



Vu pour être annexé à
la délibération n° 629 du 26/09/2022
du Conseil municipal du 26 septembre 2022



PLU de Sin-le-Noble

*Orientations d'aménagement et de
programmation*



Dossier approuvé le 26 septembre 2022

Sommaire

AVANT PROPOS	3
I. LE PLAN LOCAL D'URBANISME ET LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION.....	3
ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT	5
ET DE PROGRAMMATION	5
I. SECTEUR SITUE ENTRE LA RD25 ET LE STADE DE SPORT.....	6
1. <i>Contexte et enjeux.....</i>	<i>6</i>
2. <i>Orientations particulières</i>	<i>7</i>
3. <i>Schéma d'aménagement.....</i>	<i>8</i>
II. RUE SAINT-JOSEPH.	10
1. <i>Contexte et enjeux.....</i>	<i>10</i>
2. <i>Orientations particulières</i>	<i>10</i>
3. <i>Schéma d'aménagement.....</i>	<i>11</i>
III. SECTEUR SITUE ENTRE LA RUE GUESDE ET LA RUE BERTIAUX.	13
1. <i>Contexte et enjeux.....</i>	<i>13</i>
2. <i>Orientations particulières</i>	<i>13</i>
3. <i>Schéma d'aménagement.....</i>	<i>14</i>
IV. SECTEUR SITUE ENTRE LA RUE LEMETTE ET LA RUE AUDIN.....	16
1. <i>Contexte et enjeux.....</i>	<i>16</i>
2. <i>Orientations particulières</i>	<i>16</i>
3. <i>Schéma d'aménagement.....</i>	<i>17</i>
V. SECTEUR SITUE ENTRE LA RUE ZOLA ET LA RUE LEMETTE.	19
1. <i>Contexte et enjeux.....</i>	<i>19</i>
2. <i>Orientations particulières</i>	<i>19</i>
3. <i>Schéma d'aménagement.....</i>	<i>20</i>
VI. SECTEUR SITUE ENTRE LA RD58A ET LA ROCADE EST.....	22
1. <i>Contexte et enjeux.....</i>	<i>22</i>
2. <i>Orientations particulières</i>	<i>22</i>
3. <i>Schéma d'aménagement.....</i>	<i>24</i>
VII. SECTEUR SITUE ENTRE LE PASSAGE ET LA RUE CARNOT.....	26
1. <i>Contexte et enjeux.....</i>	<i>26</i>
2. <i>Orientations particulières</i>	<i>26</i>
3. <i>Schéma d'aménagement.....</i>	<i>27</i>
VIII. SECTEUR SITUE ENTRE LA RUE VAILLANT ET LA RUE GUESDE.	29
1. <i>Contexte et enjeux.....</i>	<i>29</i>
2. <i>Orientations particulières</i>	<i>29</i>
3. <i>Schéma d'aménagement.....</i>	<i>30</i>
IX. Z.A.C. DU RAQUET.	32
1. <i>Contexte et enjeux.....</i>	<i>32</i>
2. <i>Orientations particulières</i>	<i>32</i>
3. <i>Schéma d'aménagement.....</i>	<i>41</i>
X. SECTEUR SITUE ENTRE LA VOIE FERREE ET L'AVENUE LECLERC.	43
1. <i>Contexte et enjeux.....</i>	<i>43</i>
3. <i>Schéma d'aménagement.....</i>	<i>44</i>
XI. SECTEUR SITUE ENTRE LA RUE DE CASTELNAUDARY ET LA RUE FOUCAUT.	46
1. <i>Contexte et enjeux.....</i>	<i>46</i>
2. <i>Orientations particulières</i>	<i>46</i>
3. <i>Schéma d'aménagement.....</i>	<i>47</i>
XII. RENOUVELLEMENT URBAIN DE LA CITE COURTECUISSÉ EN BEGUINAGE.....	49
1. <i>Contexte et enjeux.....</i>	<i>49</i>
2. <i>Orientations particulières</i>	<i>50</i>
3. <i>Schéma d'aménagement.....</i>	<i>50</i>

XIII.	AMENAGEMENT DU POLE GARE EN POLE MULTIMODAL	52
1.	<i>Contexte et enjeux</i>	52
2.	<i>Orientations particulières</i>	52
3.	<i>Schéma d'aménagement</i>	53
XIV.	RECOMMANDATIONS POUR L'AMENAGEMENT DES ZONES D'ETUDES	55

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

L'aménagement des zones de développement est soumis à un planning précis permettant de maîtriser le développement de la commune en fonction de ses besoins. Ainsi, il conviendra de respecter le phasage suivant sur les sites de renouvellement urbain (classés en zone 1Aur) :

- Les sites n° 2, 5, 6, 7 et 12 sont urbanisables à court termes : c'est-à-dire dès aujourd'hui,
- Les sites n°3, 4 et 11 ne pourront être aménagés qu'à partir de 2020,
- Les sites n°8 et 10 ne pourront être aménagés qu'à partir de 2030.

Sur la ZAC du Raquet (zones 1AU et 1AUep), un rythme de construction moyen de 80 logements par an est visé. Si le nombre de logements programmés sur une année dépasse ce rythme, l'année d'après devra prévoir un ralentissement de la construction pour revenir à une moyenne de 80 logements par an. Par exemple, si l'année N fait l'objet de 100 constructions de logements, l'année N+1 ne pourra en construire que 60.

Cette règle ne s'applique pas si l'objectif de 80 logements par an n'est pas atteint. Il s'agit d'un objectif **maximal** de construction de logements à atteindre sur l'ensemble de la période 2012-2030.

Concernant la programmation de logements locatifs sociaux, pour atteindre un taux de 20% sur l'ensemble de la période 2012-2030, elle est définie par site. En revanche, des ajustements peuvent exceptionnellement être justifiés, notamment par l'atteinte des objectifs globaux avant le terme (2030) défini par le PLU. Ainsi, une opération de troisième phase peut justifier qu'elle ne prévoit pas le minimum de logements locatifs sociaux initialement imposé dans l'OAP si la preuve est avancée que la programmation de LLS prévue à l'horizon 2030 a été respectée/atteinte.

I. SECTEUR SITUE ENTRE LA RD25 ET LE STADE DE SPORT.

1. Contexte et enjeux

Le site d'étude dédié principalement à l'activité économique se trouve au sein de la commune de Sin-le-Noble et plus précisément au sud-est de la commune.

Il s'agit d'un projet de renouvellement urbain à proximité du stade sportif et du lycée A. Rimbaud. La zone d'étude, d'environ 3,4 Ha, est en partie imperméabilisée par une zone de parking et en partie végétalisée par des bosquets et alignements d'arbres. Un chemin piétonnier traverse et passe en frange Est de la zone à travers des espaces végétalisés.

Le projet est bordé au nord par une route, et au-delà par les premières constructions de la Z.A.C. du Raquet (secteur Ecopark). L'ouest est bordé par une voie de desserte du parking du stade. Le sud est bordé par les espaces sportifs et l'Est par la RD25 (rocade Est).

La zone est accessible en tous points sauf au sud. Elle se situe au contact de la Z.A.C. du Raquet et d'infrastructures de transport importantes.

L'enjeu principal est l'intégration architecturale, urbaine et paysagère du projet car celui-ci se situe en entrée de commune.



Le cheminement piétonnier traversant la zone / La frange boisée de la limite ouest / La trame végétalisée de la frange ouest



La partie imperméabilisée de la zone et les installations sportives voisines

2. Orientations particulières

Accès au site

Les accès devront permettre la desserte de la zone par les véhicules et les modes doux et devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers. Ces accès pourront supporter la voirie de desserte. Aucun accès direct sur le giratoire des RD 500 et 25 ne sera autorisé.

Voirie

Une voirie primaire desservira la zone depuis le ou les accès créés. Celle-ci structurera la zone d'étude. Cette voirie pourra prendre la forme d'une voie partagée. Elle devra être accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux (si le principe de voirie partagée n'est pas retenu) et sera sécurisée pour l'ensemble des usagers.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons.

Le cheminement doux (piétons, cyclistes) existant sur la frange Est devra être maintenu et/ou réaménagé au sein de la bande végétalisée faisant écran entre la rocade et la voie douce. De plus, il conviendra d'aménager une continuité piétonne le long de la frange nord afin de faciliter les échanges entre les différents secteurs communaux. De même, il s'agira de prévoir la possibilité de réaliser des points de traversée pour les piétons, pour favoriser les connexions entre le site et l'écopark du Raquet.

Gestion des risques

La zone est concernée par la présence d'un site BASIAS qu'il conviendra de prendre en compte lors des aménagements. De plus, des cavités souterraines peuvent être présentes. Il conviendra de les prendre en compte lors de l'aménagement de la zone.

Intégration paysagère et espace public

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner au maximum les nuisances engendrées par ce projet et par les alentours, il conviendra d'aménager une frange paysagère sur ses franges.

La RD25 fera l'objet d'un traitement paysager dans le cadre de sa restructuration en boulevard urbain. De fait, l'implantation du bâti devra se faire en recul minimum de 50m par rapport à l'axe de la voie actuelle. L'écran végétal le long de la RD25 est à conserver autant que faire se peut, et peut permettre des cadrages de vues depuis la RD25 vers la parcelle.

Afin d'assurer une qualité environnementale minimum de la zone, il conviendra d'appliquer un coefficient de biotope par surface (CBS) de 0,1.

Equipement en réseaux du site

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

Le raccordement au réseau de chaleur peut être envisagé sur la zone.

Programmation

Ce site devra faire l'objet d'une opération d'aménagement d'ensemble.

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 - 3,85 Ha

Principe de création d'une desserte viaire sécurisée :
- carrefour sécurisé
- voie routière accompagnée d'un cheminement piétonnier et d'un traitement paysager

● Principe d'aménagement d'un traitement végétalisé des franges

● Principe de conservation du linéaire végétalisé

● Préservé au maximum les trames végétalisées existantes

||| Principe de conservation d'un écran végétalisé entre la RD et la zone

● Conservation ou création de la continuité piétonne et cyclable au sein de la bande végétalisée faisant écran

--- Limite communale

Les bâtis ne pourront être implantés à moins de 50m de l'axe de la RD25



La zone est dédiée à l'activité économique
La zone est concernée par un site BASIAS

SIN-LE-NOBLE

20m



ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SECTEUR SITUÉ ENTRE LA RD25 ET LE STADE DE SPORT.

urbx.com
URBANISME
AMÉNAGEMENT

II. RUE SAINT-JOSEPH.

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude, dédié principalement à l'équipement et au logement, se trouve au centre-ouest de la ville.

Il s'agit d'un projet de renouvellement urbain qui s'insère à proximité d'espaces économiques et résidentiels. La requalification potentielle de ce site vise à réinvestir un secteur anciennement occupé par une église et actuellement en grande partie urbanisé pour une surface commerciale.

La zone d'étude, d'environ 1 Ha, est en partie imperméabilisée par une zone de parking et une surface commerciale. Le reste est occupé par un espace vert et un fond de jardin.

Le projet est bordé au nord par l'avenue Salengro (axe structurant de la commune), à l'Est par la rue St-Joseph (axe de desserte), au sud et à l'ouest par des jardins.

La zone est accessible depuis la rue Salengro au nord et depuis la rue St-Joseph à l'est. Les constructions alentours présentent des volumes en R+1+C.

Le principal enjeu est l'intégration architecturale, urbaine et paysagère du projet au sein du tissu bâti existant et notamment en frange de fonds de jardins.



La frange ouest le long de la rue St-Joseph

2. *Orientations particulières*

Accès au site

Trois accès à la zone seront aménagés de façon sécurisée. Ils seront dédiés à l'accès routier et piétonnier :

- 1 accès potentiel depuis la rue St-Joseph à l'est,
- 1 accès depuis la rue Salengro au nord,
- 1 accès au sud-est depuis la rue St-Joseph,

Ces accès pourront supporter la voirie de desserte.

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

Voirie

Un principe de bouclage viaire de la zone devra être réalisé via la mise en place d'une voirie primaire. Cette voie prendra appui sur les accès précités. Les voiries créées devront être accompagnées de cheminements piétonniers et devront être mises en valeur par un traitement paysager. Les voiries devront être sécurisées pour l'ensemble des usagers.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons et se raccordera au réseau viaire existant.

Organisation et implantation

A minima un secteur est ciblé comme privilégié pour l'aménagement de logements. Il s'agit de la frange Est du projet en bordure de la rue St-Joseph, qui est d'ores et déjà longée par des habitations. Il s'agit de reconstituer un front bâti.

Il conviendra d'implanter les constructions avec un retrait minimum de 14m depuis la limite d'emprise de l'avenue Salengro afin de conserver du relief et des respirations dans le tissu bâti.

Intégration paysagère et environnementale

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner et gérer les échanges visuels, il conviendra d'aménager une frange paysagère sur les limites des secteurs d'habitat existants : au nord, au sud et à l'est de la zone d'étude.

Afin de limiter l'imperméabilisation des sols et de favoriser l'infiltration des eaux, les espaces de stationnement devront être réalisés au moyen de matériaux perméables, dans le cas d'une réfection.

Équipement en réseaux du site

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








Programmation

Le secteur réservé à l'implantation de logements devra faire l'objet d'une opération d'aménagement d'ensemble. La requalification de ce site pourra être entamée dès l'approbation du PLU. En effet, il est intégré à la première phase. Au minimum 15 logements seront à prévoir. La densité utilisée est une densité hors espaces publics. Il conviendra d'implanter à minima 30% de logements sociaux au sein de la zone.

