

SIVOM de Courcelles-lès-Lens, Dourges, Evin-Malmaison, Leforest et Noyelles-Godault

Orientations d'Aménagement et de Programmation

Modification de droit commun prescrite le	7 avril 2023
Approuvée le	28 février 2025

1. AVANT-PROPOS	2
2. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME	
• Courcelles-lès-Lens	
• Ilot situé entre la rue Darchicourt et la rue Cordier	3
• Ilot situé entre la rue Gambetta et l'impasse Briquet	5
• Douges	
• Secteur situé entre le chemin du Puits et la RD161	7
• Secteur situé entre l'allée des Pinsons et la rue du Dr Faille	11
• Ilot situé entre la rue Hoche et la voie ferrée	14
• Evin-Malmaison	
• Ilot situé entre la Cité des Employés et la rue Emile Basly	16
• Ilot situé entre les rues Lamendin, Jaurès et Mirabeau	18
• Leforest	
• Ilot situé entre la rue d'Aurillac et la rue F. Evrard	20
• Ilot situé entre la rue Emile Basly et la rue d'Abbeville	23
• Ilot situé entre la rue de Cayeux et le chemin des Ecoliers	25
• Parcelles situées entre la rue des grands Champs et la rue de Cayeux	28
• Noyelles-Godault	
• Ilot situé entre la rue J. Ferry et la rue Gambetta	30
• Ilot situé entre la rue du 8 Mai 1945 et la RD160	32
• Ilot situé entre la rue Emile Zola et la centrale électrique	34
• Ilot situé entre la rue de Beaumont et l'avenue de la République	37
• Ilot situé entre la rue Pasteur et la RD160	38
RECOMMANDATIONS POUR L'AMENAGEMENT DES ZONES D'ETUDE	40

AVANT-PROPOS

Le Plan Local d'Urbanisme et les orientations d'aménagement

Dans le cadre de la concrétisation des orientations générales d'aménagement figurant au PADD, le territoire a défini un secteur sur lequel sont envisagés des aménagements particuliers.

Il s'agit, dans le présent document, de préciser les conditions particulières d'aménagement et d'urbanisme du secteur de développement urbain.

Les présentes orientations concernent les zones de développement immédiat, par opposition aux zones à urbaniser à moyen et long terme.

Ces orientations sont établies en vue de garantir un minimum de qualité à ces zones d'extension urbaine.

Ce document est établi conformément aux articles L.123-1 et R.123-3-1 du code de l'urbanisme :

Extrait de l'article L.123-1 : "Les plans locaux d'urbanisme [...] peuvent, en outre, comporter des orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Ces orientations peuvent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre, notamment pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics".

Article R.123-3-1 : "Les orientations d'aménagement peuvent, par quartier ou par secteur, prévoir les actions et opérations d'aménagement mentionnées au troisième alinéa de l'article L.123-1".

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 D'URBANISME POUR LA COMMUNE DE COURCELLES-LES-LENS



Orientations particulières

Les orientations d'aménagement suivantes s'appliquent à la zone 1AU, zone où le développement peut être « immédiat » ou « à court terme ».

Périmètre soumis aux orientations d'aménagement

Ce périmètre correspond à celui des zones pouvant être urbanisée. L'opération doit correspondre au périmètre défini dans l'OAP, réalisée d'un seul tenant, sans phasage possible.

Schéma de voirie

Le schéma de voirie n'est pas prescriptif. L'aménagement de la zone doit permettre la liaison voulant être illustrée.

Les connexions imaginées ne prescrivent pas de sens de circulation.

Desserte et liaisons routières

Les accès à la zone pourront se faire par la rue Séraphin Cordier, la rue de Boulogne, ou encore la rue Emilienne Moreau.

Le bouclage du site pourra lier ces différents points d'accès et par la même occasion relier les rues précitées.

L'aménagement du site représentera l'opportunité de conforter les voiries existantes permettant l'accès à la zone et présentant un gabarit insuffisant ou étant dégradées.

Les carrefours feront l'objet d'un réaménagement de manière à sécuriser l'espace, en apportant une meilleure lisibilité et en permettant un accès partagé par les différents modes de déplacements.

Liaisons douces

Les voies de déplacements doux assureront le lien entre la rue Darchicourt et le city-stade accessible depuis la rue de Boulogne et la rue Condorcet. Leur tracé suivra majoritairement celui de la voirie principale à l'intérieur de la parcelle.

L'aménagement de la zone devra assurer une sécurisation des déplacements doux (piétons, cyclistes, rollers...) au sein de la zone et vers le centre-bourg.

Intégration paysagère

Une frange paysagère pourra être créée sur les limites entre la parcelle et le city-stade.

Il pourra s'agir d'un espace commun de statut public ou privé ou d'une végétalisation des clôtures.



Orientations particulières

Les orientations d'aménagement suivantes s'appliquent à la zone 1AU, zone où le développement peut être « immédiat » ou « à court terme ».

Périmètre soumis aux orientations d'aménagement

Ce périmètre correspond à celui des zones pouvant être urbanisée. En aucun cas, il ne faut comprendre que toute la zone doit être aménagée d'un seul tenant. L'opération d'aménagement peut ne pas correspondre à ce périmètre. L'essentiel est de respecter les principes d'aménagement à l'intérieur de ce périmètre. De plus, la parcelle se situe en limite communale avec une autre parcelle de Noyelles-Godault. Ceci implique la création indispensable d'une perméabilité et d'une homogénéité entre les parcelles.

Une ligne électrique traverse les parcelles des deux communes précitées, il conviendra donc d'établir une stratégie cohérente de gestion de cette ligne par les deux communes lors de l'aménagement de celles-ci.

Schéma de voirie

Le schéma de voirie n'est pas prescriptif. L'aménagement de la zone doit permettre la liaison voulant être illustrée.

Les connexions imaginées ne prescrivent pas de sens de circulation.

Desserte et liaisons routières

Les accès à la zone pourront se faire par la rue Jacques Cartier, par l'impasse Raoul Briquet ou encore par la rue Gambetta où un chemin d'accès est réservé par la commune.

Le bouclage du site pourra lier ces différents points d'accès et par la même occasion relier les rues précitées.

L'aménagement du site représentera l'opportunité de conforter les voiries existantes permettant l'accès à la zone et présentant un gabarit insuffisant ou étant dégradées.

Les carrefours feront l'objet d'un réaménagement de manière à sécuriser l'espace, en apportant une meilleure lisibilité et en permettant un accès partagé par les différents modes de déplacements.

Liaisons douces

L'aménagement de la zone devra assurer une sécurisation des déplacements doux (piétons, cyclistes, rollers...) au sein de la zone et vers l'extérieur de celle-ci.

Intégration paysagère

Une frange paysagère pourra être créée sur la limite sud entre la parcelle et la zone naturelle.

Il pourra s'agir d'un espace commun de statut public ou privé ou d'une végétalisation des clôtures.

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME POUR LA COMMUNE DE DOURGES

Secteur situé entre le Chemin du Puits et la RD161*1. Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié principalement au logement se trouve au sein de la commune de Dourges et plus précisément au nord du tissu urbain principal communal.

