



## COMMUNAUTE DE COMMUNES PEVELE CAREMBAULT

### PLAN LOCAL D'URBANISME

Commune de Cysoing

### Modification Simplifiée N°1

Notice explicative

Décembre 2023

**Vu pour être annexé à la délibération du conseil  
communautaire en date du**

**Le président :**

<b>1. PRESENTATION DE LA PROCEDURE DE MODIFICATION.....</b>	<b>3</b>
1. Rappel de la procédure .....	3
2. Justification ayant amené à la procédure.....	5
<b>2. COMPATIBILITE AVEC LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES (PADD).....</b>	<b>6</b>
<b>3. COMPATIBILITE AVEC LE SCOT LILLE METROPOLE.....</b>	<b>9</b>
<b>4. MODIFICATIONS DE L'ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION .....</b>	<b>10</b>
1. OAP avant modification simplifiée .....	11
2. OAP après modification simplifiée.....	14
<b>5. ANNEXE 1 : DELIBERATION DE PRESCRIPTION .....</b>	<b>17</b>

# 1. Présentation de la procédure de modification

Le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Cysoing a été approuvé par délibération du conseil municipal le 18 décembre 2019.

Le Conseil Communautaire de la CCPC a délibéré, suite à la sollicitation de la commune afin d'engager la procédure de modification simplifiée du PLU (Annexe 1).

## 1. Rappel de la procédure

La procédure de modification simplifiée du Plan Local d'Urbanisme est créée par les articles 1er et 2ème de la loi n°2009-179 du 17 février 2009, pour l'accélération des programmes de construction et d'investissement publics et privés modifiant ainsi l'article L123-13 du code de l'urbanisme qui précise les différentes procédures relatives au PLU. Les modalités d'application de cette nouvelle procédure ont été précisées par **l'ordonnance n° 2015-1174 du 23 septembre 2015 et le décret n° 2015-1783 du 28 décembre 2015 relatifs à la partie législative et à la partie réglementaire du livre I<sup>er</sup> du code de l'urbanisme** ;

Conformément à l'ordonnance précédemment citée, la procédure de modification est définie par les articles L.153-45 et L153-47 du code de l'Urbanisme :

### **Article L153-45 :**

*« Dans les autres cas que ceux mentionnés à l'article L.153-41, et dans le cas des majorations des droits à construire prévus à l'article L.151-28, la modification peut, à l'initiative du président de l'établissement public de coopération intercommunale ou du maire, être effectuée selon une procédure simplifiée. Il en est de même lorsque le projet de modification a uniquement pour objet la rectification d'une erreur matérielle. »*

### **Article L153-47 :**

*« Le projet de modification, l'exposé de ses motifs et, le cas échéant, les avis émis par les personnes associées mentionnées aux articles L.123-7 et L123-9 sont mis à disposition du public pendant un mois, dans des conditions lui permettant de formuler ses observations. Ces observations sont enregistrées et conservées. Les modalités de la mise à disposition sont précisées, selon le cas, par l'organe délibérant de l'établissement public compétent ou par le conseil municipal et portées à la connaissance du public au moins huit jours avant le début de cette mise à disposition.*

*Lorsque la modification simplifiée d'un plan local d'urbanisme intercommunal n'intéresse qu'une ou plusieurs communes, la mise à disposition du public peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes.*

*A l'issue de la mise à disposition, le président de l'établissement public ou le maire en présente le bilan devant l'organe délibérant de l'établissement public ou le conseil municipal, qui en délibère et adopte le projet éventuellement modifié pour tenir compte des avis émis et des observations du public par délibération motivée. »*

La procédure de modification simplifiée peut être utilisée si la procédure d'évolution du PLU :

- ne nécessite pas de changer le PADD ;
- n'induit pas une réduction d'une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels ;
- ne permet pas de réduire un espace agricole ou une zone naturelle forestière ;

- ne permet pas une évolution de nature à induire de graves risques de nuisance ;
- ne majore pas de plus de 20% les possibilités de construction résultant, dans une zone, de l'application de l'ensemble des règles du plan ;
- ne diminue pas les possibilités de construire ;
- n'induit pas la réduction d'une surface urbaine ou à urbaniser ;
- a pour objet de rectifier une erreur matérielle ;
- a pour effet de majorer de moins de 50% les possibilités de construction dans un secteur pour la réalisation de programmes de logements comportant des logements sociaux ;
- a pour effet de majorer de moins de 30%, dans le cas général, ou de moins de 20%, dans une zone protégée pour le paysage ou le patrimoine, les possibilités de construction pour les constructions satisfaisant à des critères de performance énergétique élevée ou alimentées à partir d'équipement performants de production d'énergie renouvelable ou de récupération.

## 2. Justification ayant amené à la procédure

Si les principes du PADD et de la réglementation définis au travers du PLU ne sont pas remis en cause, il s'avère nécessaire d'y apporter des ajustements afin de permettre de réaliser un projet de construction d'établissements scolaires sur le site de « Innova'Park ».

L'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) associée à la zone d'activités économiques « Extension Innova'Park » ne permet pas en l'état l'implantation d'établissements scolaires.

Il est donc nécessaire de faire évoluer, par modification simplifiée, le plan local d'urbanisme de Cysoing pour permettre le projet. Ladite procédure permettra donc de modifier les termes du règlement de l'OAP «Extension Innova'Park », localisée sur la zone 1AUe et UE afin de permettre l'implantation de ce projet et d'interdire l'implantation de commerces.

## 2. Compatibilité avec le projet d'aménagement et de développements durables (PADD)

Cette partie a pour objectif de démontrer la compatibilité de la procédure avec les orientations d'aménagements débattus par le Conseil Municipal lors de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal.

Axe du PADD	Orientations	Contribution des points de modifications aux actions du PADD
POLITIQUE D'AMENAGEMENT, D'URBANISME ET D'HABITAT	1. