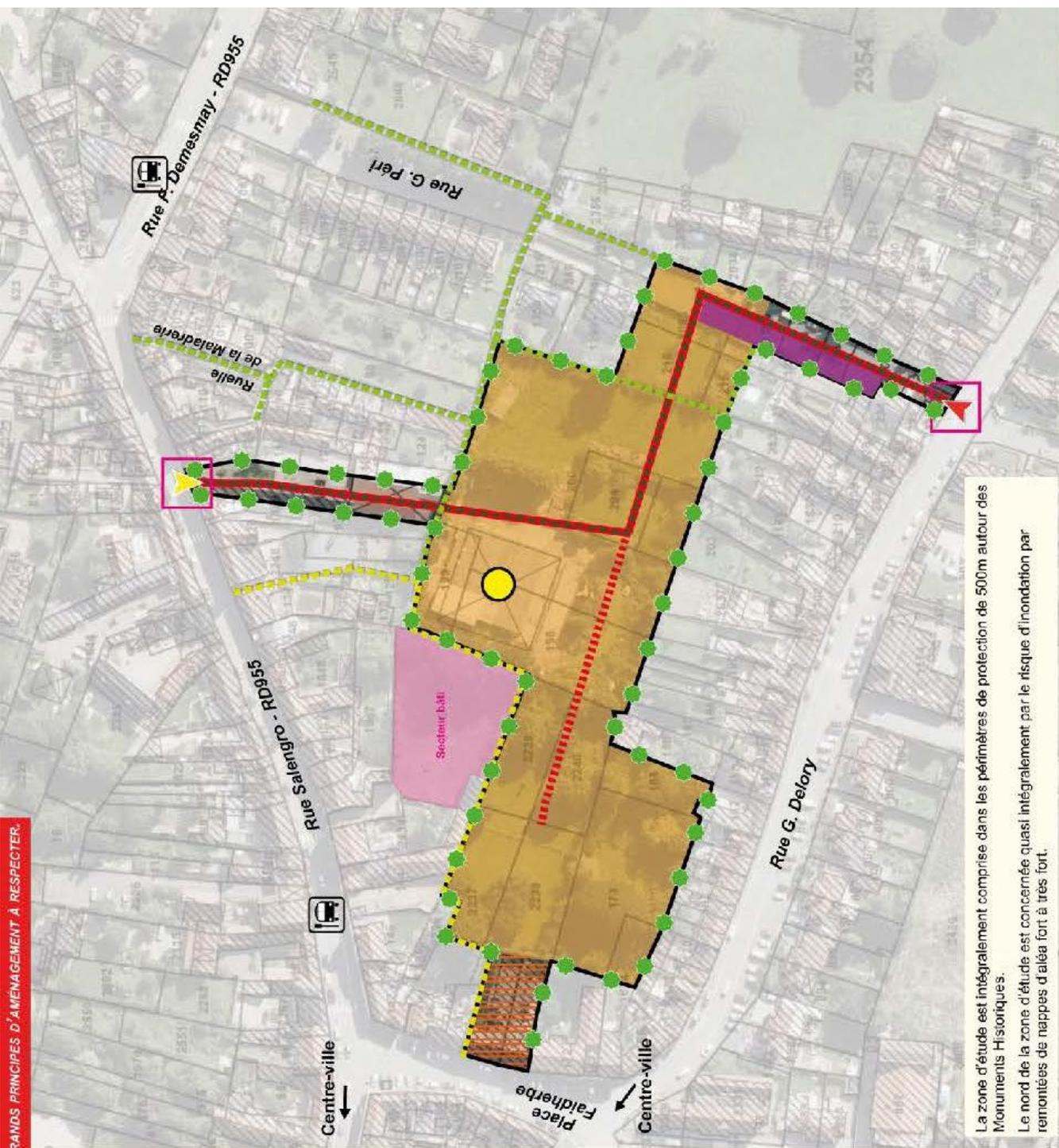
#### *i. Equipement en réseaux du site*

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

### *3. Schéma d'aménagement*

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

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



La zone d'étude est intégralement comprise dans les périmètres de protection de 500m autour des Monuments Historiques.  
Le nord de la zone d'étude est concernée quasi intégralement par le risque d'inondation par remontées de nappes d'allée fort à très fort.

- Zone d'étude - 1,56 Ha
- Principe de création d'un accès routier et piétonnier sécurisé (double-sens)
- Principe de création d'un accès routier et piétonnier à la zone (entrée à la zone pouvant évoluer selon le projet)
- Principe de sécurisation du carrefour
- Principe de bouclage viarie par une voie accompagnée d'un cheminement piétonnier et d'un traitement paysager (ou voie partagée)
- Principe de création d'une voie accompagnée d'un cheminement piétonnier et d'un traitement paysager (ou voie partagée) permettant la desserte de la zone
- Cheminement doux existant à conserver et à liasonner avec la zone de projet
- Cheminement doux à créer et à liasonner avec la zone de projet et les secteurs alentours
- Principe d'aménagement ou de renforcement d'un traitement végétalisé des franges
- Exploitation agricole existante
- Envisager la potentielle démolition des constructions ou la potentielle création d'une parcelle permettant l'aménagement d'une voirie de desserte
- Maintien de la vocation d'espace de stationnement

Il conviendra d'implanter un espace de stationnement à proximité de la rue Saalengro  
La zone sera dédiée aux logements de petites et moyennes tailles

Arrêt de bus

L'aménagement de la zone est conditionné par l'arrêt ou le déménagement de l'activité agricole en place au sein de la zone, à l'exception de l'immeuble située à l'ouest sur la Place Faiderbe qui pourra faire l'objet d'un projet de réhabilitation

Il conviendra de conserver les sujets végétaux remarquables au sein de la zone de projet.

Il conviendra de respecter une densité minimale comprise entre 25 et 30 logements par hectare.

Il conviendra d'aménager a minima 15% de logements en accession sociale et 20% de logements localisés sociaux au sein de l'opération d'aménagement.

Il conviendra d'implanter des logements de typologies variées : T2, T3, T4.