Le projet urbanise en profondeur des espaces actuellement cultivés entre des voiries.

Le projet est bordé au nord, à l'ouest et au sud par des voies routières : RD161 au nord et Chemin du Puits à l'ouest et au sud. L'est est occupé par des espaces agricoles.

Le contexte urbain aux abords du projet présente essentiellement des constructions pavillonnaires récentes.

La zone d'étude d'une superficie d'1,4 ha présente l'occasion de limiter l'extension urbaine communale en investissant en profondeur un secteur non urbanisé.

Elle est accessible depuis via la RD161 et le Chemin du Puits au nord, à l'ouest et au sud.

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

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

*2. Orientations particulières***Accès au site**

Un accès à la zone sera aménagé de façon sécurisée. Il sera dédié à l'accès routier et piétonnier. Il sera aménagé à une distance suffisante du carrefour (projet d'aménagement d'un carrefour giratoire) afin de garantir la sécurité routière.

Il prendra appui sur le Chemin du Puits au sud.

Il sera aménagé en double-sens de circulation et permettra d'entrer et de sortir de la zone. Cet accès supportera la voirie de desserte.

Le carrefour créé devra être sécurisé pour l'ensemble des usagers.

Voirie

Une voirie primaire réalisera la desserte de la zone depuis l'accès routier précité. Celle-ci formera une boucle permettant d'éviter les impasses et structurera la zone d'étude.

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

Des connexions devront être préservées et aménagées en lien avec le projet en cours au sud-est de la zone. Ceci permettra de limiter l'enclavement des projets.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long de la voirie par les piétons.

La zone bénéficiera de la proximité d'une piste cyclable existante le long de la RD161 à l'ouest afin de rallier les secteurs alentours. Cette piste cyclable est également référencée en tant que véloroute.

Stationnement

Un espace situé au sud-ouest sera privilégié pour l'implantation d'un espace de stationnement.

La zone comprendra au moins une place de stationnement pour deux lots implantés sur l'espace public et à l'usage des visiteurs.

Intégration paysagère et architecturale

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce dernier et par les alentours (voies routières), il conviendra d'aménager une frange paysagère sur les franges de la zone de projet en relation avec les routes (voir plan). Celle-ci sera renforcée par une clôture. Il conviendra également de développer un traitement homogène et uniforme des clôtures le long de la frange Est de la zone.

De plus, le sud-est de la zone sera dédié à l'aménagement de logements bénéficiant d'un traitement architectural poussé, notamment par l'utilisation de matériaux traditionnels et caractéristiques du secteur.

Ceci permettra d'embellir l'entrée de ville et de gérer les nuisances, notamment visuelles, entre les différents secteurs.

Evolution future

Afin d'envisager le futur développement de la zone et de limiter l'enclavement des secteurs, il conviendra de conserver une perméabilité viaire vers l'est de la zone.

Equipement en réseaux du site

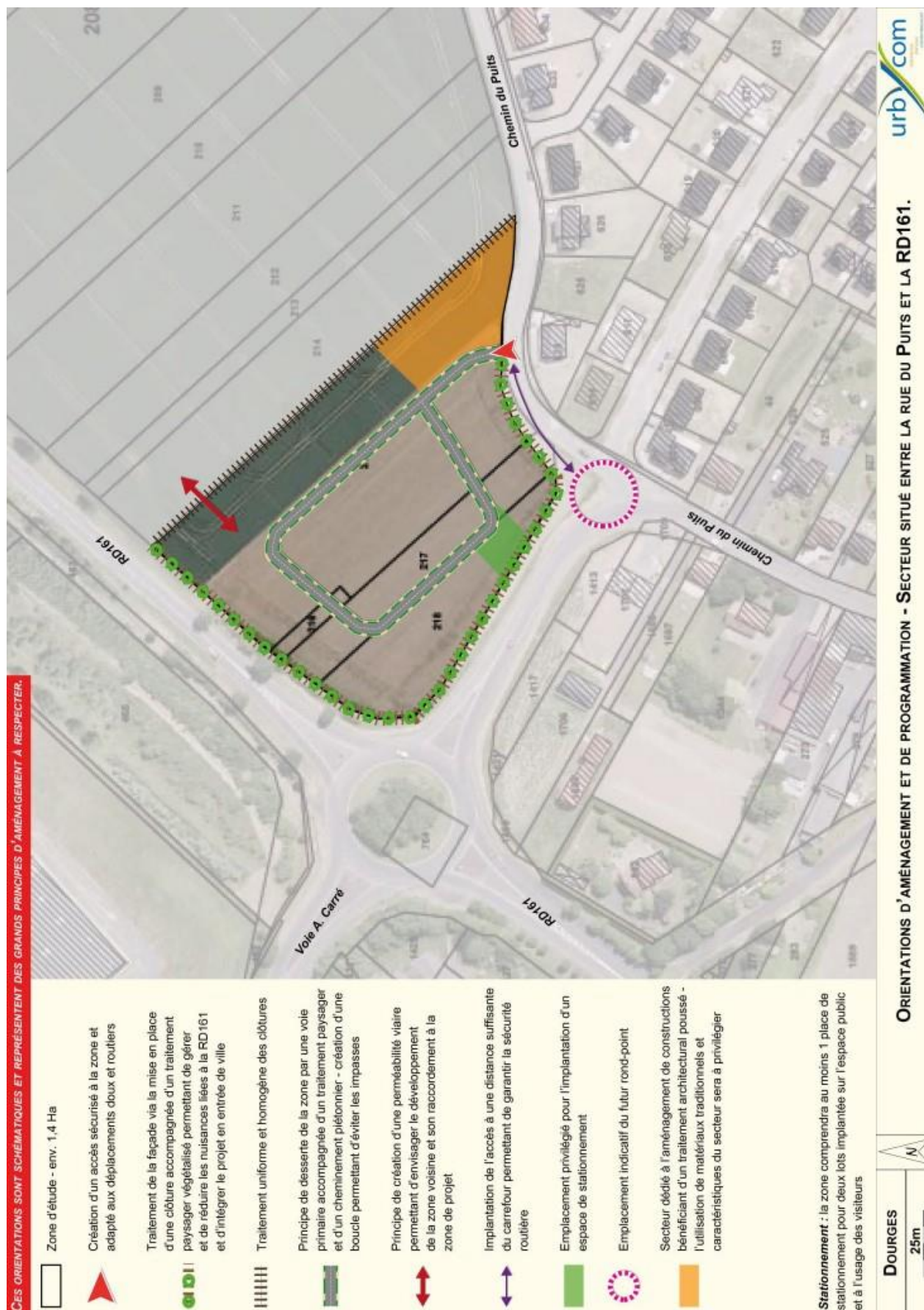
Le site sera raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement.

Gestion de nuisances sonores

La proximité de la zone avec la RD161 peut engendrer des nuisances sonores. Il conviendra de mettre en place des dispositifs anti-bruit (type mur, ...) à proximité des résidences les plus en lien avec l'axe routier concerné.

3. Schéma d'aménagement

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



Secteur situé entre l'allée des Pinsons et la rue du Dr Faille

1. Contexte et enjeux

Le site d'étude dédié principalement au logement se trouve au sein de la commune de Dourges et plus précisément à l'ouest du tissu urbain principal communal.