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 d'accès routiers et piétonniers sécurisés à la zone
-  Principe de création potentielle d'accès routiers et piétonniers sécurisés à la zone
-  Principe d'aménagement d'un traitement végétalisé des franges
-  Un bouclage viaire de la zone sera à mettre en place.
-  Emplacement privilégié pour l'implantation des logements
-  Principe d'implantation des constructions avec un retrait minimum de 14m par rapport à la limite d'emprise de l'avenue Saengro



La zone sera dédiée à de l'habitat et/ou à de l'équipement.
 Au minimum 15 logements sont attendus.
 Il conviendra d'aménager a minima 30% de logements sociaux au sein de la zone.



SIN-LE-NOBLE

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



III. SECTEUR SITUE ENTRE LA RUE GUESDE ET LA RUE BERTIAUX.

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié à l'habitat et à l'équipement se trouve au cœur du tissu urbain principal communal et de la centralité économique de Sin-le-Noble.

Il s'agit en partie d'un projet de renouvellement urbain et en partie d'un projet d'investissement en profondeur de cœur d'îlot.

La zone d'étude est occupée par des bâtiments communaux et des fonds de jardins sur environ 1,3 Ha.

Le projet est bordé essentiellement par des jardins, un espace vert public, des parkings et des équipements communaux (SDIS, Police, ...). Le tissu existant est ancien et comprend des typologies d'habitat collectif, groupé, allant de R+C à R+3+C.

Actuellement, l'accès à la zone est limité car réservé aux services communaux et de secours. Les rues Bertiaux, Guesde, Voltaire et de Douai encadrent la zone. La rue de Douai est un axe central et structurant de la commune.

Le site bénéficie de la proximité d'équipements et des commerces de la centralité communale.

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



L'accès mutualisé (à restructurer) depuis la rue de Douai au nord



L'accès au sud-est envisagé

2. *Orientations particulières*

Accès au site

Deux accès à la zone seront aménagés de façon sécurisée. Ils seront dédiés à l'accès routier et piétonnier :

- 1 accès depuis la rue de Douai au nord,
- 1 accès au sud-est depuis la rue Guesde, aménagé sur un emplacement réservé du PLU.

Ces accès pourront supporter la voirie de desserte.

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

Organisation de la zone

Le nord de la zone sera dédié à l'aménagement des accès sécurisés aux différentes vocations : SDIS, espace vert, habitat. Le sud de la zone sera investi par les logements.

Voirie

Une voirie primaire desservira la zone d'habitat depuis les accès créés. Celle-ci structurera la zone d'étude. Cette voirie pourra prendre la forme d'une voie partagée. Elle devra être accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux et sera sécurisée pour l'ensemble des usagers. En ce qui concerne la zone d'accès, au nord, celle-ci devra séparer et sécuriser les différentes vocations en jeu (SDIS, espace vert et zone d'habitat).

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons et permettra de relier le centre-ville et les quartiers alentours.

Gestion des risques

La zone est concernée par le risque d'inondation par remontée de nappes d'aléa fort. Il conviendra de prendre en considération ce risque afin d'adapter le projet et les constructions (réhausse, interdiction des caves et sous-sols...).

Qualité architecturale

Il conviendra de développer un projet en cohérence architecturale et urbaine avec le contexte du centre-ville.

Intégration paysagère et environnementale

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par celui-ci, il conviendra de réaliser un traitement végétalisé sur les franges de la zone de projet en relation avec les habitations existantes (notamment partie sud).

Les espaces de stationnement devront être réalisés à l'aide de matériaux perméables permettant une infiltration des eaux.

Programmation

La zone d'étude devra respecter une densité minimale de 40 logements par hectare. La zone pourra faire l'objet d'aménagements progressifs. En revanche, la construction de logements ne pourra débuter qu'à partir de 2020 (deuxième phase). La densité utilisée est une densité hors espaces publics.

Équipement 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 - 1,3 Ha
-  Principe de création d'un accès sécurisé à la zone
-  Sécurisation du carrefour
- Principe de création d'un bouclage viaire sécurisé :
voie routière accompagnée d'un cheminement piétonnier et d'un traitement paysager
-  Principe d'aménagement d'un traitement végétalisés des franges
-  Zone d'accès à aménager de façon adéquate
-  Aménager une desserte sécurisée de la zone de logements et de l'espace vert public
-  Aménager une desserte sécurisée du SDIS
-  Arrêt de bus
-  Emplacement réservé du PLU

La zone est dédiée au logement et à l'équipement
Il conviendra de respecter une densité minimale de 40 logements par hectare sur l'ensemble de la zone, hors zone d'accès (orange)
La zone est concernée par les remontées de nappes :
- allée fort

SIN-LE-NOBLE




ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SECTEUR SITUÉ ENTRE LA RUE GUESDE ET LA RUE BERTAUX.



IV. SECTEUR SITUE ENTRE LA RUE LEMETTE ET LA RUE AUDIN.

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement au logement se trouve au sein du tissu urbain principal communal et à proximité de la centralité économique.

Il s'agit d'un projet de densification d'un cœur d'îlot occupé par des fonds de jardins et un espace vert. Il s'appuie sur une surface d'environ 1,6 Ha.

La zone est enclavée mais reste accessible depuis le sud et l'ouest.

Le projet est bordé au nord, à l'est et au sud par des constructions résidentielles et leurs jardins. La limite ouest est bordée par une voie piétonne. Le contexte urbain alentour est principalement composé de types d'habitat mixte, mitoyen et/ou groupé allant de R+C à R+2.

Un arrêt de bus est situé à proximité et permettra une desserte en commun aisée de la zone.

Le projet pourra parfaitement fonctionner avec l'existant car il bénéficie de la proximité d'équipements, de commerces et d'un réseau viaire développé.

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



L'accès nord



L'accès sud-est

2. *Orientations particulières*

Accès au site

Quatre accès à la zone seront aménagés de façon sécurisée. Ils seront dédiés à l'accès routier et /ou piétonnier :

- 1 accès routier depuis la rue Lemette au nord,
- 1 accès routier depuis la voie piétonne (à restructurer) à l'ouest,
- 1 accès routier au sud depuis la rue du 19 Mars 1962,
- 1 accès routier à l'est depuis la rue Mahieux, aménagé sur un emplacement réservé du PLU.

Ces accès devront supporter la voirie de desserte.

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

De plus, un accès piétonnier devra être aménagé au sud-ouest de la zone de façon à la liasonner avec la rue Audin.

Voirie

Une voirie primaire desservira la zone depuis les accès créés. Celle-ci structurera la zone d'étude. Cette voirie pourra prendre la forme d'une voie partagée. Elle devra être accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux (si le principe de voie partagée n'est pas retenu) et sera sécurisée pour l'ensemble des usagers.

Il conviendra de restructurer la voie piétonne existante le long de la frange ouest. Cette voie actuellement piétonne devra être recalibrée et sécurisée pour l'ensemble des usagers car elle dessert une école.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons et permettra de rallier le réseau viaire et les équipements. De plus, une liaison piétonne sera aménagée au sud-ouest la zone vers la rue Audin.

Gestion des risques

La zone est concernée par le risque d'inondation par remontée de nappes – nappes subaffleurantes. Il conviendra de prendre en considération ce risque afin d'adapter le projet et les constructions (rehausse imposée par le règlement).

Des liaisons électriques souterraines existent à proximité de l'emplacement réservé. Il conviendra de les prendre en compte lors de l'aménagement de la zone.

Intégration paysagère et environnementale

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par celui-ci, il conviendra de réaliser un traitement végétalisé sur les franges de la zone de projet en relation avec les habitations existantes (notamment au sud, au nord et à l'est). Les espaces de stationnement devront être réalisés à l'aide de matériaux perméables permettant une infiltration des eaux, dans le cas d'une réfection.

Programmation

La zone d'étude devra respecter une densité minimale de 25 logements par hectare. Le site devra faire l'objet d'une opération d'aménagement d'ensemble, qui ne pourra débuter qu'à partir de 2020 (deuxième phase). La densité utilisée est une densité hors espaces publics.










Équipement 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 - 1,6 Ha
-  Emplacement réservé du PLU - accès
-  Principe de création d'un accès sécurisé à la zone
-  Principe de création d'un liaisonnement piétonnier entre la zone et les secteurs alentours
-  Principe de création d'un bouclage viatique : voie routière accompagnée d'un cheminement piétonnier et d'un traitement paysager
-  Sécurisation du carrefour
-  Principe de restructuration de la voie piétonne en voie de desserte routière sécurisée - tenir compte de la proximité des écoles
-  Principe d'aménagement d'un traitement végétalisé des franges
-  Arrêt de bus



La zone est dédiée au logement
 Il conviendra de respecter une densité minimale de 25 logements par hectare sur l'ensemble de la zone
 Il conviendra de prendre en compte les réseaux électriques souterrains à proximité de l'emplacement réservé
 La zone est concernée par les remontées de nappes :
 - nappes subafléurantes

V. SECTEUR SITUE ENTRE LA RUE ZOLA ET LA RUE LEMETTE.

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude, dédié principalement à l'habitat, se trouve au sein du centre-ville. La requalification de ce cœur d'îlot vise à densifier le centre-ville.

La zone d'étude est actuellement occupée par des jardins ou fonds de jardins et par quelques constructions privées sur une surface d'environ 1,4 Ha.

Le projet est bordé de toutes parts par des fonds de jardins d'habitations. Un court linéaire au sud établit une liaison avec un parking public existant. Au nord et à l'est, la rue Zola et la rue Ferrer bordent la zone sur une très petite portion.

La zone est actuellement accessible depuis ces courts linéaires en lien avec les voiries ou le parking. Le maillage viaire alentour est bien développé et un arrêt de bus est implanté à proximité permettant une desserte en transport en commun de la zone.

Le contexte urbain alentour présente un habitat mixte avec jardin, mitoyen et/ou groupé allant de R+C à R+1+C.

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



Les accès sud et nord à la zone

2. *Orientations particulières*

Accès au site

Trois accès à la zone seront aménagés de façon sécurisée. Ils seront dédiés à l'accès routier et /ou piétonnier :

- 1 accès routier depuis la rue Zola au nord,
- 1 accès routier depuis le parking implanté en façade de la rue Lemette (axe structurant de la commune).

Ces accès pourront supporter la voirie de desserte.

L'ensemble des carrefours créés devront être sécurisés.

De plus, un accès piétonnier devra être aménagé à l'est de la zone de façon à la liasonner avec la rue Ferrer.

Voirie

Une voirie primaire desservira la zone depuis les accès créés. Celle-ci structurera la zone d'étude. Cette voirie pourra prendre la forme d'une voie partagée. Elle devra être accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux (si le principe de voie partagée n'est pas retenu) et sera sécurisée pour l'ensemble des usagers. Une aire de retournement devra être aménagée afin de faciliter les manœuvres et de fluidifier les déplacements.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons et permettra de connecter le réseau viaire existant aux franges et les cheminements piétonniers existants. La connexion douce aménagée à l'est permettra de relier la zone à la rue Ferrer.

Gestion des risques

La zone est concernée par le risque d'inondation par remontée de nappes (nappes subaffleurantes). Il conviendra de prendre en considération ce risque afin d'adapter le projet et les constructions (rehausse, interdiction des caves et sous-sols...).

Intégration paysagère et environnementale

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par celui-ci, il conviendra de réaliser un traitement végétalisé sur les franges de la zone de projet en relation avec les habitations existantes les plus proches. Les espaces de stationnement devront être réalisés à l'aide de matériaux perméables permettant une infiltration des eaux.

Programmation

La zone d'étude devra respecter une densité minimale de 40 logements par hectare. De plus, il conviendra d'implanter à minima 20% de logements locatifs sociaux. Le site devra faire l'objet d'une opération d'ensemble ou respecter le taux de logements locatifs sociaux et la densité **par opération** si l'aménagement se fait en plusieurs temps. La densité utilisée est une densité hors espaces publics.