**CYSOING**

20m

**ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SECTEUR SITUÉ ENTRE LA RUE SALENGRO ET LA RUE DELORY.**

## V. SECTEUR SITUE LE LONG DE LA VOIE FERREE.

### 1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement au logement et à l'équipement se trouve à sein de la commune de Cysoing et plus précisément au sud-ouest du tissu urbain principal communal, en entrée de ville. La centralité communale se situe à quelques centaines de mètres au nord-est.

Le projet urbanise en profondeur des espaces actuellement cultivés, des fonds de jardins et des espaces en friche situés en cœur d'îlot.

Le projet est bordé à l'ouest par une voie ferrée actuellement désaffectée, à l'est par des fonds de jardins d'habitations et d'équipements, au nord par des habitations et leurs jardins et sur un court linéaire par la rue Waldeck-Rousseau (RD94A), au sud par des habitations et leurs jardins, par un théâtre et par la gare.

L'urbanisation limitrophe de la zone est constituée de logements et d'équipements.

Le contexte urbain aux abords du projet présente des constructions mixtes mais majoritairement anciennes ou traditionnelles. La brique, l'enduit et la pierre dominant, tandis que les volumes vont de R+C à R+2. Les toitures sont à 2 ou 4 pans et sont parées de tuiles. Les constructions sont majoritairement implantées en front à rue, sauf quelques-unes qui possèdent un jardinet en façade.

La zone d'étude d'une superficie de 3,6 Ha présente l'occasion de renouveler et d'investir le secteur en profondeur.

Elle est accessible depuis :

- Le nord, via la rue Waldeck-Rousseau (RD94A),
- L'est, via l'avenue R. Ladreyt,
- Le sud, via la place de la gare,

Le réseau piétonnier est bien développé autour de la zone d'étude et le réseau viaire est étroit à l'est.

La zone est comprise dans le périmètre des Monuments Historiques.

Le projet s'intègre en entrée de ville dans un environnement mêlant résidentialité et ambiance naturelle marquée avec une forte présence du végétal au sein de la zone et le long de la voie ferrée. Il bénéficie de la proximité d'équipements, d'un réseau viaire et s'inscrit dans un secteur à proposant un cadre de vie agréable.

L'intégration du projet dans un contexte naturel et urbain à proximité de la centralité communale est l'enjeu principal de l'aménagement de la zone.

## 2. Orientations particulières

### a. Accès au site

Quatre accès à la zone devront être aménagés de façon sécurisée. Ils seront dédiés aux accès routiers et/ou piétonniers.

Deux accès routiers et doux prendront appui sur la rue Waldeck-Rousseau (RD94A) au nord de la zone. Un des deux accès prendra appui sur l'emplacement réservé du PLU n°3 dédié à l'accès à la zone.

Un autre prendra appui sur l'avenue Ladreyt à l'est. Ces accès seront en double-sens de circulation et devront être sécurisés.

Un accès doux parmi deux accès potentiels sera aménagé depuis l'avenue Ladreyt à l'est. D'autres accès doux pourront être aménagés à la zone si nécessaire.

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

### b. Voirie et stationnement

Un principe de bouclage viaire sera mis en place par la création d'une ou de plusieurs voies de circulation permettant une desserte adaptée et sécurisée de la zone. La voie primaire prendra appui sur les accès précités. Les voies créées devront être sécurisées pour l'ensemble des usagers et être liées au réseau viaire alentours afin de limiter l'enclavement.

Une voie de contournement sera aménagée au nord de la zone, par-delà la RD94A. Il conviendra de conserver une cohérence dans les aménagements.

### c. Déplacement doux

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

Des liaisons douces devront être aménagées au sein de la zone et sur ses abords afin de relier tous les secteurs alentours et afin de mettre en valeur les espaces communs.

Depuis l'avenue Ladreyt à l'est, deux liaisons douces potentielles sont envisagées. Il conviendra d'en choisir une qui permettra l'accès à la zone.

Il conviendra de créer des pistes ou bandes cyclables en cas de création de nouvelles voiries.

### d. Valorisation patrimoniale

Il conviendra de prendre en compte l'inscription de la majeure partie de la zone dans le périmètre de protection de 500m établi autour des Monuments Historiques et d'adapter les aménagements en conséquence.

### *e. Intégration paysagère et valorisation paysagère et environnementale*

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce dernier, il conviendra d'aménager une frange paysagère sur les limites de la zone de projet en lien avec la voie ferrée, les habitations, les équipements, .... Un traitement végétalisé devra également être réalisé entre les secteurs de la zone présentant des vocations diverses. Ceci permettra de gérer les nuisances, notamment visuelles, entre les différents secteurs.

Si des traitements végétalisés existent, il conviendra de les renforcer.

Il conviendra de conserver au maximum les sujets végétaux remarquables présents au sein de la zone.

Afin de préserver la ressource hydraulique identifiée par le SDAGE, une bande paysagère de recul de 8m de large minimum, devra être aménagée le long la frange ouest de la zone à dominante humide. Cette bande devra permettre la gestion des eaux.

Un espace vert paysager intégrant une gestion hydraulique devra être aménagé au sein du périmètre de la zone à dominante humide de façon à préserver la ressource.

Un traitement paysager pourra être réalisé au sein de l'entrée de zone nord si un front bâti n'est pas constitué. Ce traitement paysager agrémentera l'entrée de zone située en entrée de ville.

L'espace dédié aux jardins potagers existants au nord-est de la zone devra être conservé. Il aura pour fonction supplémentaire de conserver une respiration au sein du secteur.

Afin de réaliser une transition entre les jardins paysagers les autres secteurs, des espaces verts paysagers de transition devront être aménagés à l'interface de ces secteurs. Les constructions proches de cet espace devront se tourner vers ce dernier de façon à l'utiliser en tant que « jardin commun ».

Afin de préserver les sols, l'imperméabilisation de la zone devra être limitée le plus possible.

De manière générale les composantes environnementales devront être préservées et/ou valorisées. Les traitements paysagers devront être compatibles avec la valorisation environnementale.

### *f. Gestion des risques*

Il conviendra de prendre en compte le risque d'inondation par remontées de nappes présent sur la zone et d'adapter les aménagements à ce dernier.