Le projet urbanise en profondeur des espaces actuellement cultivés entre des secteurs résidentiels et la voie ferrée.

Le projet est bordé au nord et à l'est par des espaces résidentiels, au sud par une voie ferrée et à l'ouest par des espaces cultivés.

Le contexte urbain aux abords du projet présente essentiellement des constructions pavillonnaires récentes et un secteur d'équipement.

La zone d'étude d'une superficie de 2,35 ha présente l'occasion de limiter l'extension urbaine communale en investissant en profondeur un secteur non urbanisé.

Elle est accessible depuis via l'allée des Pinsons et la rue du Dr Faille.

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

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

2. Orientations particulières

Accès au site

Deux accès à la zone pourront être aménagés de façon sécurisée. Ils seront dédiés à l'accès routier et piétonnier. Le premier pourra être aménagé depuis l'allée des Pinsons et le second depuis la rue du Dr. Faille. Ils seront aménagés en double-sens de circulation et permettront d'entrer et de sortir de la zone. Ils supporteront la voirie de desserte. Les carrefours créés devront être sécurisés pour l'ensemble des usagers.

Voirie

Il conviendra d'aménager une ou des voies de desserte sécurisées accompagnées de cheminements doux et de traitements végétalisés. Celles-ci pourront prendre la forme de voies partagées et réaliseront la desserte de la zone depuis les accès routiers précités.

Elles devront être sécurisées pour l'ensemble des usagers.

Déplacement doux

La zone de projet sera entièrement praticable le long de la voirie par les piétons. De plus, une potentielle liaison douce pourra être aménagée à l'est vers la gare. La proximité de la zone avec la gare et la centralité

communale favorisera sa desserte en mode doux.

Stationnement

Les espaces de stationnement devront être perméables.

Intégration paysagère et environnementale

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances engendrées par ce dernier et par les alentours (voies ferrée et routières), il conviendra d'aménager une haie haute et dense d'intégration le long des franges en lien avec la voie ferrée et les espaces cultivés. De plus, une haie d'agrément et d'intégration sera implantée sur le reste des franges en lien avec les espaces résidentiels (voir plan).

La ou les voies de desserte seront accompagnées de traitements végétalisés rendant agréable la déambulation et agréant le cadre de vie. Il conviendra de végétaliser au maximum les espaces délaissés et de limiter au maximum l'imperméabilisation des sols de la zone.

Prise en compte des servitudes

Il conviendra de prendre en compte la servitude EL11 (servitude relative aux interdictions d'accès grevant les propriétés riveraines des autoroutes, des routes express et des déviations d'agglomération) – liée à la proximité de l'A1 et de ses bretelles sur l'ensemble de la zone.

Programmation et phasage

La zone est dédiée à l'implantation de logements à partir de 2030.

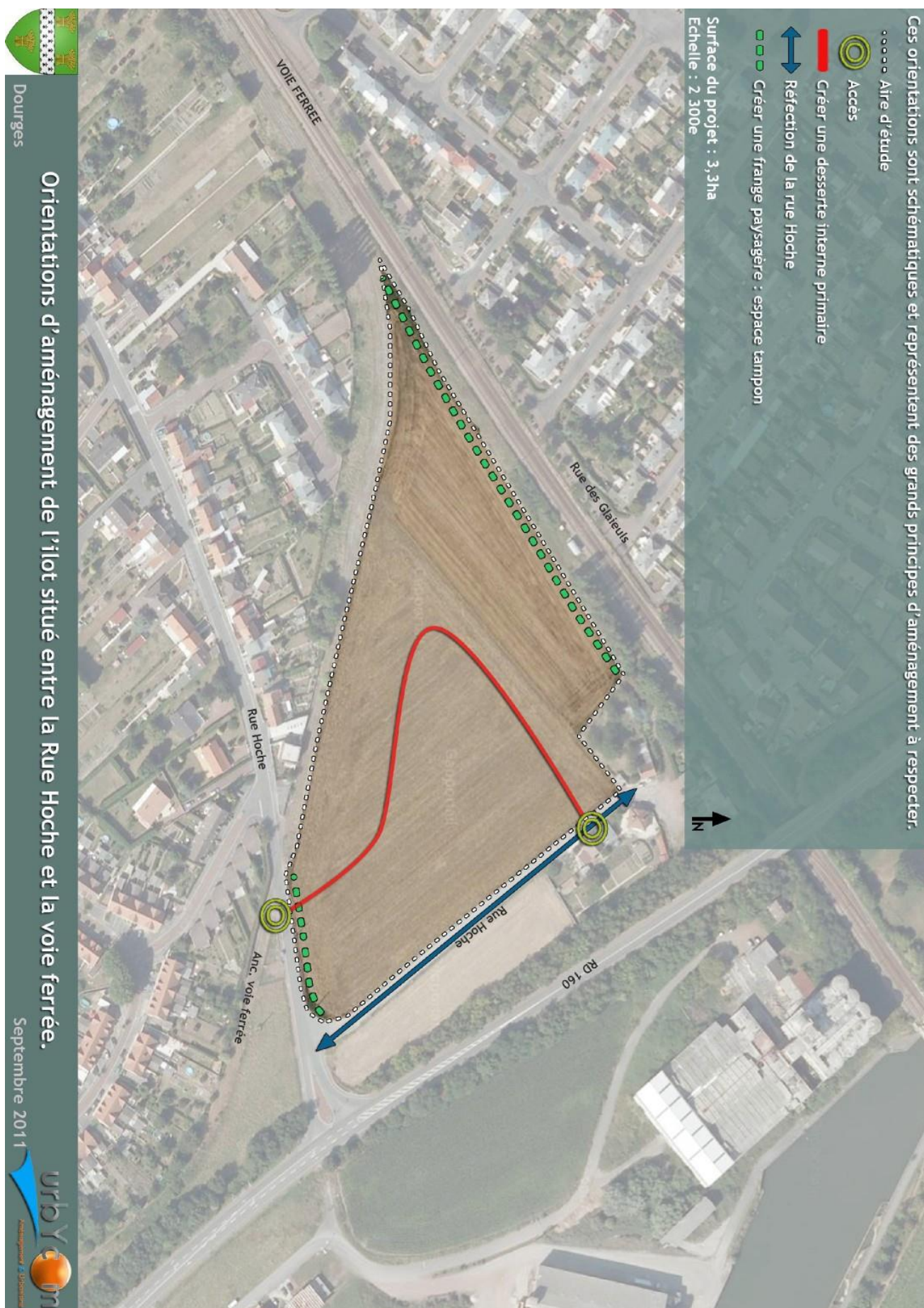
Equipement en réseaux du site

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.





Orientations particulières

Les orientations d'aménagement suivantes s'appliquent à la zone 1AU, zone où le développement peut être « immédiat » ou « à court terme ».

Périmètre soumis aux orientations d'aménagement

Ce périmètre correspond à celui des zones pouvant être urbanisée. En aucun cas, il ne faut comprendre que toute la zone doit être aménagée d'un seul tenant. L'opération d'aménagement peut ne pas correspondre à ce périmètre. L'essentiel est de respecter les principes d'aménagement à l'intérieur de ce périmètre.