Equipement en réseaux du site

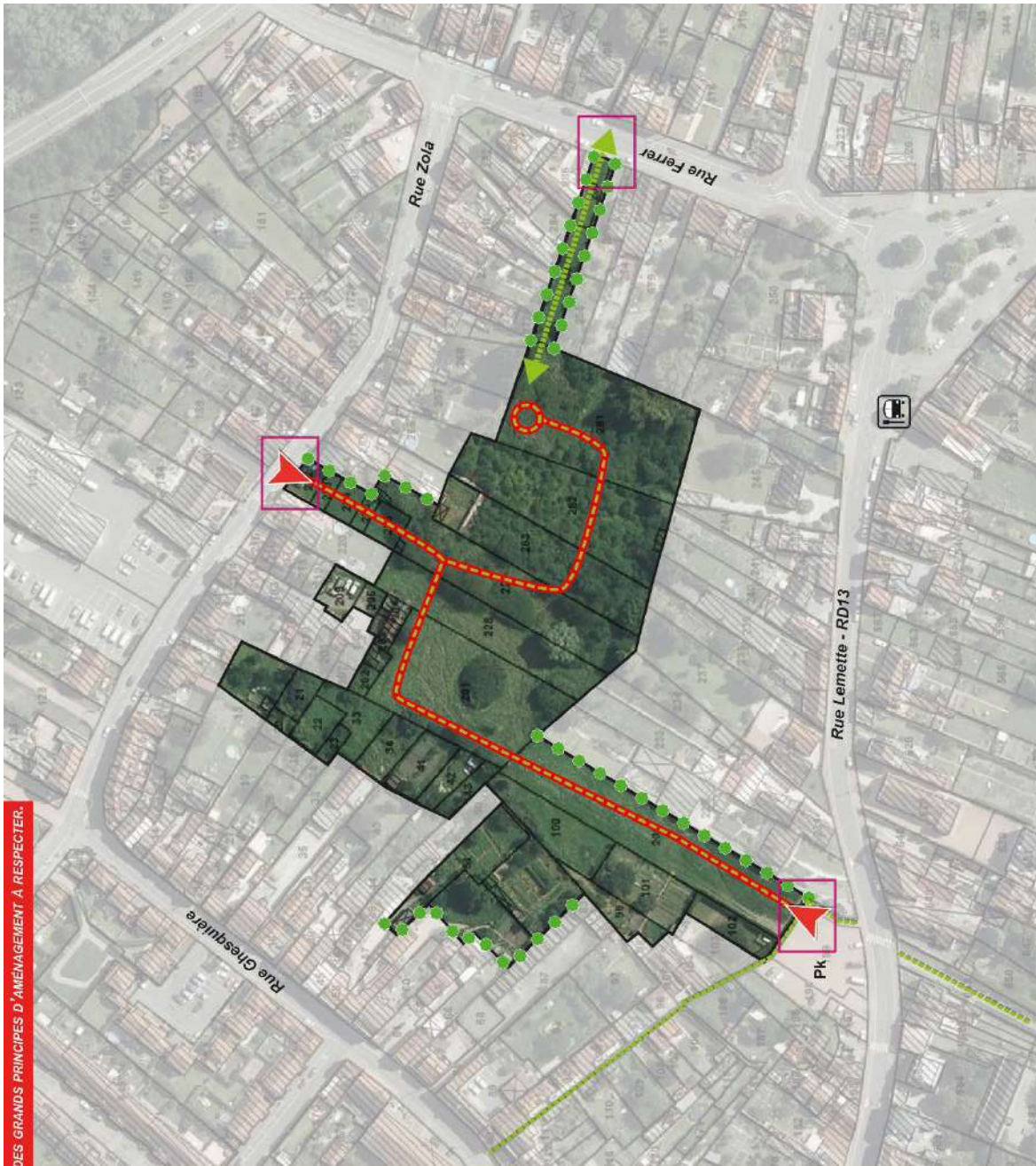
Le site sera raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement.

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 - 1,8 Ha
-  Principe de création d'un accès routier et piétonnier sécurisé à la zone
-  Principe de création d'un bouclage viatique : voie routière accompagnée d'un cheminement piétonnier et d'un traitement paysager
-  Création d'une aire de retournement facilitant les manœuvres
-  Cheminement piétonnier existant
-  Sécurisation du carrefour
-  Principe de création d'une liaison piétonne
-  Principe d'aménagement d'un traitement végétalisé des franges
-  Arrêt de bus
-  PK Parking existant



La zone est dédiée au logement
 Il conviendra de respecter une densité de minimale 40 logements par hectare sur l'ensemble de la zone
 Il conviendra d'aménager a minima 20% de logements sociaux au sein de la zone
 La zone est concernée par les remontées de nappes : nappes subaifféurantes

SIN-LE-NOBLE





ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SECTEUR SITUÉ ENTRE LA RUE ZOLA ET LA RUE LEMETTE.

VI. SECTEUR SITUE ENTRE LA RD58A ET LA ROCADE EST.

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié au logement, à l'activité économique et aux loisirs se trouve au nord du tissu urbain principal communal et de la centralité économique. Il se situe en entrée de ville.

Il s'agit d'un projet de renouvellement urbain d'une friche économique, du maintien et de la valorisation d'un espace naturels de loisirs et du développement de l'habitat sur une surface d'environ 3,51 Ha.

Le projet est bordé au nord et à l'est par une station de pompage et la RD500 (rocade est – axe de liaison et de transit important). Le sud est bordé par la rue Moché. Le sud-est est limité par des fonds de jardins. La frange ouest est bordée par la rue Croizat (RD58A – axe structurant communal) et par des fonds de jardins. L'accessibilité actuelle à la zone est aisée depuis le sud et l'ouest.

La zone est actuellement occupée par une friche économique au nord, par un boulodrome à l'ouest, des boisements, un espace végétalisé, une mare et des cours d'eau sur le reste de la zone au sud.

Le contexte urbain aux abords du projet présente des constructions résidentielles plus ou moins récentes possédant des jardins, groupées ou mitoyennes et allant de R+C à R+1+C.

Le projet s'intègre parfaitement dans le tissu urbain car il bénéficie de la proximité de la centralité communale et d'un réseau viaire développé.

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



La zone d'étude et des constructions existantes à proximité

2. *Orientations particulières*

Accès au site

Cinq accès à la zone seront aménagés de façon sécurisée. Ils seront dédiés à l'accès routier et /ou piétonnier :

- 1 accès routier depuis la rue Croizat au nord-ouest pour la zone économique,

- 1 accès routier depuis la rue Croizat à l'ouest pour la zone de loisirs,
- 1 accès routier au sud-est pour la zone résidentielle.

Ces accès pourront supporter la voirie de desserte et être mutualisés si nécessaire.

L'ensemble des carrefours créés devront être sécurisés.

De plus, des liaisons douces devront être aménagées en lien avec les rues Croizat et Moché et entre les différents secteurs.

Voirie

Un principe de mise en place d'un bouclage viaire (routier et piétonnier ou uniquement piétonnier) de chaque secteur sera à prévoir. Les voiries desserviront les secteurs depuis les accès créés. Celles-ci structureront la zone d'étude. Elles pourront prendre la forme d'une voie partagée. Elles devront être accompagnées d'un traitement paysager et d'un cheminement doux et seront sécurisées pour l'ensemble des usagers. Les voiries pourront être mutualisées afin un traitement de mise en sécurité adapté.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons et permettra de rallier le réseau viaire alentour et les cheminements piétonniers existants. L'espace de loisirs devra être entièrement praticable pour les piétons. Des connexions à minima piétonne devront être aménagées entre chaque secteur de la zone. La zone de logement au sud devra être bordée de cheminement piétonnier. La zone devra être connectée de façon douce aux rues Moché et Croizat.

Gestion des risques

La zone est concernée par le risque d'inondation par remontée de nappes – nappes subaffleurantes. Ce risque est plus marqué pour le secteur économique au nord. Il conviendra de prendre en considération ce risque afin d'adapter le projet et les constructions (rehausse potentielle).

Intégration paysagère et environnementale

L'investissement de l'ensemble de la zone repose sur un postulat de départ indérogable : la bonne prise en compte de la gestion hydraulique en place et future. Ainsi, les cours d'eau et plan d'eau devront être maintenus à minima dans leur fonctionnement.

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par celui-ci et les éléments extérieurs, il conviendra de réaliser un traitement végétalisé sur les franges en lien avec les infrastructures et les habitations au nord (station de pompage), à l'est (RD500), à l'ouest (Habitation et rue Croizat) et au sud (rue Moché).

La végétation existante devra être préservée et confortée.

Les interfaces entre chaque secteur devront être traitées de façon paysagère afin de tamponner les nuisances sonores et visuelles.

De plus, afin de limiter l'impact des constructions économiques sur la zone de loisirs, il conviendra d'aménager une bande paysagère de recul entre les deux secteurs de 15m de large.

Les espaces de stationnement devront être réalisés à l'aide de matériaux perméables permettant une infiltration des eaux.

Programmation et organisation

La zone d'étude sera divisée en trois grandes vocations :

- Au nord : vocation économique et/ou commerciales privilégiée,
- Au centre : vocation récréative avec cheminements doux privilégiée,
- Au sud-est : vocation résidentielle avec implantation des constructions en front à rue privilégiée.

Les interfaces entre chaque espace devront être végétalisées et perméables afin de faciliter les liaisons entre les différents secteurs.

Une densité minimale de 50 logements par hectare est attendue sur la zone dédiée à l'habitat (secteur orange). Le site recevra des logements de type collectif de petite hauteur (R+1), qui devront faire l'objet d'une opération d'ensemble. La construction de logements sur ce site pourra intervenir une fois le PLU approuvé (première phase). La densité utilisée est une densité hors espaces publics.




Équipement 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 - 3,51 Ha
-  Principe de création d'un accès sécurisé à la zone
-  Principe de création d'une connexion piétonne
-  Sécurisation du carrefour
-  Principe d'aménagement ou de confortement d'un traitement végétalisé des franges
-  Principe d'aménagement d'une bande paysagère de transition entre les vocations - Tamponnement des nuisances
-  Principe d'aménagement d'une bande paysagère le long de la rue Moché
-  Secteur privilégié pour le développement d'activités économiques et/ou commerciales
-  Secteur privilégié pour le développement d'un espace de loisirs : créer des cheminements adaptés
-  Secteur privilégié pour le développement d'un espace dédié au logement (0,25 Ha) : recréer un front bâti le long de la rue Moché - Collectif en R+1
-  Principe de création d'une bande paysagère de recul de 15m
-  Principe de conservation de perméabilités entre les secteurs
-  Cours d'eau et plan d'eau - Préserver le fonctionnement hydraulique existant

*La zone est dédiée aux loisirs, au logement (maisons moyennes et/ou semi-individuelles), et à l'activité économique

*Il conviendra de respecter une densité minimale de 50 logements par hectare sur la zone dédiée à l'habitat

*La zone est concernée par les nappes subaffleurantes


*La bonne gestion hydraulique au sein de la zone représente le postulat de départ de l'aménagement de celle-ci. La mise en place d'espaces de stationnement perméables est indispensable

Ce secteur présente un risque d'inondation qu'il conviendra de prendre en compte lors de l'implantation des constructions



ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SECTEUR SITUÉ ENTRE LA RD58A ET LA ROCADE EST.

SIN-LE-NOBLE

VII. SECTEUR SITUE ENTRE LE PASSAGE ET LA RUE CARNOT.

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement au logement et à l'équipement public se trouve au cœur du tissu urbain principal communal à grande proximité de la centralité communale.

Il s'agit d'un projet de renouvellement urbain d'une friche résidentielle en secteur résidentiel et de loisirs. La zone d'étude est occupée par des espaces enherbés sur environ 0,49 Ha, ainsi que par des cheminements doux la traversant.

Le projet est bordé à l'ouest par des équipements (maison des associations et école), au nord par le passage Foucaut mais également par des habitations, par la salle des sports Carnot et extension. Le sud est bordé par des habitations et l'est par des habitations et par le passage Delcourt. Actuellement la zone est accessible depuis la rue Carnot, le passage Delcourt et le passage Foucaut.

Le contexte urbain aux abords du projet présente des équipements et des constructions résidentielles mixtes avec jardins, mitoyennes et de hauteur allant de R à R+1+C.

Le projet s'intègre parfaitement dans le tissu urbain car il bénéficie de la proximité d'équipements et d'un réseau viaire développé.

L'intégration du projet dans un environnement résidentiel est l'enjeu principal.



La zone d'étude actuelle et une partie des constructions alentours

2. *Orientations particulières*

Accès au site

A minima trois accès à la zone seront aménagés de façon sécurisée. Ils seront dédiés à l'accès routier et /ou piétonnier :

- 1 accès routier depuis le passage Foucaut au nord,
- 1 accès routier depuis la rue Carnot au sud.

Ces accès pourront supporter la voirie de desserte.

L'ensemble des carrefours créés devront être sécurisés.

De plus, des liaisons douces devront être aménagées en lien avec les rues Carnot, Foucaut, le passage Delcourt et entre les différents secteurs.

Voirie

Une voirie primaire réalisant un bouclage viaire desservira la zone depuis les accès créés. Celle-ci structurera la zone d'étude. Cette voirie pourra prendre la forme d'une voie partagée. Elle devra être accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux et sera sécurisée pour l'ensemble des usagers.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons. De plus, il conviendra d'aménager des liaisons entre la zone et les rues alentour et de conserver celle existante (au moins dans le principe). Ceci facilitera les déplacements entre les quartiers et vers les équipements.

Gestion des risques

La zone est concernée par le risque d'inondation par remontée de nappes – aléa fort et très fort. Il conviendra de prendre en considération ce risque afin d'adapter le projet et les constructions (rehausse potentielle).

Intégration paysagère et environnementale

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par celui-ci et les éléments extérieurs, il conviendra de réaliser un traitement végétalisé sur les franges en lien avec les équipements et les habitations.

Un espace vert d'environ 1000m² devra être aménagé au sein de la zone de façon à apporter une respiration urbaine. Il devra être accompagné d'un parcours santé.

Les espaces de stationnement devront être réalisés à l'aide de matériaux perméables permettant une infiltration des eaux.

La topographie des lieux induira la mise en place d'une bonne gestion hydraulique.

Programmation et organisation

La zone d'étude présentera deux secteurs distincts : une zone résidentielle et un espace vert de loisirs accompagné d'un parcours santé. 8 logements minimum sont attendus sur ce site.

L'aménagement du site devra se faire sous la forme d'une opération d'ensemble, du moins pour ce qui est des logements à programmer.

Équipement 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 - 0,49 Ha



Principe de création d'un accès sécurisé à la zone



Principe de sécurisation du carrefour

Principe de création d'un bouclage vitaire : voie routière accompagnée d'un cheminement piétonnier et d'un traitement paysager



Principe d'aménagement d'un traitement végétalisé des franges



Principe de conservation des sentiers piétonniers et de liaisonnement avec ceux-ci



Extension en cours de réalisation de la salle de sports

Le projet devra comprendre un espace vert de loisirs pouvant accueillir un parcours santé d'environ 1000m²



La zone est dédiée au logement et/ou à l'équipement
Si l'aménagement de logements est prévu, il conviendra de programmer au moins 8 constructions sur tout ou partie de la zone.

La zone est concernée par les remontées de nappes :
aléa fort et très fort

SIN-LE-NOBLE



ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SECTEUR SITUÉ ENTRE LE PASSAGE FOUCAULT ET LA RUE CARNOT.



VIII. SECTEUR SITUE ENTRE LA RUE VAILLANT ET LA RUE GUESDE.

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié au logement et au commerce se trouve en plein cœur de la centralité communale. Il s'agit d'un projet de renouvellement urbain et plus précisément de requalification d'un espace de parking et commercial investi par des serres horticoles depuis de nombreuses années.

La zone d'étude est occupée par des espaces de stationnement et ce commerce sur environ 3,9 Ha.

Le projet est bordé au nord par la RD13 (axe structurant et commercial), à l'est par la rue Vaillant, au sud par la rue Marceau et à l'ouest par la rue Guesde. Elle est actuellement aisément accessible.

Le contexte urbain aux abords du projet présente des constructions économiques et résidentielles anciennes, particulières, collectives avec mitoyennetés allant de R+C à R+3+C.

Le projet s'intègre parfaitement dans le tissu urbain car il bénéficie de la proximité d'équipements, de commerces et d'un réseau viaire développé. Il présente l'opportunité de requalifier et de redéfinir la centralité communale en réorganisant une partie des déplacements. L'idée est de redonner de l'espace pour que les individus se rencontrent dans un espace pacifié où le piéton est prioritaire.

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



Une partie de la zone d'étude actuelle

2. *Orientations particulières*

Accès au site

Au moins six accès à la zone seront aménagés de façon sécurisée. Ils seront dédiés à l'accès routier et /ou piétonnier :

- 1 accès routiers depuis la RD13 au nord,
- 2 accès routiers depuis la rue Guesde à l'ouest,
- 3 accès routiers à l'est depuis la rue Vaillant.

L'ensemble des carrefours créés devront être sécurisés.

De plus, une liaison douce devra être aménagée en lien avec la rue Marceau au sud.

Voirie

Une voirie primaire bouclera et desservira la zone depuis les accès créés. Celle-ci structurera la zone d'étude et engagera dans la mesure du possible la création d'un nouvel axe structurant vers le sud du territoire. Cette voirie pourra prendre la forme d'une voie partagée. Elle devra être accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux et sera sécurisée pour l'ensemble des usagers.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons. De plus, il conviendra d'aménager des liaisons entre la zone et les rues alentour et d'aménager une liaison douce au sud-ouest vers la rue Marceau. Ceci facilitera les déplacements entre les quartiers et vers les équipements et commerces. Les espaces publics et de rencontre devront mettre la priorité sur les déplacements doux et la sécurité.

Intégration paysagère, urbaine et environnementale

Afin d'agrémenter le cadre de vie de ce secteur, il conviendra de développer des espaces publics paysagers et d'accompagner les voiries par des traitements végétalisés.

Afin de conserver l'esprit passé du secteur, il conviendra de conserver et réhabiliter certaines serres possédant le potentiel le plus intéressant.

Les espaces de stationnement devront être réalisés à l'aide de matériaux perméables permettant une infiltration des eaux.

Programmation et organisation

La zone d'étude sera mixte et dédiée aux logements et commerces organisés autour d'espaces de rencontre.

Une partie des serres existantes au sein de la zone devra être conservée et réhabilitée de façon à conserver l'histoire de ce secteur via la conservation du patrimoine architectural.

Cette zone devra permettre une réorientation de la centralité communale et devra permettre une réorganisation des déplacements et des axes de transit au sein de la commune.

Une densité de minimum 40 logements/ha sera attendue sur l'ensemble du site, soit au minimum 58 logements. Un objectif de production de logements locatifs sociaux est attendu à hauteur de 20% minimum. La densité utilisée est une densité hors espaces publics.

Cette zone devra faire l'objet d'une opération d'aménagement d'ensemble, ou d'un découpage en plusieurs phases qui devront chacune respecter la densité minimale de logements imposée.

La requalification du site et la construction de nouveaux logements ne pourra débuter qu'à partir de 2025 (troisième phase).










Équipement en réseaux du site

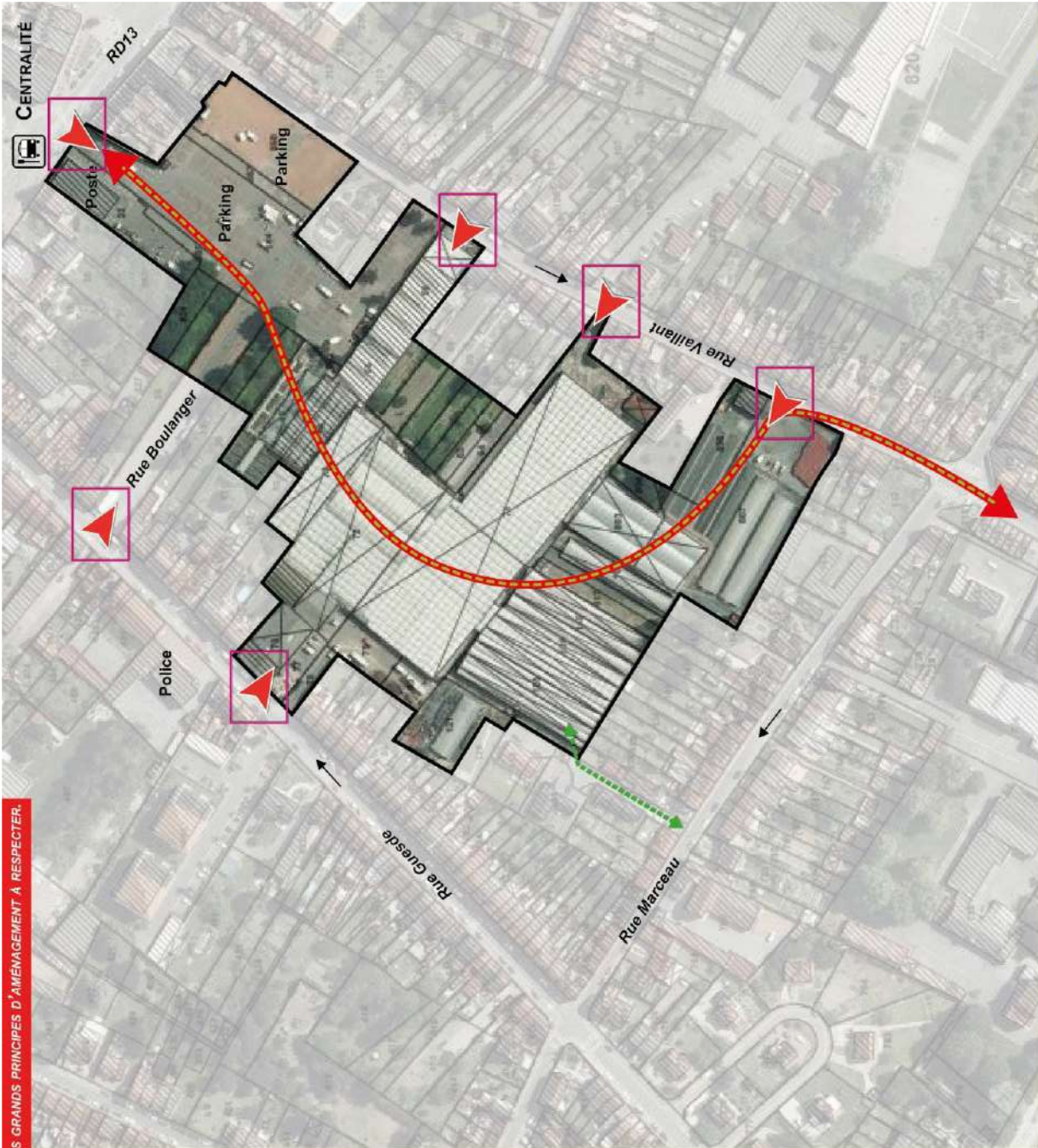
Le site sera raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement.

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 - 3,9 Ha
-  Principe de création d'un accès sécurisé à la zone
-  Sécurisation du carrefour
-  Principe de création d'une liaison piétonne
-  Arrêt de bus
-  Principe de desserte de la zone par un axe routier structurant (cheminement doux, traitement paysager) permettant la liaison entre le sud de la commune et le centre-ville
-  Sens de circulation existant
-  Il conviendra d'envisager la conservation et/ou réhabilitation de certaines serres existantes.
-  Il conviendra d'envisager la conservation et/ou réhabilitation de certaines serres existantes.



La zone sera mixte (commerces, logements) et devra accueillir un espace de rencontre.
 Une densité minimale de 40 logements/ha est imposée sur l'ensemble du site, soit au minimum 58 logements.
 Elle devra présenter un taux de végétalisation le plus élevé possible (espace vert, murs et toitures végétalisés,...)



SIN-LE-NOBLE

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SECTEUR SITUÉ ENTRE LA RUE VAILLANT ET LA RUE GUESDE.



IX. Z.A.C. DU RAQUET.

1. *Contexte et enjeux*

La zone dite du Raquet à aménager sur la commune de Sin-le-Noble présente une surface d'environ 123 Ha. Dans sa globalité la zone représente environ 166 Ha et est localisée sur trois communes de la Communauté d'Agglomération du Douaisis (CAD) : Douai et Sin-le-Noble.

La zone se trouve au sud de la commune entre les deux grands espaces urbanisés de la commune. Au nord on retrouve la centralité principale communale et au sud une centralité moins importante organisée autour du quartier des Epis. Les constructions présentes aux alentours sont de tous types : constructions traditionnelles urbaines, constructions récentes, habitations collectives, cités minières,...

Elle présentera une mixité fonctionnelle et sera dédiée à l'implantation de logements, d'équipements et de commerces.

La zone est actuellement bien desservie et accessible via la RD500, le boulevard périphérique des Epis, la rue Paul Foucaut (RD65), la rue Gauguin, l'avenue de la Fraternité et le chemin des Allemands. Certaines voies passent en périphérie du projet et d'autres la traversent.

La voie ferrée passe à proximité au nord et les réseaux de bus passent à proximité. Un réseau hiérarchisé et bien développé permet la bonne desserte de la zone.

La zone est en partie urbanisée (groupe scolaire, centre aquatique, chaufferie,...). L'occupation actuelle du sol est à dominante agricole avec quelques espaces boisés et de friches végétalisées.

L'intégration d'un projet d'une telle ampleur est l'enjeu principal de l'aménagement de la zone.

2. *Orientations particulières*

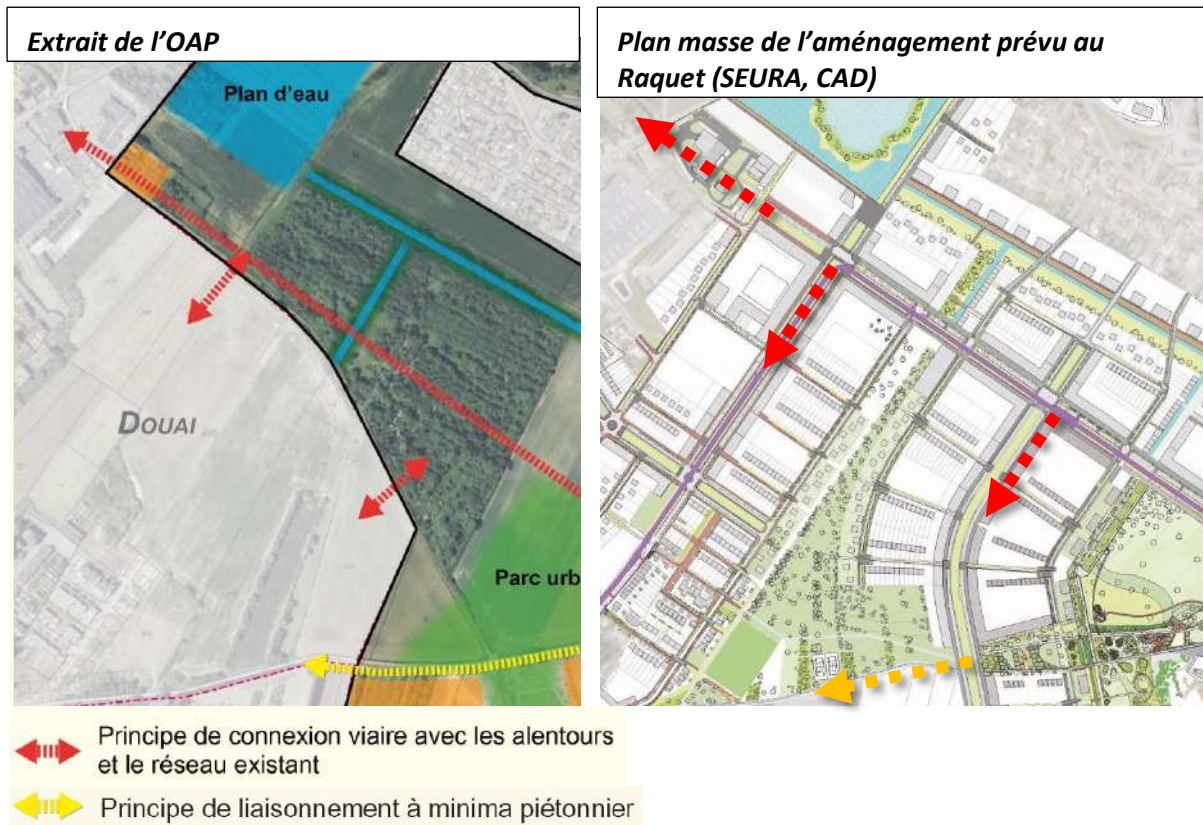
Accès au site

A. Les accès existants :

- Avenue Aimé Cesaire (au sud, raccordement avec les Epis), - Avenue de la Liberté, (au sud, raccordement avec les Epis),
- Rue de Lambres prolongée (depuis le nord-ouest, liaison avec Douai),
- Rue du Château d'eau,
- Rue Paul Gauguin,
- Avenue de la Fraternité,
- Chemin des Allemands : accès piéton sur la partie à l'ouest de la rue Paul Foucaut et accès automobile entre la rocade Est et la rue Paul Foucaut.