De plus, une zone à dominante humide du SDAGE est identifiée au sein de la zone. Il conviendra de la prendre en compte et d'adapter les aménagements.

### *g. Programmation, organisation et cohérence urbaine et architecturale*

La zone d'étude sera ouverte à l'urbanisation uniquement si la ligne TER est réouverte ou si un autre mode de transport en commun est développé

La zone d'étude est dédiée à l'habitat et à l'équipement.

L'habitat devra y être représenté par des typologies de logements variées. Ainsi, les typologies suivantes devront y être implantées : T2, T3, T4 et T5 afin de convenir à la diversité des occupants.

Il conviendra de respecter une densité minimale comprise entre 25 et 30 logements par hectare au sein de la zone.

De plus, a minima 15% de logements en accession sociale à la propriété et 20% de logements locatifs sociaux devront être implantés sur la zone de façon à satisfaire les différents parcours résidentiels des ménages.

Afin d'ouvrir les espaces publics, les clôtures devront être aménagées au droit des constructions.

Le sud de la zone, en lien avec le pôle gare, sera privilégié pour l'aménagement d'un pôle multimodal ou d'un espace de loisirs et de déplacements doux.

Un espace de rencontre devra être aménagé au sein de la zone. Il pourra prendre diverses formes.

La limite nord de la zone en lien avec la RD94A recevra soit un traitement paysager, soit un front bâti en cohérence avec l'existant.

Les constructions proches des jardins potagers devront utiliser les espaces de transitions paysagers comme « jardin commun ».

Il conviendra de développement des aménagements bioclimatiques (implantations, matériaux, ...). Des conteneurs enterrés collectifs, des bacs de composts partagés devront être implantés sur la zone.

#### *h. Energie*

Les maisons implantées devront être à énergie positive. La zone devra présenter des sources d'énergie renouvelable.

#### *i. Evolution future*

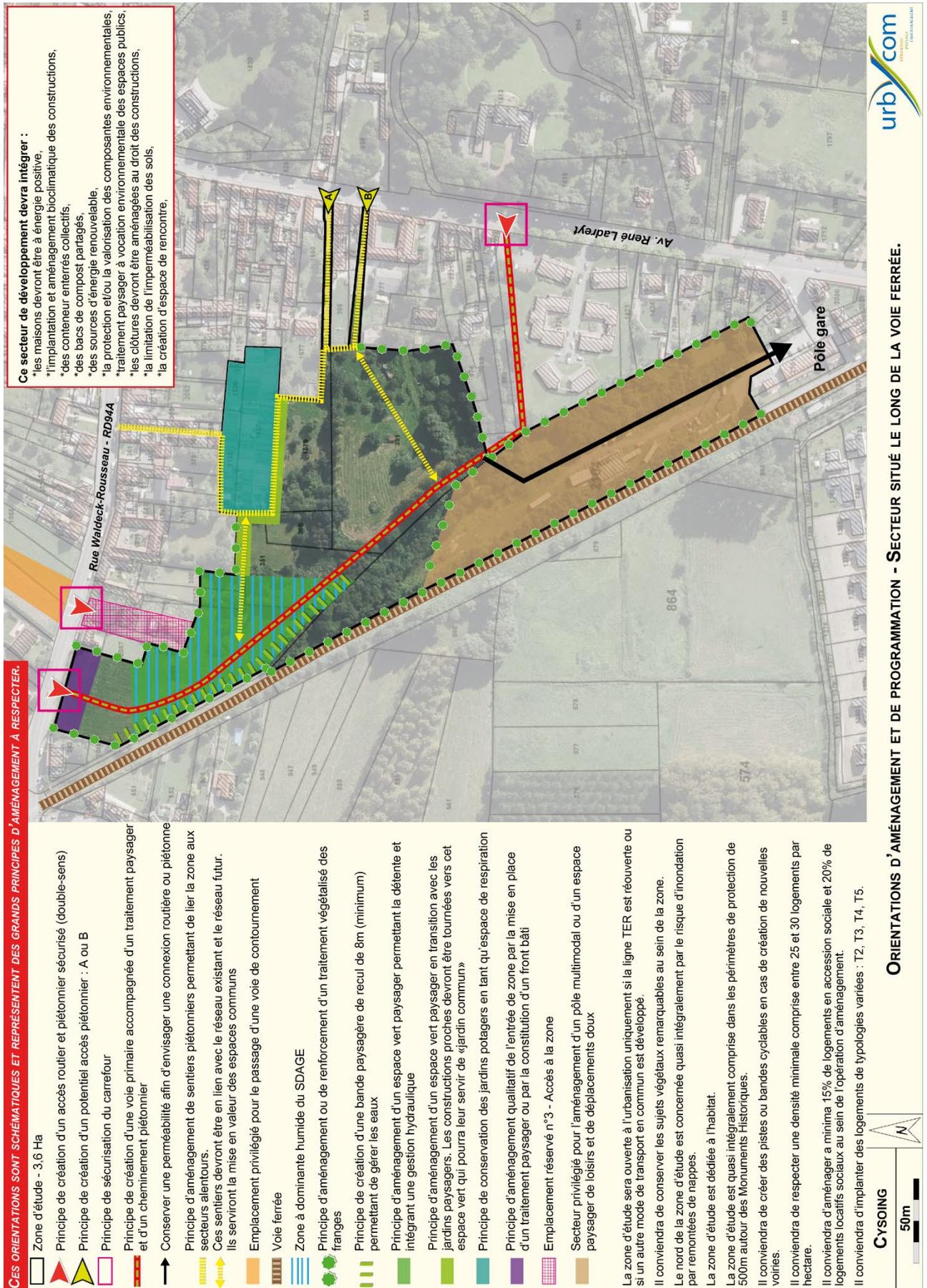
Afin d'envisager le développement de la zone et/ou de sa desserte, une perméabilité devra être conservée au sud de la zone, entre le secteur d'habitat et le pôle gare existant.