Schéma de voirie

Le schéma de voirie n'est pas prescriptif. L'aménagement de la zone doit permettre la liaison voulant être illustrée.

Les connexions imaginées ne prescrivent pas de sens de circulation.

Desserte et liaisons routières

Les accès à la zone pourront se faire par la rue Hoche en limite Est, mais également par cette même rue en limite Sud-Est de la parcelle.

Le bouclage du site liera les accès de cette rue qui enserme en partie la parcelle.

L'aménagement du site représentera l'opportunité de conforter les voiries existantes (rue Hoche) permettant l'accès à la zone et présentant un gabarit insuffisant ou étant dégradées.

Les carrefours feront l'objet d'un réaménagement de manière à sécuriser l'espace, en apportant une meilleure lisibilité et en permettant un accès partagé par les différents modes de déplacements.

Liaisons douces

L'aménagement de la zone devra assurer une sécurisation des déplacements doux (piétons, cyclistes, rollers...) au sein de la zone et vers l'extérieur de celle-ci.

Intégration paysagère

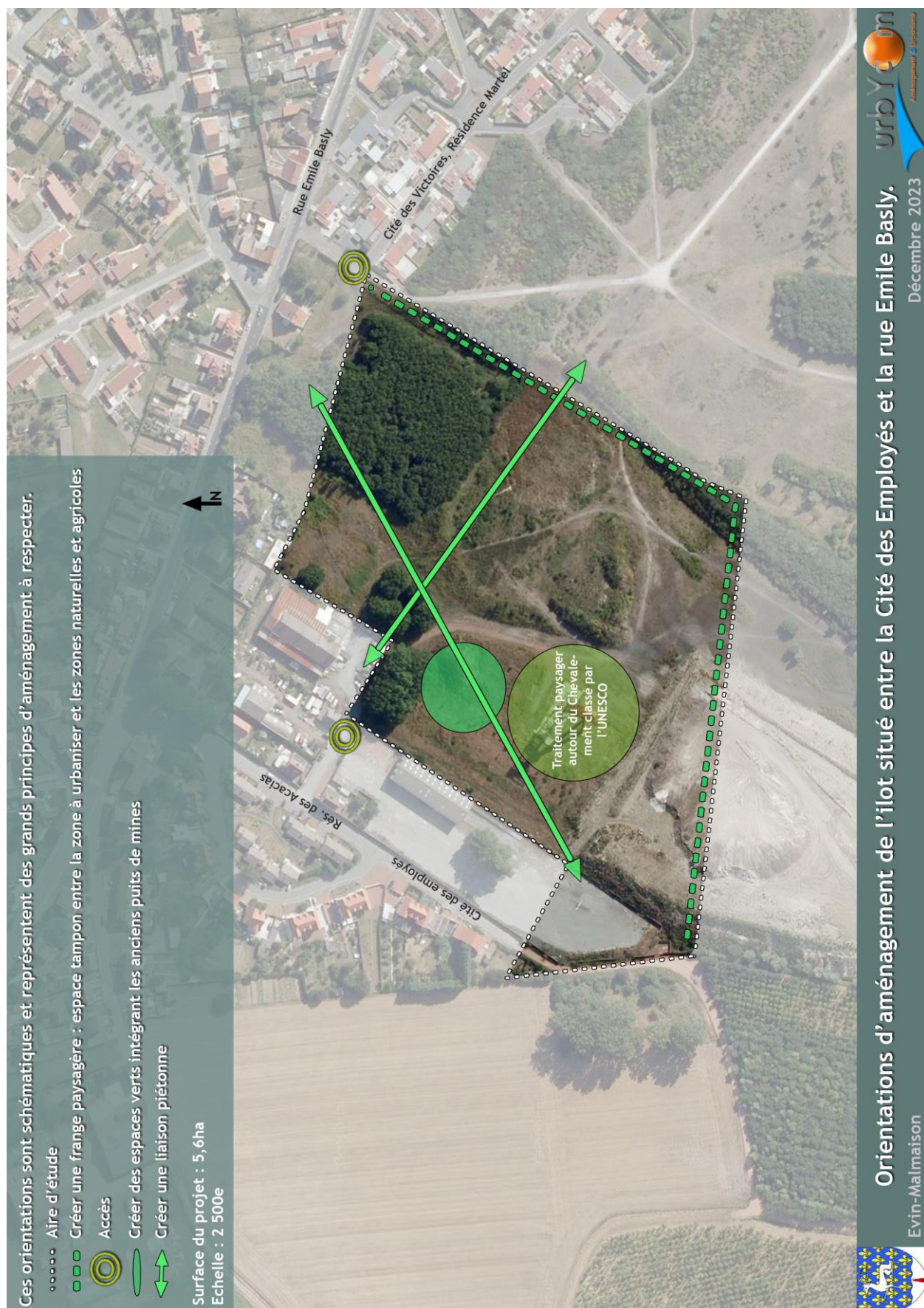
Une frange paysagère pourra être créée sur la frange Nord-Ouest en limite de la voie ferrée.

Une autre frange pourra être mise en place au sud de la parcelle, le long de la rue Hoche. Il pourra s'agir d'un espace commun de statut public ou privé ou d'une végétalisation des clôtures.

Gestion de nuisances sonores

La proximité de la zone avec la RD160 peut engendrer des nuisances sonores. Il conviendra de mettre en place des dispositifs anti-bruit (type mur, ...) à proximité des résidences les plus en lien avec l'axe routier concerné.

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME POUR LA COMMUNE D'EVIN-MALMAISON



Orientations particulières

Les orientations d'aménagement suivantes s'appliquent à la zone 1AU**p**500, zone où le développement peut être « immédiat » ou « à court terme ».

Périmètre soumis aux orientations d'aménagement

Ce périmètre correspond à celui des zones pouvant être urbanisée. En aucun cas, il ne faut comprendre que toute la zone doit être aménagée d'un seul tenant. L'opération d'aménagement peut ne pas correspondre à ce périmètre. L'essentiel est de respecter les principes d'aménagement à l'intérieur de ce périmètre.

Desserte et liaisons routières

Les accès à la zone pourront se faire par la Cité Victoires et par la résidence des Acacias. Le bouclage du site devra lier ces deux points d'accès et par la même occasion relier les rues précitées.

L'aménagement du site représentera l'opportunité de conforter les voiries existantes permettant l'accès à la zone et présentant un gabarit insuffisant ou étant dégradées.

Les carrefours feront l'objet d'un réaménagement de manière à sécuriser l'espace, en apportant une meilleure lisibilité et en permettant un accès partagé par les différents modes de déplacements.

Liaisons douces

Les voies de déplacements doux pourront assurer le lien entre la zone de projet et les quartiers alentours.

L'aménagement de la zone devra assurer une sécurisation des déplacements doux (piétons, cyclistes, rollers...) au sein de la zone et vers l'extérieur.

La zone bénéficiera du passage en son sein d'une véloroute lui permettant rallier les secteurs alentours.