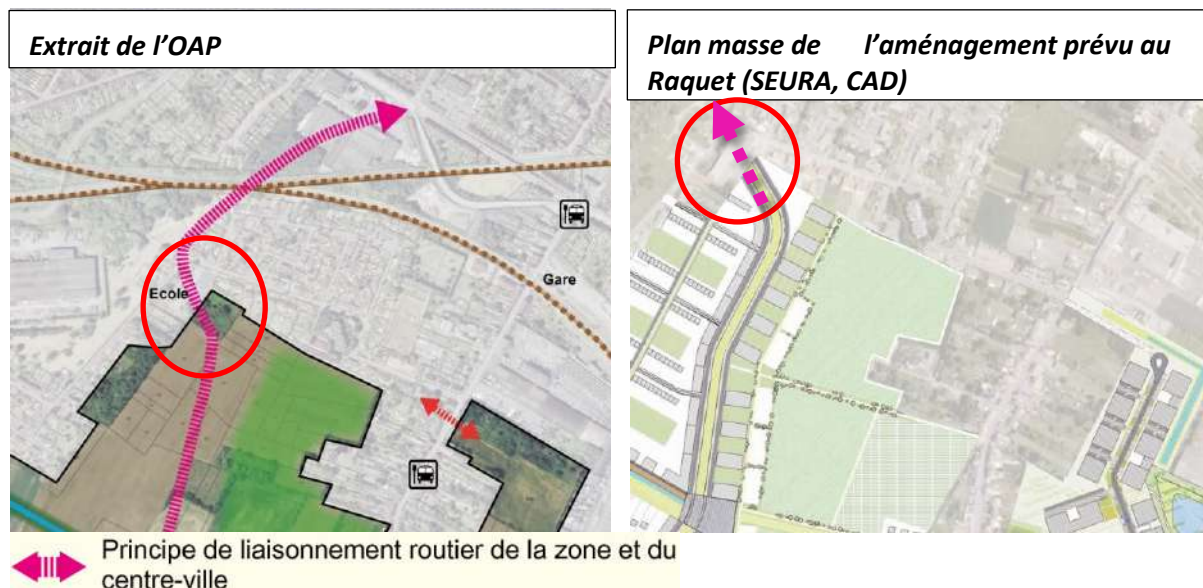
B. Accès ou raccordements avec l'existant à prévoir :

- **Raccordements avec la partie du Raquet située à Douai, soit les franges ouest :**



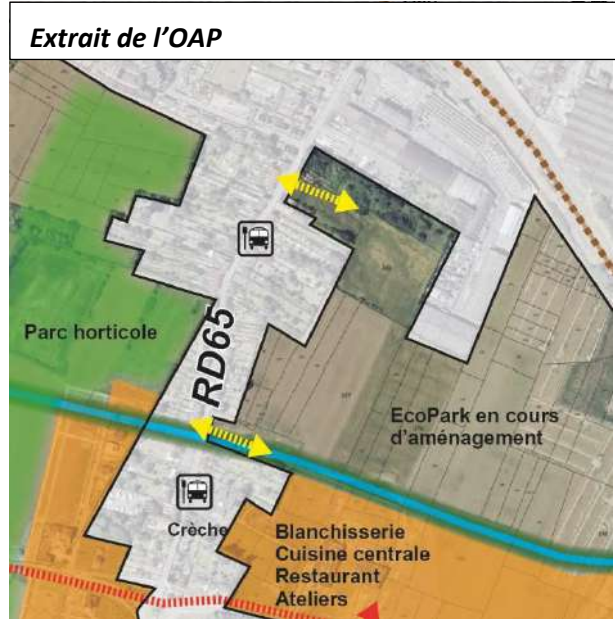
Au minimum deux accès permettant de relier l'aménagement de la ZAC du côté de Sin-le-Noble à l'aménagement du côté de Douai seront prévus à minima. Un autre accès est à prévoir dans le but de raccorder les futurs aménagements avec le chemin des Postes et/ou la rue Léo Lagrange de Douai.

- Raccordements avec le centre-ville de Sin-le-Noble :



L'aménagement du nord de la zone devra prévoir le passage d'un axe viaire de raccordement avec le centre-ville, en cohérence avec l'emplacement réservé défini sur le plan de zonage pour cet effet.

- Raccordement avec la rue Paul Foucault :



En plus du raccordement avec le rond-point existant au croisement de la rue Paul Foucault et du chemin des Allemands, des liaisons avec la rue Paul Foucault seront à prévoir depuis l'Ecopark pour faciliter les échanges inter-quartiers et éviter que les flux de véhicules ne se concentrent au même endroit.

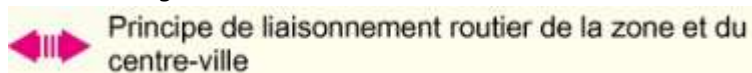
Voirie

- **Principe de création d'un axe transversal pour relier le centre-ville de Sin-le-Noble au quartier des Epis** : l'aménagement d'un axe de desserte nord-sud, prenant appui au sud sur le maillage existant, devra être réalisé au fur et à mesure de l'aménagement de la zone. Le tracé sera à déterminer finement en fonction de l'implantation du parc horticoles et du parc urbain.



Source : cartographie UrBycom

Renvoi à la légende du schéma d'OAP :

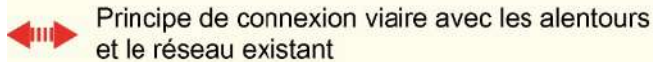


Le liaisonnement routier avec le centre-ville de Sin-Le-Noble devra intégrer une piste cyclable continue, sécurisée et qualitative d'un point de vue paysager. Il en est de même pour les liaisons avec la gare.

- **Principe de création d'un axe transversal est-ouest pour relier la partie du Raquet de Douai à la rocade Est (RD500)** : l'aménagement d'un axe de desserte est-ouest, prenant appui sur le maillage existant (chemin des Allemands et RD500 à l'est, et chemin des Postes et rue Léo Lagrange à Douai à l'Ouest), devra être réalisé au fur et à mesure de l'aménagement de la zone.



Renvoi à la légende du schéma d'OAP :

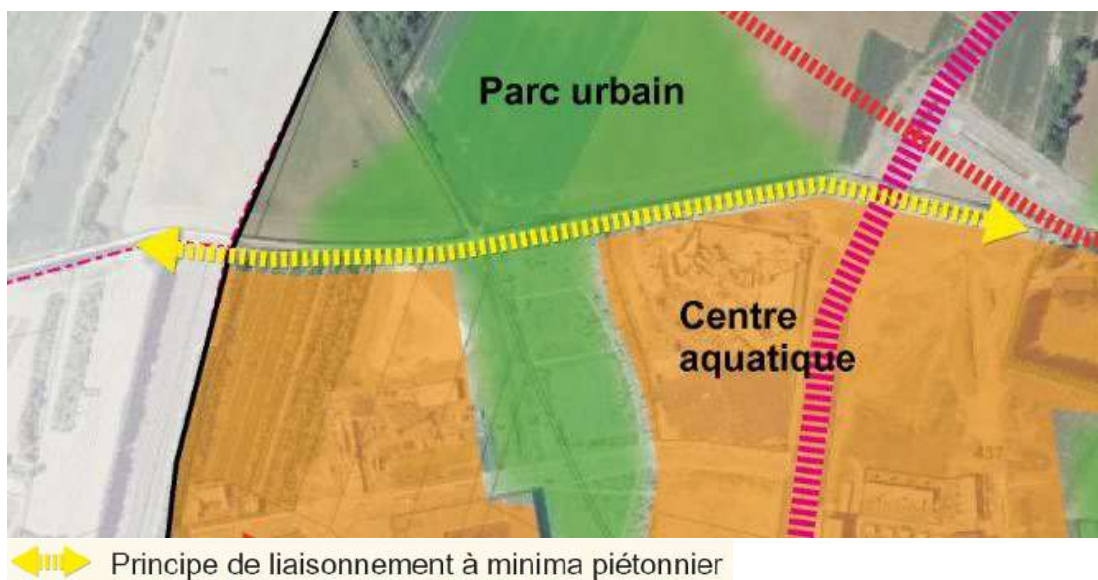


Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons. De plus, le schéma d'OAP reprend, par des flèches jaunes, des principes de connexions piétonnes et ou cyclables avec le maillage viaire existant et de voies piétonnes à conforter.

Le chemin des Allemands devra notamment être conforté en liaison douce, permettant de relier la Route Nationale de Douai à la rue Paul Foucault puis à la RD500 (ou rocade Est).

Extraits du schéma d'OAP :



Il s'agira de raccorder par un aménagement permettant à minima la circulation des piétons, les différentes voies existantes au moment de l'approbation du PLU : *A l'est du tracé :*



A l'ouest du tracé :



Desserte par les transports en commun

La zone doit intégrer le passage d'une ou de plusieurs ligne(s) de Transports en Commun en Site Propre. En effet, un Bus à Haut Niveau de Service doit desservir la zone en plusieurs points, qu'il sera nécessaire d'anticiper pour la création de voies adaptées au passage de ce mode de transport et aux différents points d'arrêt.

Par ailleurs, la gare de Sin-le-Noble sera à valoriser par le biais de liaisons automobiles, cyclables et piétonnes qualitatives, accessibles à tous et sécurisées, depuis l'Ecopark et depuis l'écoquartier du Raquet.

Intégration paysagère, urbaine et environnementale

Afin d'agréments le cadre de vie de ce secteur, il conviendra de développer des espaces publics verdoyants.

Deux parcs seront à aménager à minima :

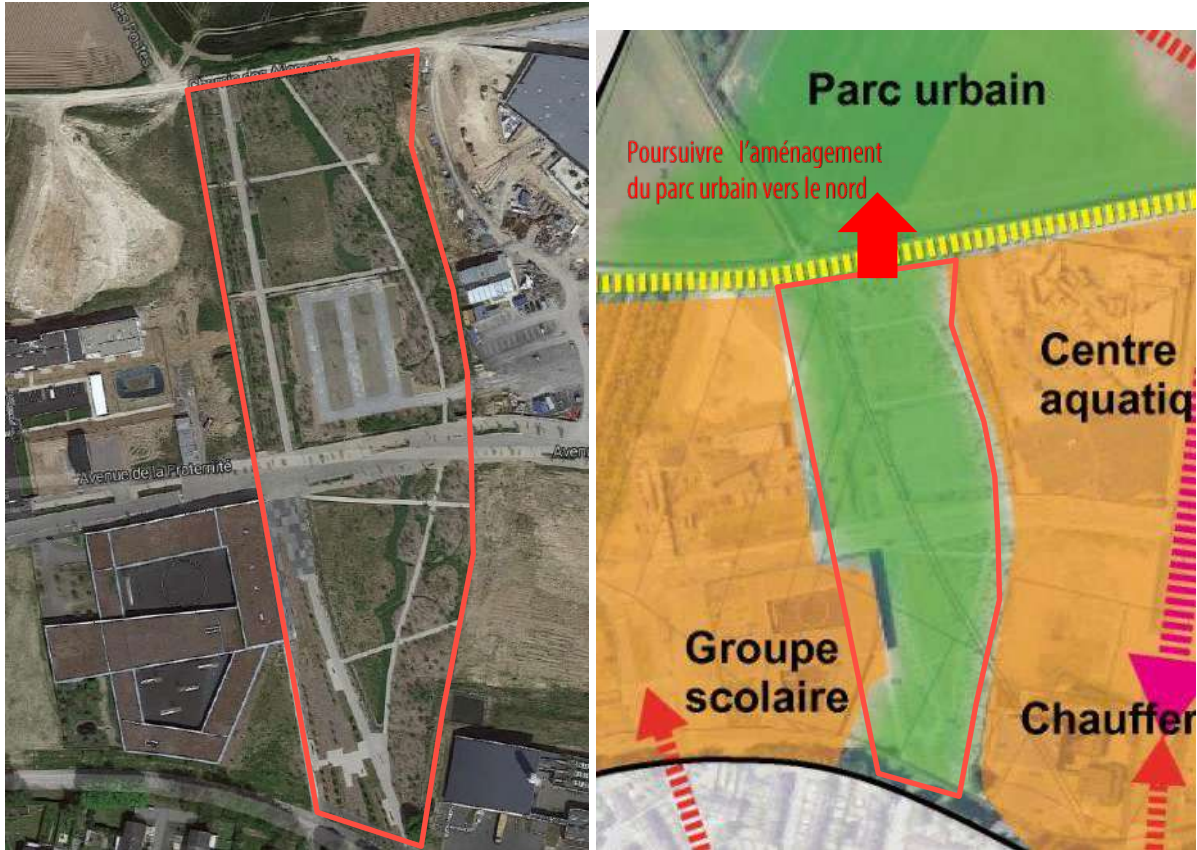
- un parc urbain, dont l'aménagement a commencé sur la partie sud-ouest de la ZAC : il sera nécessaire de poursuivre l'aménagement de ce parc vers le nord, au nord du chemin des Allemands.
- un parc horticole, qui admettra certains usages liés à l'activité agricole. Son implantation sera privilégiée sur le périmètre de protection du captage d'eau potable, pour assurer une préservation de la ressource en eau. Son aménagement a également commencé. Aujourd'hui, un jardin partagé existe au sud du chemin des Allemands. Comme le parc urbain, l'aménagement du parc horticole devra se poursuivre vers le nord.