#### *j. Equipement en réseaux du site*

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

### *3. Schéma d'aménagement*

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



**Ce secteur de développement devra intégrer :**

- \*les maisons devront être à énergie positive,
- \*l'implantation et aménagement bioclimatique des constructions,
- \*des conteneurs enterrés collectifs,
- \*des bacs de compost partagés,
- \*des sources d'énergie renouvelable,
- \*la protection et/ou la valorisation des composantes environnementales,
- \*traitement paysager à vocation environnementale des espaces publics,
- \*les clôtures devront être aménagées au droit des constructions,
- \*la limitation de l'imperméabilisation des sols,
- \*la création d'espace de rencontre,

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

- Zone d'étude - 3,6 Ha
- Principe de création d'un accès routier et piétonnier sécurisé (double-sens)
- Principe de création d'un potentiel accès piétonnier : A ou B
- Principe de sécurisation du carrefour
- Principe de création d'une voie primaire accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement piétonnier
- Conservé une perméabilité afin d'envisager une connexion routière ou piétonne
- Principe d'aménagement de sentiers piétonniers permettant de lier la zone aux secteurs alentours. Ces sentiers devront être en lien avec le réseau existant et le réseau futur. Ils serviront la mise en valeur des espaces communs
- Emplacement privilégié pour le passage d'une voie de contournement
- Voie ferrée
- Zone à dominante humide du SDAGE
- Principe d'aménagement ou de renforcement d'un traitement végétalisé des franges
- Principe de création d'une bande paysagère de recul de 8m (minimum) permettant de gérer les eaux
- Principe d'aménagement d'un espace vert paysager permettant la détente et intégrant une gestion hydraulique
- Principe d'aménagement d'un espace vert paysager en transition avec les jardins paysagers. Les constructions proches devront être tournées vers cet espace vert qui pourra leur servir de «jardin commun»
- Principe de conservation des jardins potagers en tant qu'espace de respiration
- Principe d'aménagement qualitatif de l'entrée de zone par la mise en place d'un traitement paysager ou par la constitution d'un front bâti
- Emplacement réservé n°3 - Accès à la zone
- Secteur privilégié pour l'aménagement d'un pôle multimodal ou d'un espace paysager de loisirs et de déplacements doux

La zone d'étude sera ouverte à l'urbanisation uniquement si la ligne TER est réouverte ou si un autre mode de transport en commun est développé.

Il conviendra de conserver les sujets végétaux remarquables au sein de la zone.

Le nord de la zone d'étude est concernée quasi intégralement par le risque d'inondation par remontées de nappes.

La zone d'étude est dédiée à l'habitat.

La zone d'étude est quasi intégralement comprise dans les périmètres de protection de 500m autour des Monuments Historiques.

Il conviendra de créer des pistes ou bandes cyclables en cas de création de nouvelles voiries.

Il conviendra de respecter une densité minimale comprise entre 25 et 30 logements par hectare.

Il conviendra d'aménager a minima 15% de logements en accession sociale et 20% de logements locatifs sociaux au sein de l'opération d'aménagement.

Il conviendra d'implanter des logements de typologies variées : T2, T3, T4, T5.

**CYSIOING**

50m

**ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SECTEUR SITUÉ LE LONG DE LA VOIE FERRÉE.**



## VI. SECTEUR SITUE LE LONG DE LA RUE WALDECK-ROUSSEAU.

### 1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement au logement se trouve à sein de la commune de Cysoing et plus précisément au sud-ouest du tissu urbain principal communal, en entrée de ville. La centralité communale se situe à quelques centaines de mètres à l'est.

Il est divisé en deux zones, la première au nord et la seconde au sud.

Le projet urbanise en profondeur des espaces actuellement cultivés et des fonds de jardins.

La zone nord est bordée à l'ouest par des fonds de jardins et des espaces cultivés, au nord par des jardins, à l'est par un chemin piétonnier et au-delà des habitations et au sud par le chemin Melchametz et au-delà des espaces cultivés et quelques constructions.

La zone sud est bordée à l'ouest par des espaces cultivés, au nord par un chemin piétonnier et au-delà par des jardins, à l'est par des habitations et au sud par des habitations et leurs jardins, par un bout de voie ferrée et par la rue Waldeck-Rousseau.

Depuis l'entrée de ville au sud-ouest, ce secteur de développement présente une qualité paysagère marquée par des espaces naturels, des linéaires végétalisés, des bosquets...

L'urbanisation limitrophe de la zone est constituée principalement de logements.

Le contexte urbain aux abords du projet présente des constructions mixtes mais majoritairement anciennes ou traditionnelles. La brique, l'enduit et la pierre dominent, tandis que les volumes vont de R+C à R+2. Les toitures sont à 2 ou 4 pans et sont parées de tuiles. Les constructions sont majoritairement implantées en retrait de la voirie et sont mitoyennes ou non.

La zone d'étude nord présente une superficie de 2,6 Ha. Celle au sud présente une superficie de 2,5 Ha. Ces zones présentent l'occasion d'investir ce secteur d'entrée de ville en profondeur.

La zone nord est accessible depuis :

- Le nord, via deux espaces libres le long de la rue Lebas (RD955),
- L'est, via le chemin piétonnier la bordant,
- Le sud, via le chemin de Melchametz,

La zone sud est accessible depuis :

- Le nord, via le chemin piétonnier la bordant,
- Le sud, via deux espaces libres le long de la rue Waldeck-Rousseau (RD94A),

Le réseau piétonnier est bien développé autour des zones d'étude.

L'est de la zone sud est compris dans le périmètre des Monuments Historiques.

La topographie est marquée sur ce secteur, ainsi la zone nord se situe à une altitude supérieure de celle de la zone sud. Ces secteurs sont très visibles depuis les points bas et les points hauts avec des vues montantes et fichantes.

Le projet s'intègre en entrée de ville dans un environnement mêlant résidentialité et ambiance paysagère marquée avec une présence du végétal au sein de la zone et aux alentours.

Il bénéficie de la proximité d'un réseau viaire développé et s'inscrit dans un secteur à proposant un cadre de vie agréable.

L'intégration du projet dans un contexte naturel et urbain à proximité de la centralité communale est l'enjeu principal de l'aménagement de la zone.