Intégration paysagère et traitement paysager

Une frange paysagère pourra être créée sur les limites entre la parcelle et les zones naturelles et agricoles, notamment à l'Est et au Sud.

Il pourra s'agir d'un espace commun de statut public ou privé ou d'une végétalisation des clôtures.

Un traitement paysager spécifique autour du chevalement est également préconisé. Il se situera dans le prolongement d'un espace vert permettant d'intégrer les anciens puits de mines présents sur la parcelle.



Orientations particulières

Les orientations d'aménagement suivantes s'appliquent à la zone 1AU ainsi que la zone 1AUpb500, zone où le développement peut être « immédiat » ou « à court terme ».

Périmètre soumis aux orientations d'aménagement

Ce périmètre correspond à celui des zones pouvant être urbanisée. En aucun cas, il ne faut comprendre que toute la zone doit être aménagée d'un seul tenant. L'opération d'aménagement peut ne pas correspondre à ce périmètre. L'essentiel est de respecter les principes d'aménagement à l'intérieur de ce périmètre.

De plus, la parcelle se situe en limite de zone agricole, naturelle et à bâtir. Ceci implique la création indispensable d'une perméabilité et d'une homogénéité entre les parcelles et leurs futurs projets.

Desserte et liaisons routières

L'accès à la zone pourra se faire depuis la rue Jean Jaurès. Il devra être en double sens de circulation.

L'aménagement du site représentera l'opportunité de conforter les voiries existantes permettant l'accès à la zone et présentant un gabarit insuffisant ou étant dégradées.

Le carrefour créé fera l'objet d'un aménagement de manière à sécuriser les déplacements.

Liaisons douces

Une voie de déplacements doux assurera le lien entre la rue Jean Jaurès et la zone de projet.

L'aménagement de la zone devra assurer une sécurisation des déplacements doux (piétons, cyclistes, rollers...) au sein de la zone et vers l'extérieur de la zone.

Intégration paysagère

Une frange paysagère pourra être créée sur les limites entre la parcelle et les parcelles agricoles, naturelles et résidentielles au sud, à l'ouest et à l'est de la zone.

Il pourra s'agir d'un espace commun de statut public ou privé ou d'une végétalisation des clôtures.

Aménagement de la zone

La zone pourra être urbanisée à partir de 2030.

Gestion de nuisances sonores

La proximité de la zone avec la RD160E2 peut engendrer des nuisances sonores. Il conviendra de mettre en place des dispositifs anti-bruit (type mur, ...) à proximité des résidences les plus en lien avec l'axe routier concerné.

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME POUR LA COMMUNE DE LEFOREST



Orientations particulières

Les orientations d'aménagement suivantes s'appliquent à la zone 1AU, zone où le développement peut être « immédiat » ou « à court terme ».

Périmètre soumis aux orientations d'aménagement

Ce périmètre correspond à celui des zones pouvant être urbanisée. En aucun cas, il ne faut comprendre que toute la zone doit être aménagée d'un seul tenant. L'opération d'aménagement peut ne pas correspondre à ce périmètre. L'essentiel est de respecter les principes d'aménagement à l'intérieur de ce périmètre.

De plus, la parcelle se situe en limite de zones agricole, naturelle (décharge) et à vocation résidentielle. Ceci implique la création indispensable d'une perméabilité et d'une homogénéité entre les parcelles et leurs futurs projets, plus précisément avec la zone située à l'Est à vocation résidentielle.

Schéma de voirie

Le schéma de voirie n'est pas prescriptif. L'aménagement de la zone doit permettre la liaison voulant être illustrée.

Desserte et liaisons routières

L'accès à la zone pourra se faire par la rue Florent Evrard. Cet accès servira d'entrée et de sortie à la zone.

Le bouclage du site se fera par la complémentarité entre le réseau routier et le réseau doux. L'aménagement du site représentera l'opportunité de conforter les voiries existantes permettant l'accès à la zone et présentant un gabarit insuffisant ou étant dégradées.

Le carrefour fera l'objet d'un réaménagement de manière à sécuriser l'espace, en apportant une meilleure lisibilité et en permettant un accès partagé par les différents modes de déplacements.

Espace commun

Une placette de rencontre devra être aménagée afin de former une petite centralité au sein de la zone. Cette dernière devra être en lien avec les opérations résidentielles Planty 1 et Planty 2 à proximité. Elle prendra place au sud-est de la zone, en lien avec la rue d'Aurillac.

Liaisons douces

L'aménagement de la zone devra assurer une sécurisation des déplacements doux (piétons, cyclistes, rollers...) au sein de la zone et vers l'extérieur de la zone. De plus, une voie douce devra être aménagée le long de la frange ouest en accompagnement des jardins ou de la bande paysagère.

Le futur quartier sera à proximité immédiate de la ligne régulière n°23 (Hénin Darchicourt – Leforest Le Planty) et de deux de ses arrêts : « Le Planty » et « Potrie ». Il conviendra de s'assurer du bon traitement des cheminements piéton entre ces arrêts et le nouvel aménagement.

Intégration paysagère

Un traitement paysager ou l'implantation des jardins des futures constructions pourra être créé sur la limite ouest de la parcelle. Ceci permettra également de marquer la limite du périmètre de protection liée à la présence de l'ancien CET.

Gestion des risques

Une partie de la zone est concernée par une bande tampon liée à la présence de l'ancien CET. Cette partie sera marquée et tamponnée par un traitement paysager prévu sur la frange ouest.

Programmation

Il conviendra de respecter une densité de 20 logements par hectare au sein de la zone. La zone est dédiée à l'implantation de lots libres.



Orientations particulières

Les orientations d'aménagement suivantes s'appliquent à la zone 1AU, zone où le développement peut être « immédiat » ou « à court terme ».

Périmètre soumis aux orientations d'aménagement

Ce périmètre correspond à celui des zones pouvant être urbanisée. En aucun cas, il ne faut comprendre que toute la zone doit être aménagée d'un seul tenant. L'opération d'aménagement peut ne pas correspondre à ce périmètre. L'essentiel est de respecter les principes d'aménagement à l'intérieur de ce périmètre.

Schéma de voirie

Le schéma de voirie n'est pas prescriptif. L'aménagement de la zone doit permettre la liaison voulant être illustrée.

Les connexions imaginées ne prescrivent pas de sens de circulation.

Desserte et liaisons routières

Les accès à la zone pourront se faire par la rue d'Abbeville et par la rue Emile Basly.

L'axe primaire du site pourra lier ces différents points d'accès et par la même occasion relier les rues précitées.

L'aménagement du site représentera l'opportunité de conforter les voiries existantes permettant l'accès à la zone et présentant un gabarit insuffisant ou étant dégradées.

Les carrefours feront l'objet d'un réaménagement de manière à sécuriser l'espace, en apportant une meilleure lisibilité et en permettant un accès partagé par les différents modes de déplacements.