Ils sont repris en vert, de manière schématique, sur le schéma d'OAP :



Secteur privilégié pour l'aménagement d'espaces verts communs

Extrait de Google Earth pour illustrer l'avancement de l'aménagement du **parc urbain sud** :

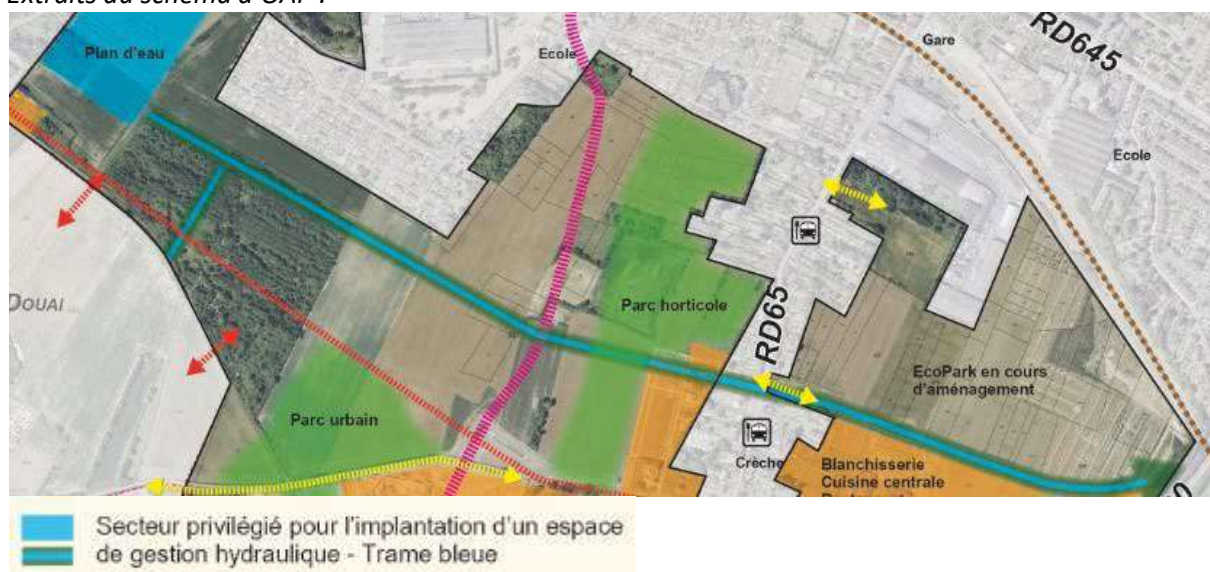


Extrait de Google Earth et Street View pour illustrer l'avancement du **parc horticole** :



De plus, un principe de corridor bleu sera à aménager pour traverser le site d'est en ouest. Il s'agira de favoriser la gestion hydraulique du site tout en alimentant une trame bleue, propice à la promenade mais aussi à la circulation des espaces (faune et flore) :

Extraits du schéma d'OAP :



Cet aménagement devra s'accompagner de l'aménagement d'un plan d'eau, qui sera à privilégier au nord-ouest du site. La traversée de la rue Paul Foucaut est un enjeu fort à traiter. Elle pourra se faire en sous-terrain, du moment que la continuité permettant une gestion hydraulique efficace est assurée.

Extrait du schéma d'OAP :



D'autres espaces de respirations pourront être aménagés pour compléter ce maillage vert et bleu.

D'autre part, les espaces de stationnement situés en dehors des parcelles privées devront être réalisés à l'aide de matériaux perméables permettant une infiltration des eaux.

Programmation et organisation

La zone d'étude sera mixte et dédiée aux logements, commerces, activités de services ou encore aux activités économiques (plus particulièrement dans l'Ecopark), organisés autour de voiries primaires, secondaires et tertiaires (espaces de rencontre) et de parcs publics ou espaces verts communs.

Une densité moyenne globale sera attendue de 40 logements / ha minimum sur l'ensemble des secteurs dédiés au logement, hors espaces verts voirie.

Pour assurer une mixité de typologies de logements à créer, il sera nécessaire de **faire varier la densité de logements** selon la proximité de la future ligne de BHNS et des autres points de desserte par les transports en commun : plus on est proche, plus la densité doit être élevée.

Un objectif minimal de mixité sociale est à atteindre, réparti différemment selon les phases :

- phase 1 : pas d'objectif minimal visé de programmation de logements locatifs sociaux ;
- phase 2 : un objectif minimal de 20% de logements locatifs sociaux à prévoir ;
- phase 3 : un objectif minimal de 25% de logements locatifs sociaux à programmer.

Les trois phases d'aménagement des logements sociaux devant être suivies : 2018-2020, 2020-2025 et 2025-2030.

Prise en compte des risques

Des cavités souterraines peuvent être présentes. Il conviendra de les prendre en compte lors de l'aménagement de la zone.


Equipement en réseaux du site

Le site sera raccordé, au fur et à mesure de son aménagement, au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement. Le réseau de chaleur urbain peut desservir la zone. Le raccordement à ce réseau ne pourra être imposé aux nouvelles constructions qu'une fois le classement du réseau.

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 : 123 Ha
-  Secteur construit ou en cours de construction
-  Secteur privilégié pour l'aménagement d'espaces verts communs
-  Principe de connexion vitrière avec les alentours et le réseau existant
-  Principe de liaisonnement routier de la zone et du centre-ville
-  Principe de liaisonnement à minima piétonnier
-  Secteur privilégié pour l'implantation d'un espace de gestion hydraulique - Trame bleue
-  Limite communale
-  Arrêt de bus

Le BHNS desservira la zone d'étude

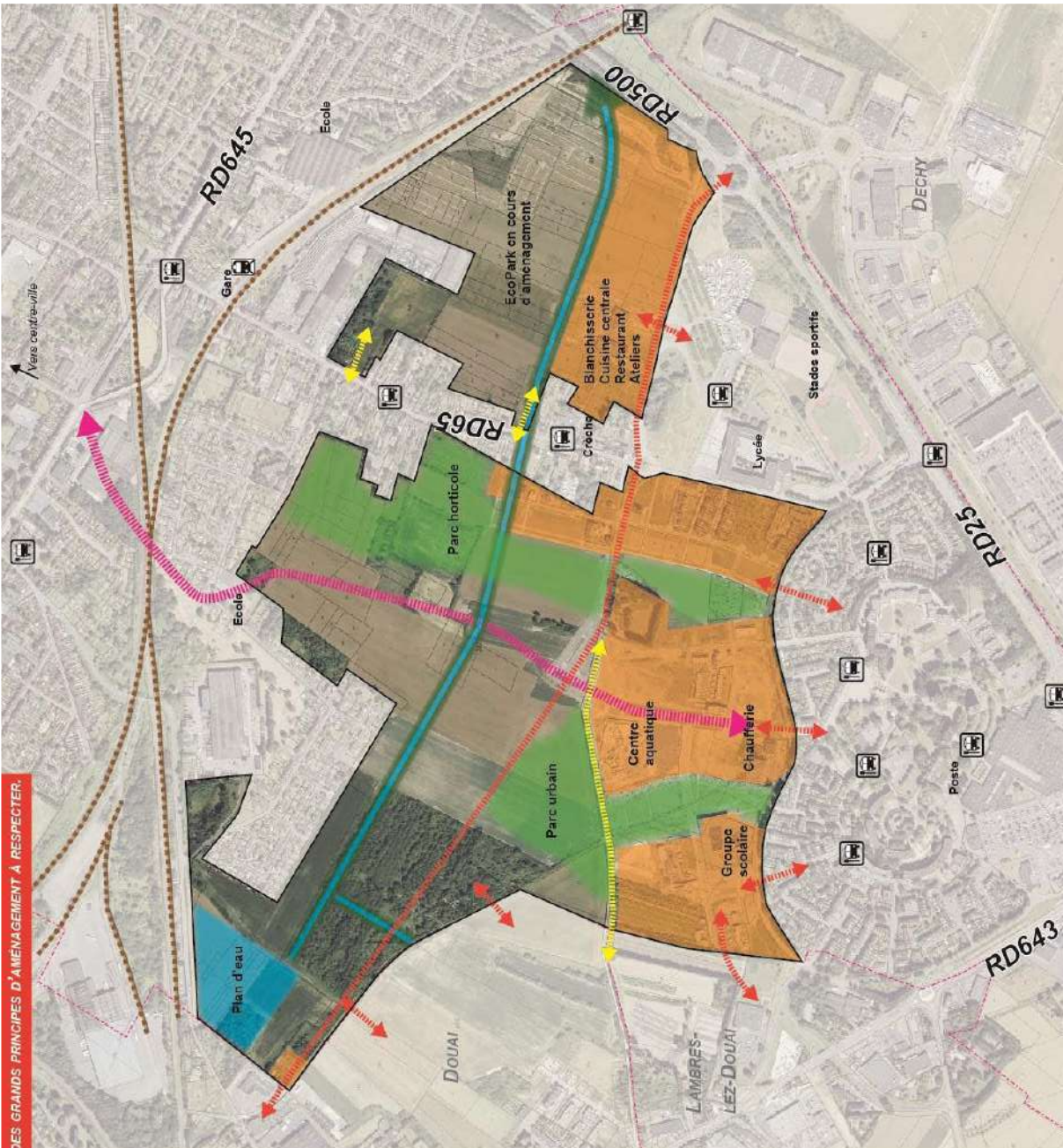
Il conviendra de respecter un développement moyen de 80 logements par an au maximum.

Il conviendra de respecter une densité de 40 logements par hectare sur l'ensemble de la zone.

La zone d'étude est concernée par :

- le captage d'eau potable
- des sites Basol et Basias
- une ICPE
- des cavités et/ou effondrements
- des retraites et gonflements des argiles d'aléa faible

Il conviendra de tenir compte de ces éléments lors de l'aménagement de la zone.



SIN-LE-NOBLE



ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - Z.A.C. DU RAQUET.

X. SECTEUR SITUE ENTRE LA VOIE FERREE ET L'AVENUE LECLERC.

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié au logement et/ou à l'activité économique et/ou à l'activité commerciale se trouve au sud du tissu urbain principal communal et à faible distance de la centralité économique. Il s'agit d'un projet de renouvellement urbain et plus précisément de requalification d'une friche économique en secteur potentiellement mixte.

La zone d'étude est occupée par des bâtiments dédiés à l'activité économique et des espaces végétalisés sur environ 3,24 Ha.

Le projet est bordé au nord par l'avenue Leclerc (RD645, axe structurant de la commune) et par des jardins. Un lotissement résidentiel borde l'ouest de la zone. L'est est limité par la ligne du BHNS et le sud par la voie ferrée.

Le contexte urbain aux abords du projet présente des constructions économiques, d'équipement et résidentielles anciennes et récentes, groupées, mitoyennes et allant de R+C à R+1+C.

La proximité des transports en commun présente une desserte adaptée. Actuellement, la zone est accessible depuis l'avenue Leclerc.

Le projet s'intègre parfaitement dans le tissu urbain car il bénéficie de la proximité d'équipements, de commerces et d'un réseau viaire développé.

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



Les bâtiments économiques actuellement présents sur la zone d'étude

2. Orientations particulières

Accès au site

La zone comprend potentiellement trois accès. Un accès à minima piétonnier la reliant au lotissement voisin au sud-ouest pourra être aménagé. Il s'agira d'un accès secondaire.

1 à 2 accès primaires pourront être aménagés dans le cas où le projet de voirie structurante serait réalisé. Le premier se fera depuis l'avenue Leclerc (RD645 – axe structurant communal) dans le prolongement de la rue Vaillant. Il n'est actuellement pas adapté à la desserte. Il conviendra de le

recalibrer pour desservir la zone. Le second se fera au sud-ouest afin de traverser la voie ferrée et de rejoindre les quartiers au sud de la zone.

Ces accès pourront supporter la voirie de desserte. Les carrefours créés devront être sécurisés.

Voirie

Une voirie primaire de desserte bouclant la zone pourra potentiellement être aménagée. Elle desservira la zone depuis les accès créés. Celle-ci structurera la zone d'étude et structurera la commune en réalisant la jonction entre le centre-ville au nord et la Z.A.C. du Raquet.

Elle devra être accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux et sera sécurisée pour l'ensemble des usagers.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons.