## 2. Orientations particulières

### a. Accès au site

#### Pour les deux zones :

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

#### Zone nord :

Deux accès routiers et doux prendront appui sur la rue Lebas (RD955) au nord de la zone. Le plus à l'ouest sera un accès accueillant une voie secondaire de desserte et le plus à l'est sera un accès accueillant une voie primaire de desserte. Un troisième accès routier et doux devra être aménagé au sud de la zone vers la zone sud.

Un accès doux sera aménagé à l'est de la zone vers le cheminement existant.

#### Zone sud :

Deux accès routiers et doux prendront appui sur la rue Waldeck-Rousseau (RD94A) au sud de la zone. Le plus à l'ouest sera un accès accueillant une voie secondaire de desserte et le plus à l'est sera un accès accueillant une voie primaire de desserte. L'accès ouest sera aménagé en sens unique de circulation et ne permettra que la sortie de la zone. Un troisième accès routier et doux devra être aménagé au nord de la zone vers la zone nord.

Un accès doux sera aménagé au nord de la zone vers le cheminement à créer.

### b. Voirie

#### Pour les deux zones :

Une voie primaire (voie de contournement du bourg) devra être réalisée lors de l'aménagement des deux zones. Elle prendra appui sur les accès primaires des deux zones et structurera le secteur.

Un principe de bouclage viaire sera mis en place par la création d'une hiérarchisation du réseau viaire permettant une desserte adaptée et sécurisée de la zone. Les voies prendront appui sur les accès précités. Elles devront être sécurisées pour l'ensemble des usagers et être liées au réseau viaire alentour afin de limiter l'enclavement.

#### Zone nord :

La voie primaire accompagnée de son cheminement doux s'appuiera sur l'accès nord le plus à l'est et sur l'accès sud. La voirie secondaire accompagnée de son cheminement doux s'appuiera sur l'accès nord-ouest de la zone.

#### Zone sud :

La voie primaire accompagnée de son cheminement doux s'appuiera sur l'accès sud le plus à l'est et sur l'accès nord. La voirie secondaire accompagnée de son cheminement doux s'appuiera sur l'accès sud-ouest de la zone.

### *c. Déplacement doux*

#### Pour les deux zones :

Les zones de projet seront entièrement praticables le long des voiries par les modes doux et permettront de rallier les secteurs alentours.

Des liaisons douces devront être aménagées au sein des zones ou sur leurs abords afin de relier tous les secteurs alentours et afin de mettre en valeur les espaces communs.

Les liaisons douces existantes à proximité devront toutes être préservées et liées aux zones.

Il conviendra de créer des pistes ou bandes cyclables en cas de création de nouvelles voiries.

#### Zone nord :

La voie douce à l'est devra être conservée au même titre que le chemin passant au sud. De plus, une liaison douce devra être établie entre la voie à l'est et la zone.

#### Zone sud :

Une voie douce devra être aménagée le long de la frange ouest de la zone et se rallier à une voie douce rejoignant le nord de la zone. L'intérieur de la zone devra être lié à ce cheminement limitrophe.

### *d. Valorisation patrimoniale*

#### Pour les deux zones :

Il conviendra de prendre en compte l'inscription d'une partie des zones dans le périmètre de protection de 500m établi autour des Monuments Historiques et d'adapter les aménagements en conséquence.

### *e. Intégration paysagère et valorisation paysagère et environnementale*

#### Pour les deux zones :

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce dernier, il conviendra d'aménager une frange paysagère sur les limites des zones de projet en lien avec les jardins, les chemins et les espaces agricoles (voir plan). Ceci permettra de gérer les nuisances, notamment visuelles, entre les différents secteurs.

Si des traitements végétalisés existent, il conviendra de les renforcer.

Afin de préserver les sols, l'imperméabilisation de la zone devra être limitée le plus possible.

De manière générale les composantes environnementales devront être préservées et/ou valorisées. Les traitements paysagers devront être compatibles avec la valorisation environnementale.

Les zones d'étude présentent une topographie marquée qu'il conviendra de prendre en compte lors de l'implantation des constructions afin de ne pas dévaloriser les vues depuis l'entrée de ville.

Zone nord :

Il conviendra de conserver au maximum les sujets végétaux remarquables présents à l'est et sur la frange nord de la zone.

Zone sud :

Un traitement paysager pourra être réalisé au sein de l'entrée sud de la zone. Ce traitement paysager agrémentera l'entrée de zone située en entrée de ville.

### *f. Gestion des risques et contraintes*

Pour les deux zones :

Les zones d'étude présentent une topographie marquée qu'il conviendra de prendre en compte pour la gestion des eaux pluviales et notamment lors de l'implantation des constructions.

Il conviendra de prendre en compte le risque d'inondation par remontées de nappes présent sur les zones et d'adapter les aménagements à ce dernier.

Il conviendra de réaliser un ouvrage permettant de gérer les eaux de ruissellement au sein de la ou des zones d'étude.

Zone sud :

Afin de prendre en compte la topographie et les enjeux liés à la gestion hydraulique, il conviendra d'envisager une gestion des eaux très poussée aux points bas de la zone, c'est-à-dire le long de sa limite sud.

### *g. Programmation, organisation et cohérence urbaine et architecturale*

Pour les deux zones :

Les zones d'étude seront ouvertes à l'urbanisation uniquement si la ligne TER est réouverte ou si un autre mode de transport en commun est développé.

Les deux zones sont dédiées à l'aménagement de logements.

L'aménagement des deux zones devra se faire sous la forme d'une opération globale et d'ensemble afin de garantir une certaine cohérence entre les deux zones. De ce fait, il sera indispensable que la voie de contournement liant les deux zones soit réalisée en même temps que l'aménagement des deux zones.

L'habitat devra y être représenté par des typologies de logements variées. Ainsi, les typologies suivantes devront y être implantées : T2, T3, T4, T5 et plus afin de convenir à la diversité des occupants. La hauteur des bâtis ne pourra excéder 8m.

Il conviendra de respecter une densité minimale comprise entre 25 et 30 logements par hectare au sein des zones.

De plus, a minima 15% de logements en accession sociale à la propriété et 20% de logements locatifs sociaux devront être implantés sur la zone de façon à satisfaire les différents parcours résidentiels des ménages.

Afin d'ouvrir les espaces publics, les clôtures devront être aménagées au droit des constructions.