Liaisons douces

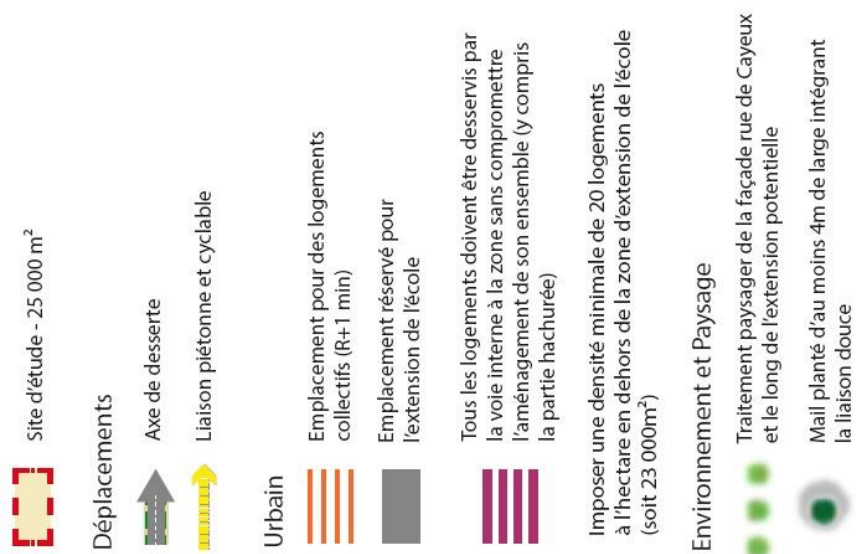
L'aménagement de la zone devra assurer une sécurisation des déplacements doux (piétons, cyclistes, rollers...) au sein de la zone et vers le centre-bourg.

Intégration paysagère

Un espace vert pourra être créé au nord-ouest de la parcelle en limite avec les habitations et la zone agricole afin d'établir une zone tampon.

Il pourra s'agir d'un espace commun de statut public ou privé.

L'intégration paysagère se fera également au travers la préservation de la ressource hydraulique présente en frange nord de la parcelle.



Orientations particulières

Les orientations d'aménagement et de programmation suivantes s'appliquent à la zone 1AU, zone où le développement peut être « immédiat » ou « à court terme ».

Périmètre soumis aux orientations de la zone d'aménagement

Le périmètre de la zone 1AU correspond à celui de la zone pouvant être urbanisée.

Desserte et liaisons routières

Depuis la rue de Cayeux à l'Ouest (à partir du rond-point de la fosse 10), il existe déjà un accès débouchant sur une voie de desserte carrossable menant à l'arrière de l'école Voltaire et située au sud de la zone 1AU (= chemin des Ecoliers). La desserte de la partie sud, correspondant d'une part, à l'ilot spécifiquement dédié à l'accueil des futurs logements collectifs (R+1 minimum) (= zone hachurée en orange), et d'autre part, à l'emplacement réservé pour l'extension future de l'école (=zone grisée), pourra se faire via le chemin des ecoliers.

Pour le reste de la zone (= partie nord), la desserte se fera obligatoirement par un second et unique accès à créer depuis la rue de Cayeux à l'Ouest (à partir du rond-point de la fosse 10).

La desserte de la partie nord du site se fera par l'intérieur de la zone.

Aucune connexion automobile ne sera réalisée entre la rue Préssencé et la zone.

Tous les logements doivent être desservis par la voie interne à la zone sans compromettre l'aménagement de son ensemble (y compris la partie hachurée).

Liaisons douces

L'aménagement de ces zones devra assurer une sécurisation des déplacements doux (piétons, cyclistes, rollers...) au sein de celles-ci.

La zone bénéficiera de la proximité de la centralité communale ce qui favorisera l'utilisation de modes de déplacement doux.

Equipements

L'école Voltaire se situant au sud de la parcelle, une zone accolée à l'espace de l'école sera à privilégier pour l'implantation de nouveaux équipements publics et prévoir l'extension future de l'école.

Habitat avec formes de mixité

Au sud de la zone 1AU, un emplacement spécifique sera réservé pour la création de logements collectifs (R+1 minimum) et à proximité immédiate de l'emplacement réservé pour l'école afin de favoriser la densification et diversifier l'offre en logements. De même, une densité minimale de 20 logements à l'hectare sera imposée en dehors de la zone d'extension de l'école.

Une zone d'extension future, pourra être aménagée ensuite au nord du périmètre de projet.

Cette zone sera composée de plusieurs lots libres, avec une homogénéité des tailles des lots et des volumes de constructions. Aucun accès des lots ne se fera directement depuis la rue de Cayeux.

Intégration paysagère

Un axe de « trame verte » traversera la parcelle. Il s'agira d'un mail planté de 4m de large qui permettra d'intégrer la liaison douce reliant la rue Présencé jusqu'à la voie de desserte interne de la parcelle.

Un traitement paysager sera opéré en façade de la rue de Cayeux mais aussi en frange de la zone en continuité de l'extension potentielle de la zone au Nord.



Orientations particulières

Les orientations d'aménagement et de programmation suivantes s'appliquent à la zone 1AU, zone où le développement peut être « immédiat » ou « à court terme ».

Périmètre soumis aux orientations d'aménagement

Ce périmètre correspond à celui de la zone pouvant être urbanisée. En aucun cas, il ne faut comprendre que toute la zone doit être aménagée d'un seul tenant. L'opération d'aménagement peut ne pas correspondre à ce périmètre. L'essentiel est de respecter les principes d'aménagement à l'intérieur de ce périmètre.

Desserte et liaisons routières

De nombreux accès à la zone pourront être créés depuis la rue de Cayeux à l'ouest et au nord. Un bouclage du site pourra lier ces différents points d'accès et par la même occasion relier les rues précitées.

L'aménagement du site représentera l'opportunité de conforter les voiries existantes permettant l'accès à la zone et présentant un gabarit insuffisant ou étant dégradées.

Les carrefours feront l'objet d'un réaménagement de manière à sécuriser l'espace, en apportant une meilleure lisibilité et en permettant un accès partagé par les différents modes de déplacements.

Liaisons douces

Les voies de déplacements doux assureront le lien entre la rue de Cayeux et la rue des Grands Champs. Leur tracé suivra majoritairement celui d'un axe de trame verte établi au sein des deux parcelles concernées.

L'aménagement de ces zones devra assurer une sécurisation des déplacements doux (piétons, cyclistes, rollers...) au sein de celles-ci.

Intégration paysagère

Un axe de « trame verte » traversera les parcelles et permettra une mise en continuité de ce principe écologique sur l'ensemble de la commune.

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME POUR LA COMMUNE DE NOYELLES-GODAULT



Orientations particulières

Les orientations d'aménagement suivantes s'appliquent à la zone 1AU, zone où le développement peut être « immédiat » ou « à court terme ».

Périmètre soumis aux orientations d'aménagement

Ce périmètre correspond à celui des zones pouvant être urbanisée. En aucun cas, il ne faut comprendre que toute la zone doit être aménagée d'un seul tenant. L'opération d'aménagement peut ne pas correspondre à ce périmètre. L'essentiel est de respecter les principes d'aménagement à l'intérieur de ce périmètre. De plus, la parcelle se situe en limite communale avec une autre parcelle de Courcelles-lès-Lens. Ceci implique la création indispensable d'une perméabilité et d'une homogénéité entre les parcelles.