De plus, une liaison à minima piétonne devra être aménagée au sud-ouest de la zone vers le lotissement résidentiel voisin (rue Cécina).

Intégration paysagère et espace public

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce projet et les alentours, il conviendra d'aménager de conserver et conforter le linéaire végétalisé au sud entre la zone et la voie ferrée. De plus, une frange paysagère sur la frange ouest de la zone de projet en relation avec les habitations devra être créée. Ceci permettra de gérer les nuisances, notamment visuelles, entre les différents secteurs.

Enfin, dans le cas où des bâtiments économiques seraient implantés, il conviendra d'atténuer leur impact sur les habitations voisines. Ainsi, une bande paysagère de recul de 15m devra être aménagées le long de la frange ouest de la zone.

Programmation et organisation

La zone d'étude sera mixte : habitat et/ou activité économique et/ou activité commerciale.

Elle devra respecter une densité minimale de 50 logements par hectare si des logements sont prévus. Si la voie primaire structurante est réalisée et si des commerces sont prévus, ils devront prendre place en rez-de-chaussée des constructions implantées en front à rue du nouvel axe viaire créé et les logements viendront surmonter les commerces. La densité utilisée est une densité hors espaces publics.

Un autre front à rue devra être aménagé le long de l'avenue Leclerc (RD645).

Cette zone devra faire l'objet d'une opération d'aménagement d'ensemble, ou d'un découpage en plusieurs phases qui devront chacune respecter la densité minimale de logements imposée.

La requalification du site et la construction de nouveaux logements ne pourra débuter qu'à partir de 2025 (troisième phase).

Un objectif de production de logements locatifs sociaux est attendu à hauteur de 35% minimum.

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 - 3,24 Ha

□ Sécurisation du carrefour crée pour l'accès à la zone

↕ Principe de création potentielle d'un axe viaire structurant entre la zone d'étude (et le centre-ville au nord) et le sud de la commune et le projet de Z.A.C. La voie devra être accompagnée d'un cheminement piétonnier et d'un traitement paysager (voirie liant le nord de la voie ferrée avec les quartiers situés au sud de celle-ci)

● Principe d'aménagement d'un traitement végétalisé des franges

● Principe de conservation du linéaire végétalisé

▨ Principe de création d'une bande paysagère de recul de 15m (si activités économiques implantées à proximité des habitations)

▨ Principe de création d'un front à rue

↔ Principe de création d'une connexion à minima piétonne entre les zones

Principe à appliquer si le projet d'axe viaire structurant est réalisé

▨▨▨ Principe d'implantation de commerces en rez-de-chaussée et en front à rue surmontés de logements

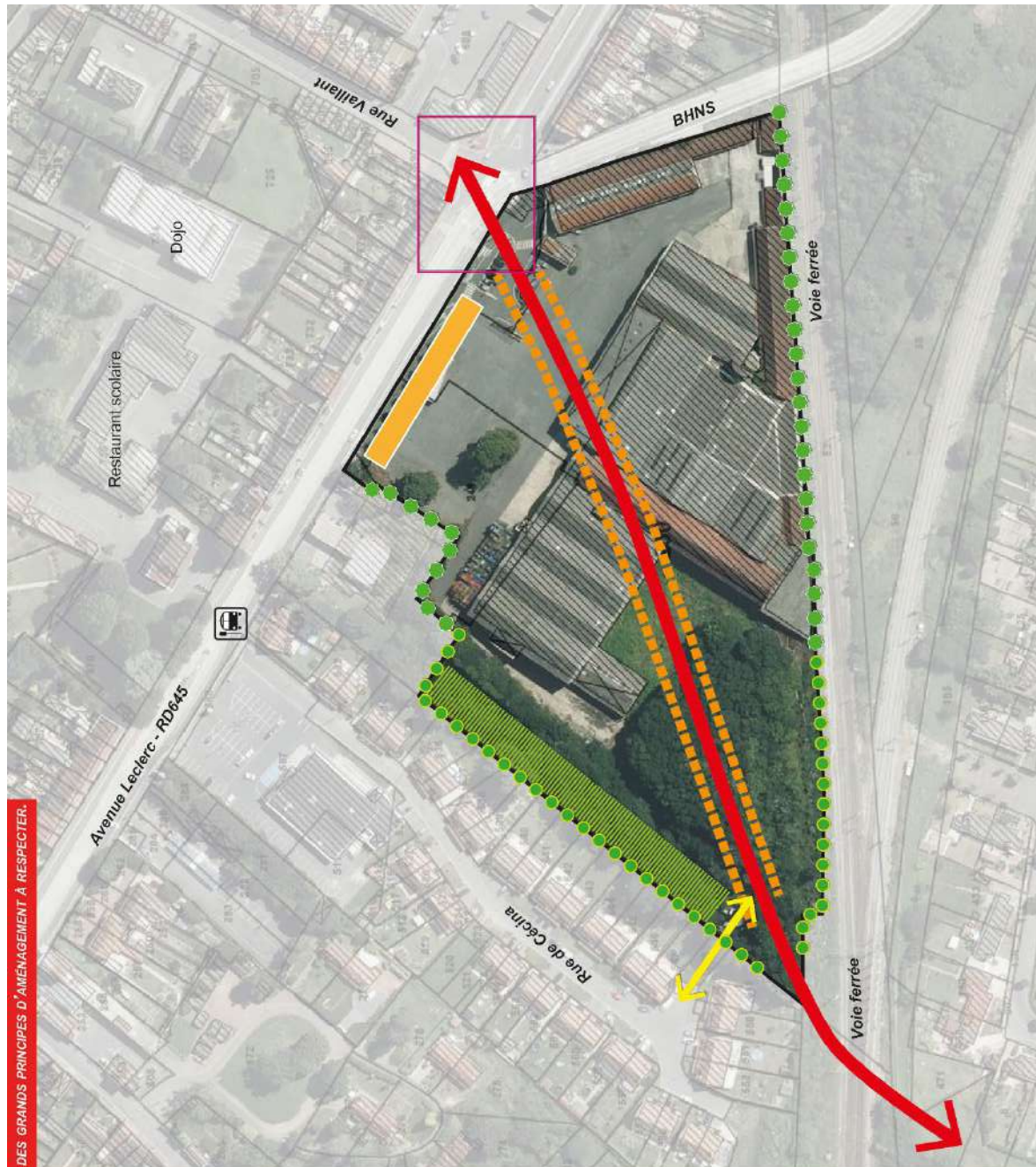
La zone d'étude est dédiée au développement de l'activité économique et/ou commerciale et/ou de l'habitat

Si des logements sont prévus, il conviendra de respecter une densité minimale de 50 logements par hectare

Il conviendra d'aménager a minima 35% de logements sociaux au sein de la zone

SIN-LE-NOBLE

20m



XI. SECTEUR SITUE ENTRE LA RUE DE CASTELNAUDARY ET LA RUE FOUCAUT.

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié au logement et à l'activité économique se trouve au sud du tissu urbain principal communal.

Il s'agit d'un projet de densification en profondeur d'espaces en friche et de jardins en cœur d'îlot. La zone d'étude est actuellement en grande partie végétalisée et représente une surface d'environ 1,6 Ha.

Le projet est bordé au nord par la voie ferrée, à l'est et à l'ouest par des habitations (cité minière organisée autour de la rue de Castelnaudary). Le sud est bordé par la rue de Montréal. La zone est accessible depuis la rue de Montréal au sud.

Un projet de mosquée est en cours de construction à l'est de la zone.

Le contexte urbain aux abords du projet présente des constructions résidentielles prenant la forme d'habitat minier ou d'habitat urbain traditionnel et récent. Les logements sont le plus souvent groupés et mitoyens avec un jardin. Les hauteurs vont de R+C à R+1+C.

Le projet s'intègre parfaitement dans le tissu urbain car il bénéficie de la proximité d'équipements, de commerces et d'un réseau viaire développé.

L'intégration du projet dans un environnement résidentiel est l'enjeu principal.



La zone d'accès au sud et la zone d'accès à l'est de la zone

2. *Orientations particulières*

Accès au site

Au moins quatre accès à la zone seront aménagés de façon sécurisée. Ils seront dédiés à l'accès routier et /ou piétonnier :

- 1 accès routier depuis la rue de Montréal au sud,
- 1 accès routier vers le projet de mosquée et ralliant la rue Foucaut à l'est,
- 1 accès piétonnier au nord-ouest depuis l'emplacement réservé vers la rue de Castelnaudary,
- 1 accès piétonnier au nord-est le long de la voie ferrée vers la rue Foucaut.

L'ensemble des carrefours créés devront être sécurisés.

Voirie

Un principe de bouclage viaire sera aménagé au sein de la zone. Il se fera au moyen d'une voirie accompagnée d'un cheminement piétonnier et d'un traitement paysager. Cette voirie desservira la zone depuis les accès créés. Celle-ci structurera la zone d'étude. Cette voirie pourra prendre la forme d'une voie partagée. Elle devra être accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux et sera sécurisée pour l'ensemble des usagers.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons. De plus, un accès piétonnier potentiel pourra être aménagé au nord-ouest de la zone vers la rue de Castelnaudary depuis l'emplacement réservé du PLU. Une seconde liaison piétonne devra être aménagée au nord-est de la zone. Elle longera la voie ferrée et permettra aux piétons de rejoindre aisément le centre de la commune via la rue Foucaut en toute sécurité.

Intégration paysagère

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce projet et les alentours, il conviendra :

- d'aménager une frange paysagère sur les franges de la zone de projet en relation avec les habitations à l'ouest et en partie à l'est.
- de conserver et conforter le linéaire végétalisé existant sur la frange est et la frange nord en relation avec la voie ferrée.

Ceci permettra de gérer les nuisances, notamment visuelles, entre les différents secteurs. L'aire de stationnement devra être réalisée à l'aide de matériaux perméables.

Programmation et organisation

La zone d'étude accueillera des activités économiques et des constructions résidentielles. Il devra respecter une densité minimale de 35 logements par hectare. La densité utilisée est une densité hors espaces publics. Il conviendra d'implanter à minima 50% de logements locatifs sociaux au sein de la zone.

Le projet de mosquée à l'est de la zone devra être liaisonné avec la zone d'étude. A l'interface entre les deux zones sera aménagée une aire de stationnement perméable.

Prise en compte des risques

Des cavités souterraines peuvent être présentes. Il conviendra de les prendre en compte lors de l'aménagement de la zone.

Equipement en réseaux du site

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

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 - 1,6 Ha
- Principe de création d'un accès sécurisé à la zone
- Principe de création d'un bouclage viaire : voie routière accompagnée d'un cheminement piétonnier et d'un traitement paysager
- Principe de liaisonnement viaire de la zone avec le projet voisin
- Sécurisation du carrefour
- Principe d'aménagement d'un traitement végétalisé des franges
- Principe de conservation et renforcement du linéaire végétalisé
- Principe de conservation d'une perméabilité au sein de la zone afin d'envisager une potentielle connexion piétonne
- Emplacement réservé du PLU - accès
- Principe de création d'une liaison piétonne entre la zone et la rue Foucault
- Projet en cours à liaisonner de façon viaire avec la zone d'étude
- Zone privilégiée pour l'implantation d'une aire de stationnement perméable

La zone est dédiée au logement et à l'activité économique
 Il conviendra de respecter une densité minimale de 35 logements par hectare sur l'ensemble de la zone
 Il conviendra d'aménager à minima 50% de logements sociaux au sein de la zone



SIN-LE-NOBLE

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SECTEUR SITUÉ ENTRE LA RUE DE CASTELNAUDARY ET LA RUE FOUCAULT.



XII. RENOUVELLEMENT URBAIN DE LA CITE COURTECUISSIE EN BEGUINAGE.

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié à la création d'un béguinage se trouve au sud du tissu urbain principal communal et de la centralité économique de Sin-le-Noble et plus précisément à proximité de la voie ferrée et de la RD645.

Il s'agit d'un projet de renouvellement urbain d'une ancienne cité minière (Cité Courtecuisse) permettant de réinvestir en profondeur des espaces auparavant urbanisés.

La zone d'étude est occupée par d'anciennes habitations et quelques voiries sur environ 1,12 Ha.

Le projet est bordé essentiellement par des jardins et des activités commerciales.

L'habitat alentour est ancien avec de l'habitat mitoyen de ville et de l'habitat groupé de lotissement allant de R+C à R+1+C.

Actuellement, l'accès à la zone est possible depuis les anciennes voiries existantes depuis la rue de Lambres.

L'avenue Leclerc et la rue de Cécina bordent indirectement la zone de projet.

Le projet s'intègre parfaitement dans le tissu urbain car il s'inscrit en renouvellement urbain et il bénéficie de la proximité d'équipements et des commerces de la centralité communale.

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



L'accès existant le long de la rue de Lambres et quelques végétaux remarquables à conserver dans l'idéal

2. Orientations particulières

Accès au site

Trois accès à la zone pourront être aménagés de façon sécurisée. Ils seront dédiés à l'accès routier et /ou piétonnier :

- 1 accès principal depuis la rue de Lambres,
- 1 accès potentiel depuis l'avenue Leclerc, aménagé sur une parcelle libre de construction, - 1 accès potentiel depuis la rue de Cécina, aménagé sur une parcelle libre de construction.

Ces accès pourront supporter la voirie de desserte.

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

Voirie

Une voirie de desserte sécurisée devra être aménagée depuis le ou les accès définis. Elle devra permettre une évolution sécurisée des véhicules à moteur et des modes de circulation doux. Si les accès potentiels sont aménagés, il conviendra de réaliser des voies sécurisées permettant de desservir la zone.