Un espace de rencontre devra être aménagé au sein de la zone. Il pourra prendre diverses formes.

Il conviendra de développement des aménagements bioclimatiques (implantations, matériaux, ...). Des conteneurs enterrés collectifs, des bacs de composts partagés devront être implantés sur la zone.

Les zones d'étude présentent une topographie marquée qu'il conviendra de prendre en compte lors de l'implantation des constructions.

#### *h. Energie*

##### Pour les deux zones :

Les maisons implantées devront être à énergie positive.  
La zone devra présenter des sources d'énergie renouvelable.

#### *i. Evolution future*

##### Pour les deux zones :

Afin d'envisager la liaison routière entre les deux zones, des perméabilités devront être conservées au sud de la zone nord et au nord de la zone sud.

#### *j. Equipement en réseaux du site*

Les sites seront raccordés au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement.

### 3. Schéma d'aménagement

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

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

- Zone d'étude  
Nord - 2,6 Ha  
Sud - 2,5 Ha
- Principe de création d'un accès routier et piétonnier sécurisé (double-sens)
- Principe de création d'une sortie sécurisée vers la RD (sens unique)
- Principe de sécurisation du carrefour
- Chemin piétonnier existant
- Principe de création d'une voie primaire accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement piétonnier et cyclable
- Principe de création d'une voie secondaire accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement piétonnier
- Principe de conservation de perméabilités dans le but d'accueillir une potentielle voie de contournement du bourg
- Principe d'aménagement de sentiers piétonniers permettant de lier la zone aux secteurs alentours.  
Ces sentiers devront être en lien avec le réseau existant et le réseau futur. Ils serviront la mise en valeur des espaces communs
- Principe d'aménagement ou de renforcement d'un traitement végétalisé des franges
- Il conviendra de conserver les sujets végétaux remarquables au sein de la zone
- Principe d'aménagement qualitatif de l'entrée de zone par la mise en place d'un traitement paysager
- Envisager une gestion poussée des eaux aux points bas de la zone
- Voie ferrée
- Arrêt de bus

Il conviendra de réaliser un ouvrage permettant de gérer les eaux de ruissellement au sein de la ou des zones d'étude.

Les zones d'étude seront ouvertes à l'urbanisation uniquement si la ligne TER est réouverte ou si un autre mode de transport en commun est développé.

Les zones d'étude sont concernées quasi intégralement par le risque d'inondation par remonées de nappes.

Les zones d'étude sont dédiées à l'implantation de logements.

La partie Est des zones d'étude est comprise dans les périmètres de protection de 500m autour des Monuments Historiques.

Il conviendra de créer des pistes ou bandes cyclables en cas de création de nouvelles voiries.

Il conviendra de respecter une densité minimale comprise entre 25 et 30 logements par hectare.

Il conviendra d'implanter des logements de typologies variées : T2, T3, T4, T5 et +. La hauteur des bâtis ne pourra excéder 8m.

Il conviendra d'aménager a minima 15% de logements en accession sociale et 20% de logements locatifs sociaux au sein de l'opération d'aménagement.

\*L'aménagement des deux zones d'étude ne pourra se faire que sous la forme d'une opération d'ensemble incluant la création indispensable de la voie de contournement.

\*Les zones d'étude présentent une topographie marquée qu'il conviendra de prendre en compte pour la gestion des eaux pluviales et notamment lors de l'implantation des constructions.

**Ce secteur de développement devra intégrer :**

- \*les maisons devront être à énergie positive,
- \*l'implantation et aménagement bioclimatique des constructions,
- \*des conteneurs enterrés collectifs,
- \*des bacs de compost partagés,
- \*des sources d'énergie renouvelable,
- \*la protection et/ou la valorisation des composantes environnementales,
- \*le traitement paysager à vocation environnementale des espaces publics,
- \*les clôtures devront être aménagées au droit des constructions,
- \*la limitation de l'imperméabilisation des sols,
- \*la création d'espace de rencontre,



**ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SECTEUR SITUÉ LE LONG DE LA RUE WALDECK-ROUSSEAU.**

**CYSOING**

## VII. SECTEUR ECONOMIQUE SITUE ENTRE LA RD955 ET LA VOIE FERREE.

### 1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement à l'activité économique se trouve à sein de la commune de Cysoing et plus précisément au nord du tissu urbain principal communal. La centralité communale se situe à environ 900 mètres au sud-est.

Le projet urbanise en profondeur des espaces actuellement cultivés et végétalisés.

Le projet est bordé à l'ouest par une zone végétalisée et des jardins, au sud par des jardins d'habitations, à l'est par un projet de développement économique en cours et par-delà par une zone économique et au nord par la voie ferrée et son talus.

Un bassin de gestion des eaux est implanté en partie sur le sud-est de la zone.

Le contexte urbain aux abords du projet présente des constructions résidentielles et économiques. La brique domine, tandis que les volumes sont de R+C et R+1+C. Les toitures sont à 2 pans et sont parées de tuiles. Les constructions sont majoritairement implantées en retrait d'un jardin ou jardinet. Les constructions économiques présentent des tons clairs et foncés et des hauteurs moyennes.

La zone d'étude d'une superficie de 6,73 Ha présente l'occasion d'investir le secteur en complément de la zone économique existante.

Elle est accessible depuis l'est via une voie récemment créée pour desservir le projet économique en cours.

Deux arrêts de bus sont implantés à proximité le long de la RD955 au sud et la halte ferroviaire se situe à quelques centaines de mètres à l'ouest. La zone est bien desservie.

Le projet s'intègre dans un environnement mêlant activités économiques et résidentialité le long de la voie ferrée.

Il bénéficie de la proximité d'équipements et d'un réseau viaire adapté.

L'intégration du projet dans un contexte économique et résidentiel à proximité de la Plaine de Bouvines est l'enjeu principal de l'aménagement de la zone.

### 2. *Orientations particulières*

#### *a. Accès au site et voirie*

Une voie récemment aménagée passe à proximité de la limite est de la zone. Il conviendra de raccorder cette dernière à la zone de projet afin de proposer une desserte cohérente et sécurisée entre les secteurs.