Une ligne électrique traverse les parcelles des deux communes précitées, il conviendra donc d'établir une stratégie cohérente de gestion de cette ligne par les deux communes lors de l'aménagement de celles-ci.

Schéma de voirie

Le schéma de voirie n'est pas prescriptif. L'aménagement de la zone doit permettre la liaison voulant être illustrée.

Les connexions imaginées ne prescrivent pas de sens de circulation.

Desserte et liaisons routières

Les accès à la zone pourront se faire par la rue Gérard Théry, la rue Jules Ferry ou encore la rue Gambetta.

Le bouclage du site liera les accès des rues Ferry et Gambetta.

L'aménagement du site représentera l'opportunité de conforter les voiries existantes permettant l'accès à la zone et présentant un gabarit insuffisant ou étant dégradées.

Les carrefours feront l'objet d'un réaménagement de manière à sécuriser l'espace, en apportant une meilleure lisibilité et en permettant un accès partagé par les différents modes de déplacements.

Liaisons douces

L'aménagement de la zone devra assurer une sécurisation des déplacements doux (piétons, cyclistes, rollers...) au sein de la zone et vers l'extérieur de celle-ci.

Intégration paysagère

Une frange paysagère pourra être créée sur la limite sud entre la parcelle et la zone naturelle.

Il pourra s'agir d'un espace commun de statut public ou privé ou d'une végétalisation des clôtures.

Ces orientations sont schématiques et représentent des grands principes d'aménagement à respecter.

..... Aire d'étude

■ ■ ■ Créer une frange paysagère : espace tampon entre la zone à urbaniser et la zone agricole

↔ Prévoir des connexions avec l'existant

↔ Prévoir des connexions avec les futurs projets de la commune voisine

○ Accès

La zone pourra être urbanisée à partir de 2030

Surface du projet : 2,7ha

Echelle : 2 000e



Noyelles-Godault

Orientations d'aménagement de l'ilot situé entre la rue
du 8 mai 1945 et la RD160.

Décembre 2023



Orientations particulières

Les orientations d'aménagement suivantes s'appliquent à la zone 1AU, zone où le développement peut être « immédiat » ou « à court terme ».

Périmètre soumis aux orientations d'aménagement

Ce périmètre correspond à celui des zones pouvant être urbanisée. En aucun cas, il ne faut comprendre que toute la zone doit être aménagée d'un seul tenant. L'opération d'aménagement peut ne pas correspondre à ce périmètre. L'essentiel est de respecter les principes d'aménagement à l'intérieur de ce périmètre. De plus, la parcelle se situe en limite communale avec une autre parcelle de Dourges. Ceci implique la création indispensable d'une perméabilité et d'une homogénéité entre les parcelles.

Desserte et liaisons routières

L'accès à la zone pourra se faire par la rue du 8 mai 1945. Cependant, des connexions sont à créer avec les quartiers habités de Dourges (à l'Ouest).

L'aménagement du site représentera l'opportunité de conforter les voiries existantes permettant l'accès à la zone et présentant un gabarit insuffisant ou étant dégradées.

Les carrefours feront l'objet d'un réaménagement de manière à sécuriser l'espace, en apportant une meilleure lisibilité et en permettant un accès partagé par les différents modes de déplacements.

Liaisons douces

L'aménagement de la zone devra assurer une sécurisation des déplacements doux (piétons, cyclistes, rollers...) au sein de la zone et vers l'extérieur de celle-ci.

Intégration paysagère

Une frange paysagère pourra être créée sur la limite Est, entre la parcelle et la zone agricole. Il pourra s'agir d'un espace commun de statut public ou privé ou d'une végétalisation des clôtures.

Aménagement de la zone

La zone pourra être urbanisée à partir de 2030.



Orientations particulières

Les orientations d'aménagement suivantes s'appliquent à la zone 1AU, zone où le développement peut être « immédiat » ou « à court terme ».

Périmètre soumis aux orientations d'aménagement

Ce périmètre correspond à celui des zones pouvant être urbanisée. En aucun cas, il ne faut comprendre que toute la zone doit être aménagée d'un seul tenant. L'opération d'aménagement peut ne pas correspondre à ce périmètre. L'essentiel est de respecter les principes d'aménagement à l'intérieur de ce périmètre.

Desserte et liaisons routières

Les accès à la zone pourront se faire par la rue Emile Zola et le chemin bordant la limite est de la parcelle.

Un bouclage du site pourra lier ces différents points d'accès et par la même occasion relier la rue Zola et le chemin.

L'aménagement du site représentera l'opportunité de conforter les voiries existantes, notamment le chemin à l'est du site) permettant l'accès à la zone et présentant un gabarit insuffisant ou étant dégradées.

Les carrefours feront l'objet d'un réaménagement de manière à sécuriser l'espace, en apportant une meilleure lisibilité et en permettant un accès partagé par les différents modes de déplacements.

Liaisons douces

L'aménagement de la zone devra assurer une sécurisation des déplacements doux (piétons, cyclistes, rollers...) au sein de la zone et vers le centre-bourg. La zone bénéficiera de la proximité d'une piste cyclable (le long de la rue Zola au nord) afin de rallier les secteurs alentours.

Intégration paysagère

Une frange paysagère pourra être mise en place sur l'intégralité du périmètre exceptée sur la limite avec la rue Zola.

Il pourra s'agir d'un espace commun de statut public ou privé ou d'une végétalisation des clôtures.



Orientations particulières

Les orientations d'aménagement suivantes s'appliquent à la zone 1AU, zone où le développement peut être « immédiat » ou « à court terme ».

Périmètre soumis aux orientations d'aménagement

Ce périmètre correspond à celui des zones pouvant être urbanisée. En aucun cas, il ne faut comprendre que toute la zone doit être aménagée d'un seul tenant. L'opération d'aménagement peut ne pas correspondre à ce périmètre. L'essentiel est de respecter les principes d'aménagement à l'intérieur de ce périmètre. De plus, la parcelle se situe en limite communale avec une autre parcelle classée en zone agricole de Courcelles-lès-Lens. Ceci implique la création indispensable d'une perméabilité et d'une homogénéité entre les parcelles.

Schéma de voirie

Le schéma de voirie n'est pas prescriptif. L'aménagement de la zone doit permettre la liaison voulant être illustrée.

Les connexions imaginées ne prescrivent pas de sens de circulation.

Desserte et liaisons routières

Les accès à la zone pourront se faire par la rue de Beaumont, par l'avenue de la République, la rue de Quiéry ou encore depuis l'allée des Bosquets. Le bouclage du site pourra lier ces différents points d'accès et par la même occasion relier les rues précitées. L'axe primaire de voirie connecte la rue de Beaumont avec l'Avenue de la République

L'aménagement du site représentera l'opportunité de conforter les voiries existantes permettant l'accès à la zone et présentant un gabarit insuffisant ou étant dégradées.

Les carrefours feront l'objet d'un réaménagement de manière à sécuriser l'espace, en apportant une meilleure lisibilité et en permettant un accès partagé par les différents modes de déplacements.

Il conviendra également de prévoir des connexions entre les différentes zones de la commune et plus précisément entre la parcelle en jeu et les zones agricoles au sud et à l'est.