Afin de limiter l'impact du projet, il conviendra d'envisager la reprise maximale des voiries existantes au sein de la zone.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long des voiries par les piétons et permettra de rallier le centre-ville et les quartiers alentours. Une liaison sécurisée sera aménagée entre la zone et la RD645. Deux arrêts de bus se situent à proximité de la zone.

Vocation de la zone

La zone sera dédiée à la création d'un béguinage.

Intégration paysagère et environnementale

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par celui-ci, il conviendra de réaliser un traitement végétalisé sur les franges de la zone de projet en relation avec les habitations et activités existantes. Les arbres remarquables existants devront être conservés dans la mesure du possible.

Les espaces de stationnement devront être réalisés à l'aide de matériaux perméables permettant une infiltration des eaux.

Programmation

La zone d'étude devra respecter une densité minimale de 40 logements par hectare. Le béguinage représentera les logements sociaux. La densité utilisée est une densité hors espaces publics.








Équipement 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 - 1,12 Ha
-  Principe de création d'un accès routier et piétonnier sécurisé à la zone
-  Principe de création d'un accès potentiel routier et/ou piétonnier sécurisé à la zone
- Une voirie de desserte sécurisée pour les déplacements doux et motorisés devra être aménagée au sein de la zone
-  Principe de création potentielle d'une voie sécurisée adaptée à la desserte de la zone
-  Principe de création potentielle d'une voie douce sécurisée adaptée à la desserte de la zone
-  Principe de conservation des végétaux existants et confortement de la haie sur les franges en lien avec les habitations et les activités économiques
-  Arrêt de bus



Afin de limiter l'impact du projet, il conviendra d'envisager la reprise maximale des voiries existantes au sein de la zone

Les arbres remarquables existants devront être conservés dans la mesure du possible

La zone sera dédiée à la création d'un bôguinage : logements sociaux

Il conviendra de respecter une densité minimale de 40 logements par hectare sur l'ensemble de la zone

XIII. AMENAGEMENT DU POLE GARE EN POLE MULTIMODAL

1. *Contexte et enjeux*

Le pôle gare actuel se situe au centre géographique de la commune. Il est donc implanté entre le tissu urbain principal de la commune et le sud en plein développement avec la ZAC du Raquet (économie, habitat, équipement,...).

La bonne desserte du secteur est un enjeu majeur du territoire. C'est pour cela qu'il convient d'envisager la création d'un pôle multimodal permettant de croiser les multiples offres de déplacements offertes par le territoire. Ainsi, l'actuel pôle gare pourrait offrir aux voyageurs la possibilité de choisir entre des déplacements par les transports en commun (bus, train), des déplacements doux (cycles, piétons,...) vers la zone du Raquet, mais également vers les autres secteurs résidentiels (tissu urbain principal,...) et des déplacements motorisés à l'aide de véhicules personnels (covoiturage,...).

2. *Orientations particulières*

Développement de l'existant

Cette volonté induit dans un premier temps la restructuration et l'extension de l'espace actuel dédié au stationnement afin d'accueillir les différents types de transport en toute sécurité avec des espaces bien définis permettant les manœuvres et une bonne orientation des utilisateurs.

Déplacements doux

Depuis ce pôle et à proximité devront être aménagées ou confortées certaines liaisons douces permettant de rallier les différents quartiers. Ainsi, la future zone de développement (résidence et économie) et la cité du Puits du Midi seront raccordées, de même que l'EcoPark et les secteurs résidentiels du projet du Raquet. Ceci induira la sécurisation des déplacements le long de la RD65, notamment au niveau des intersections et franchissements (voie ferrée, RD,...).

Transports en commun

Une ligne du BHNS existe à quelques centaines de mètres de la gare le long de la RD645. La proximité de cette offre est idéale pour le développement du pôle multimodal.

De plus, deux arrêts de bus de la ligne 13 sont implantés le long de la RD65 au nord et au sud à quelques centaines de mètres du pôle gare.

La sécurisation de la RD65 pour tous les usagers est donc indispensable pour permettre le lien entre les différentes offres de déplacement.

Traitement paysager

Afin d'intégrer la zone dans son environnement et de la rendre agréable pour les usagers, il conviendra de réaliser une gestion paysagère végétalisée des franges. Ainsi, la façade du pôle (RD65) devra être végétalisée, au même titre que les interfaces avec les habitations, les jardins et les entreprises existants au nord.

De plus, la frange est du futur pôle devra être végétalisée afin de délimiter les espaces et de les agréments.

Valorisation de l'existant

Afin de conserver une partie de l'identité actuelle de la zone, il conviendra de conserver et de revaloriser si nécessaire la voie pavée traversant l'aire de stationnement. Celle-ci devra permettre le déplacement au sein du pôle mais également l'accès à l'est de la zone.

Connexion

Pour être efficace et adaptée, la zone de projet devra être connectée de la meilleure façon possible à l'ensemble du réseau de déplacement existant, ainsi qu'à l'ensemble des secteurs l'entourant. Il conviendra donc de conserver un accès vers l'est de la parcelle afin de desservir les secteurs situés en profondeur.


Sécurisation

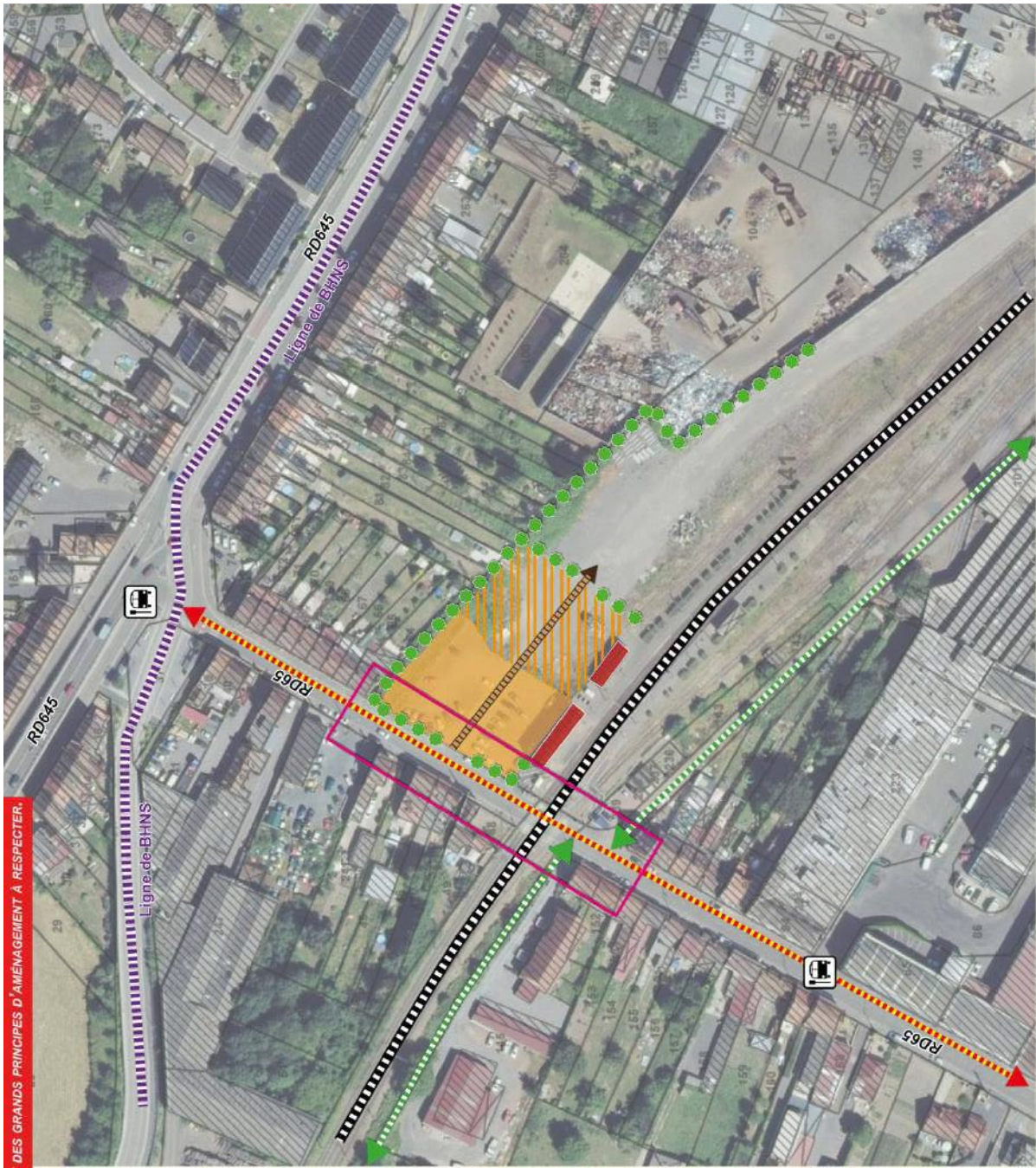
L'ensemble des linéaires de déplacement : voies douces, RD65,... devra être sécurisé pour l'ensemble des usagers. Ceci est également valable pour toutes les traversées et carrefours en lien avec ces déplacements.

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.

-  Ligne de BHNS existante
-  Voie piétonne à développer ou à maintenir et sécurisation des tracés vers l'EcoPark et les secteurs résidentiels
-  Sécurisation de la RD65 pour l'ensemble des déplacements, notamment doux
-  Sécurisation des traversées (RD, voie ferrée) et des abords du pôle multimodal
-  Gare
-  Conservation de la voie pavée et de l'accès vers les espaces alentours
-  Restructuration du parking et aménagement d'une aire multimodale : cyclés, piétons, bus, train,....
-  Extension de la zone multimodale
-  Réalisation d'un traitement paysager des interfaces du pôle multimodal
-  Voie ferrée
-  Arrêt de bus de la ligne 13



La zone est dédiée à l'aménagement d'un pôle multimodal de déplacement.



SIN-LE-NOBLE

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - AMENAGEMENT DU POLE GARE EN POLE MULTIMODAL.



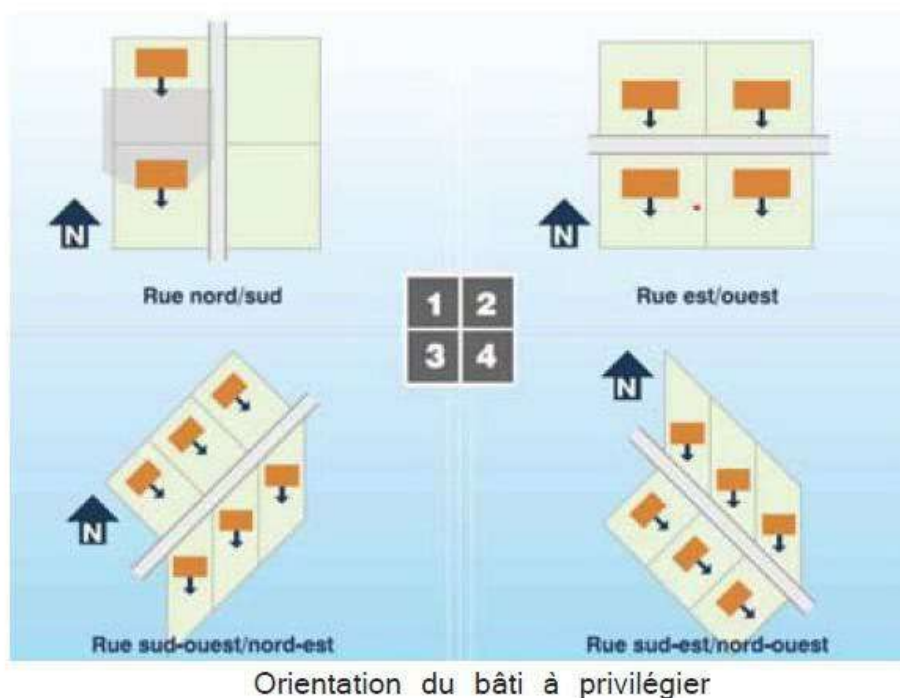
XIV. RECOMMANDATIONS POUR L'AMENAGEMENT DES ZONES D'ETUDES

Aménagement bioclimatique

L'urbanisation de la zone devra être basée sur des réflexions prenant en compte l'aménagement bioclimatique. L'opération devra s'adapter son environnement (et non l'inverse) et en tirer le plus de bénéfices possibles 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.



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 développer le réseau de chaleur existant.
- 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 de critères à étudier lors de la conception du projet.
- Utiliser le principe de la géothermie comme une opportunité/possibilité sur l'ensemble des zones (en particulier sur les zones multifonctionnelles).

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.

La création de zones de rencontre sera privilégiée autant que possible, notamment dans les secteurs à vocation exclusivement résidentielle. Il s'agit de favoriser la place du piéton et du cycliste par rapport à celle de la voiture, et d'inverser le rapport de force entre automobile et modes doux. L'espace public (ou ouvert au public), doit être, le plus possible, rendu aux piétons et cyclistes.



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.

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).

Il conviendra de conditionner les aménagements, constructions, installations et travaux au respect de performances environnementales renforcées permettant de préserver, voire de reconquérir la qualité de l'eau. Ces orientations devront se faire en cohérence avec le schéma directeur d'assainissement ou de gestion des eaux pluviales et le schéma d'alimentation en eau potable s'ils existent.

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 implanter sur des constructions annexes,

- Les implanter 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.