La voie desserte devra comprendre un traitement paysager et être accompagnée d'un cheminement doux.

### *b. Déplacement doux*

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

### *c. Gestion des nuisances*

La zone est concernée par le bruit lié au passage de la voie ferrée. Il conviendra d'adapter les constructions à cette nuisance.

### *d. Intégration paysagère et environnementale*

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce dernier, il conviendra d'aménager une frange paysagère végétalisée sur les limites de la zone de projet en lien avec la voie ferrée et avec les habitations au sud. Ceci permettra de gérer les nuisances, notamment visuelles, entre les différents secteurs.

Les franges sud et ouest recevront un traitement végétalisé ornemental et d'intégration, tandis que la frange nord en relation avec la Plaine de Bouvines recevra un traitement végétalisé dense et haut occultant toutes vues entre le projet et la Plaine.

Le bassin de gestion hydraulique présent au sud-est de la zone devra être maintenu.

### *e. Programmation et organisation*

La zone d'étude est dédiée à l'activité économique.

### *f. Equipement en réseaux du site*

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

## 3. Schéma d'aménagement

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



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

-  Zone d'étude - env. 6,73 Ha
-  Principe de raccordement viaire sécurisé de la zone avec la voirie existante et le reste de la zone économique. Accompagnement de la voie de desserte par une voie douce et un traitement paysager
-  Voirie existante
-  Ouvrage de gestion hydraulique existant à maintenir
-  Principe de mise en place d'un traitement végétalisé ornemental et d'intégration sur les franges
-  Principe de mise en place d'un traitement végétalisé dense et haut occultant toutes vues entre le projet et la Plaine de Bouvines
-  Voie ferrée
-  Arrêt de bus

La zone d'étude est dédiée à l'implantation d'activités économiques.

La quasi intégralité de la zone est concernée par les nuisances sonores engendrées par la voie ferrée. Il conviendra d'adapter les constructions en conséquence.

La halte ferroviaire se situe à quelque centaines de mètres le long de la rue JB Lebas (RD955) à l'ouest.

**CYSOING**

50m



**ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SECTEUR ECONOMIQUE SITUÉ ENTRE LA RD955 ET LA VOIE FERRÉE.**

## VIII. SECTEUR SITUE LE LONG DE LA RD955 ET DU CIMETIERE.

### 1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement à l'habitat et à l'équipement se trouve à sein de la commune de Cysoing et plus précisément au nord-est du tissu urbain principal communal, en entrée de ville. La centralité communale se situe à environ 1,3 km au sud-est.

Le projet urbanise en profondeur des espaces actuellement végétalisés et en friche.

Le projet est bordé à l'ouest par un cimetière, au sud par la RD955, à l'est par une habitation et son jardin, un bâtiment économique et par des espaces agricoles, et au nord par des espaces cultivés.

Le contexte urbain aux abords du projet présente des constructions résidentielles. La brique domine, tandis que les volumes sont de R+C et R+1+C. Les toitures sont à 2 pans et sont parées de tuiles. Les constructions sont majoritairement implantées en retrait jardiné ou en front à rue.

La zone d'étude d'une superficie de 1,01 Ha présente l'occasion d'investir un secteur libre d'urbanisation compris entre le cimetière et la première habitation du nord de la RD955.

Elle est accessible depuis le sud via la RD955.

Un arrêt de bus est implanté à proximité le long de la RD955.

La zone s'inscrit au sein de la Plaine de Bouvines présentant un fort caractère patrimonial.

Le projet s'intègre dans un environnement mêlant équipement, activités agricoles et résidentialité.

Il bénéficie de la proximité d'équipements et d'un réseau viaire adapté.

L'intégration du projet en entrée de ville est l'enjeu principal de l'aménagement de la zone.

### 2. *Orientations particulières*

#### *a. Accès*

Deux accès routiers et piétonniers seront aménagés depuis la RD955 au sud. Ils supporteront la voie primaire de desserte. L'accès le plus à l'ouest sera en double-sens de circulation et permettra la desserte du parking ou de l'aire de covoiturage, ainsi que celle de la zone de logements. L'accès le plus à l'est, sera en sens unique de circulation et ne permettra que l'entrée à la zone de logements.

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

### *b. Voirie*

Une voirie primaire de desserte devra être réalisée permettant aux véhicules et aux modes doux de se mouvoir en toute sécurité au sein de la zone. Elle devra être agrémentée d'un traitement paysager afin d'embellir le cadre des déplacements et d'un cheminement piétonnier. Une partie de son tracé sera en double-sens de circulation, tandis qu'une autre partie sera en sens unique (voir plan). La voie structurera la zone d'étude. Elle devra desservir le parking ou l'aire de covoiturage, ainsi que la zone de logements.

Au sein du parking ou de l'aire de covoiturage, elle devra présenter des aménagements permettant aux usagers de faire des demi-tours de façon fluide et en toute sécurité.

Des voiries secondaires pourront être aménagées si nécessaire pour compléter le maillage de la zone. Elles devront se raccorder à la voie primaire et devront bénéficier d'un traitement paysager et d'un cheminement doux.

Toutes les voiries créées devront être sécurisées pour l'ensemble des usagers.

### *c. Valorisation patrimoniale*

La zone est inscrite au sein de la Plaine de Bouvines. Il conviendra donc d'appliquer des traitements paysagers, architecturaux et urbains de grande qualité de façon à intégrer la zone de la meilleure façon possible. Ceci bénéficiera également à la valorisation de l'entrée de ville.

### *d. Déplacement doux*

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

### *e. Gestion des risques et nuisances*

Il conviendra de prendre en compte le risque d'inondation par remontées de nappes d'aléa fort à très fort présent sur la zone et d'adapter les aménagements à ce dernier.

La zone est concernée par le bruit lié au passage de la RD955. Il conviendra d'adapter les constructions à cette nuisance.

Il conviendra de réaliser une étude de sol avant tout aménagement et de dépolluer la zone si nécessaire.

### *f. Intégration paysagère et environnementale*

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce dernier, il conviendra d'aménager une frange paysagère végétalisée sur les limites de la zone de projet en lien avec le cimetière, les espaces agricoles et les secteurs bâtis à l'est. Ceci permettra de gérer les nuisances, notamment visuelles, entre les différents secteurs.