Liaisons douces

Les voies de déplacements doux assureront le lien entre l'Avenue de la République et la voirie primaire. Leur tracé suivra majoritairement celui de la voirie principale à l'intérieur de la parcelle.

L'aménagement de la zone devra assurer une sécurisation des déplacements doux (piétons, cyclistes, rollers...) au sein de la zone et vers l'extérieur de la parcelle.

La zone bénéficiera de la proximité d'une piste cyclable existante mais à reprendre (le long de l'avenue de la République et de la rue Ferry au nord) afin de rallier les secteurs alentours.

Intégration paysagère

Un axe de « trame verte » accompagnera l'axe de voirie primaire, ainsi que l'axe de liaison douce.

Gestion de nuisances sonores

La proximité de la zone avec la RD160E1 peut engendrer des nuisances sonores. Il conviendra de mettre en place des dispositifs anti-bruit (type mur, ...) à proximité des résidences les plus en lien avec l'axe routier concerné.



Orientations particulières

Les orientations d'aménagement suivantes s'appliquent aux zones 1AU et 1AUa, zones où le développement peut être « immédiat » ou « à court terme ».

Périmètre soumis aux orientations d'aménagement

Ce périmètre correspond à celui des zones pouvant être urbanisée. En aucun cas, il ne faut comprendre que toute la zone doit être aménagée d'un seul tenant. L'opération d'aménagement peut ne pas correspondre à ce périmètre. L'essentiel est de respecter les principes d'aménagement à l'intérieur de ce périmètre.

Une ligne électrique traverse les parcelles, il conviendra donc d'établir une stratégie cohérente de gestion et d'intégration de cette ligne lors de l'aménagement de ces zones.

Il conviendra de créer une perméabilité et une homogénéité entre les parcelles d'étude et les futurs projets des parcelles environnantes.

Gestion des servitudes

Le sud de la zone d'étude est concerné par la servitude associée aux ouvrages de GRTgaz « DN450-1968-FRESNES-LES-MONTAUBAN-CARVIN ». Il conviendra de la prendre en compte et de développer des aménagements en cohérence avec le risque associé à cette servitude. Il conviendra de se rapprocher des services compétents afin d'adapter le projet de façon sécurisée.

Schéma de voirie

Le schéma de voirie n'est pas prescriptif. L'aménagement de la zone doit permettre la liaison voulant être illustrée.

Les connexions imaginées ne prescrivent pas de sens de circulation.

Desserte et liaisons routières

Les accès à la zone pourront se faire par la rue Pasteur, la rue de l'Egalité scindant la parcelle ou encore par la RD160.

Le bouclage du site pourra s'effectuer dans un axe nord-sud, depuis la RD160 au nord vers la rue Voltaire au Sud.

L'aménagement du site représentera l'opportunité de conforter les voiries existantes permettant l'accès à la zone et présentant un gabarit insuffisant ou étant dégradées.

Les carrefours feront l'objet d'un réaménagement de manière à sécuriser l'espace, en apportant une meilleure lisibilité et en permettant un accès partagé par les différents modes de déplacements.

Liaisons douces

L'aménagement de la zone devra assurer une sécurisation des déplacements doux (piétons, cyclistes, rollers...) au sein de la zone et vers l'extérieur de celle-ci. Cette liaison accompagnera l'axe Nord-Sud de voirie primaire et pourra se raccorder à la rue Pasteur.

Intégration paysagère

Une frange paysagère pourra être créée sur la frange Nord, le long de la RD160 et ce de part et d'autre de cette route.

Il pourra s'agir d'un espace commun de statut public ou privé ou d'une végétalisation des clôtures.

Recommandations pour l'aménagement des zones d'étude

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 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

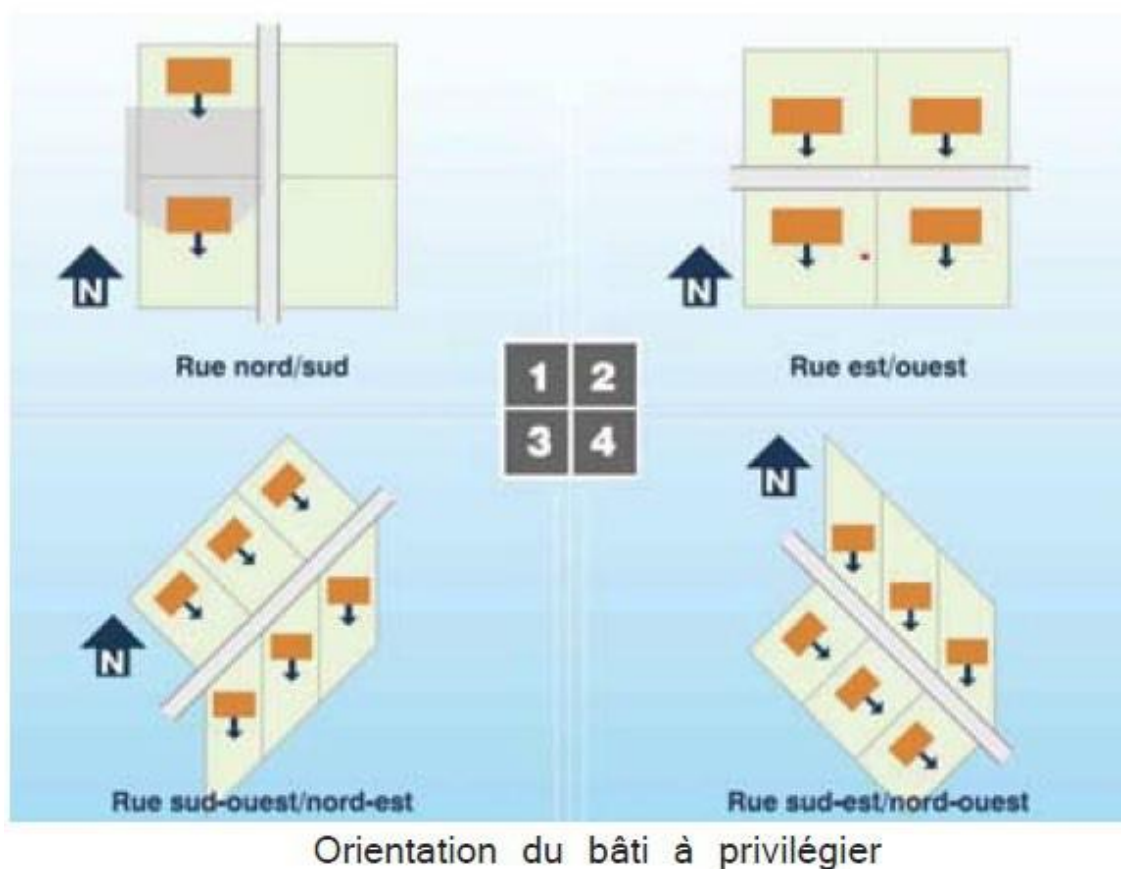
La production et l'utilisation raisonnée de l'énergie sont des enjeux majeurs de la gestion d'un territoire. Afin de tendre vers une bonne maîtrise de l'énergie, il conviendra de :

- 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 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.

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.

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).

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.