A ce titre, les franges végétalisées existantes à l'est et à l'ouest devront être conservées et renforcées si nécessaire. La frange nord devra recevoir un traitement paysager végétalisé et l'interface entre la

zone de parking ou de covoiturage et la zone de logements devra également recevoir une interface paysagère marquant et délimitant les différentes vocations du secteur.

#### *g. Programmation et organisation*

La zone d'étude est dédiée à l'habitat et à l'équipement (aire de covoiturage ou parking). Le secteur sud-ouest de la zone sera privilégié pour l'implantation d'un parking ou d'une aire de covoiturage. Ce secteur devra être desservi par la voie primaire de desserte de la zone d'étude. Au sein de cet espace, les véhicules devront pouvoir faire demi-tour au moyen, par exemple, d'une aire de retournement. Cet espace devra être sécurisé.

Il conviendra de respecter une densité maximale de 15 logements par hectare au sein de la zone. A minima 33% de logements en locatif social devront être implantés sur la zone de façon à satisfaire les différents parcours résidentiels des ménages.

#### *h. Equipement en réseaux du site*

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

### *3. Schéma d'aménagement*

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

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

-  Zone d'étude - env. 1,01 Ha
-  Principe d'accès sécurisé «entrée et sortie» vers l'aire de covoiturage et vers la zone d'habitat
-  Principe d'accès sécurisé «entrée uniquement» vers la zone
-  Principe de sécurisation du carrefour
-  Principe de création d'une voirie primaire sécurisée accompagnée d'un cheminement doux et d'un traitement paysager
-  Possibilité de créer des voiries secondaires munies de cheminements doux et de traitements paysagers se raccordant à la voirie primaire
-  Sens de circulation de la voirie
-  Principe de mise en place d'un traitement végétalisé sur les franges
-  Principe de conservation et/ou de confortement de la trame végétalisée existante
-  Principe de création d'une interface paysagère entre les secteurs
-  Emplacement privilégié pour l'implantation d'un parking ou d'une aire de covoiturage desservis par la voirie primaire de la zone : permettre le retournement des véhicules sur ce secteur au moyen, par exemple, d'une aire de retournement
-  Arrêt de bus

La zone d'étude est dédiée à l'implantation d'habitations et d'un parking ou d'une aire de covoiturage.

Il conviendra de respecter une densité de 15 logements maximum par ha avec à minima une implantation de **33% de logements en locatif social**.

Le sud de la zone est concerné par les nuisances sonores engendrées par la RD955. Il conviendra d'adapter les constructions en conséquence.

La zone d'étude est concernée en partie par des remontées de nappes de sensibilité forte à très forte. Il conviendra de prendre en compte ce risque.

La zone d'étude est inscrite au sein de la plaine agricole de Bouvines classée. Il conviendra de réaliser une étude de sol avant tout aménagement et de dépolluer la zone si nécessaire.



**CYSOING**




**ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SECTEUR SITUÉ LE LONG DE LA RD955 ET DU CIMETIERE.**

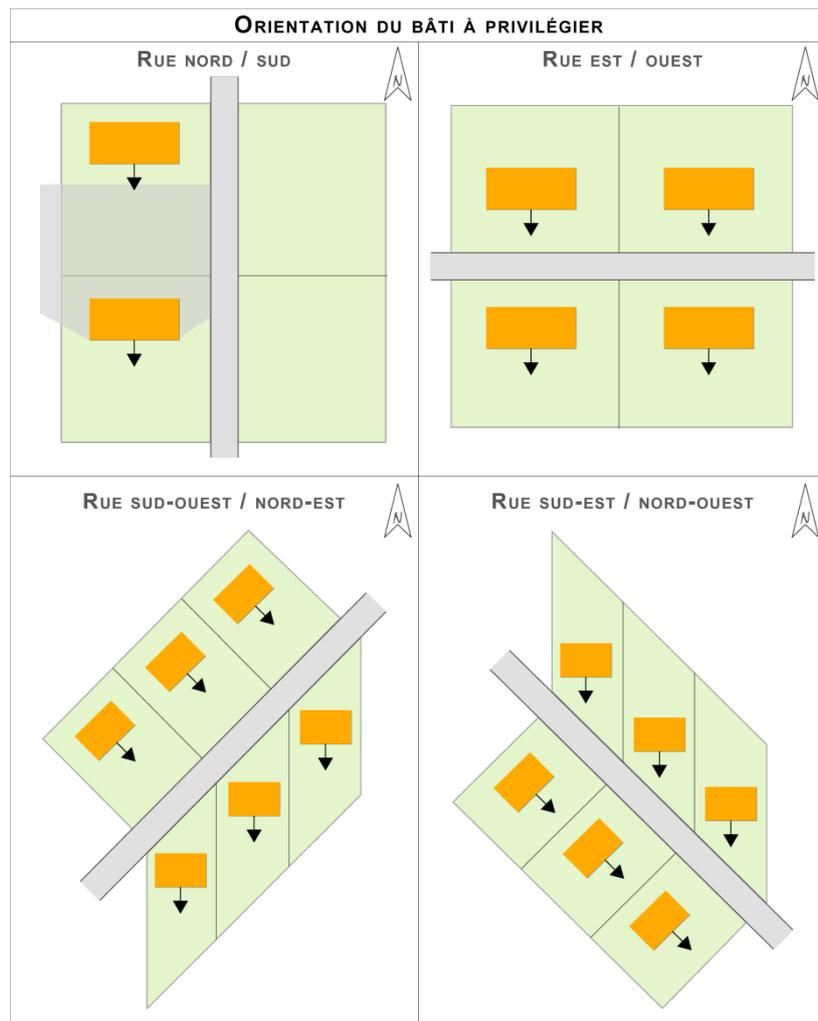
## IX. RECOMMANDATIONS POUR L'AMENAGEMENT DES ZONES D'ETUDES

### a. Aménagement bioclimatique

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

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

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



## *b. Energie*

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

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

## *c. Déplacements et accessibilité*

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

## *d. Déchets*

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

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

## *e. Eau*

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

## *f. Dispositifs Techniques*

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

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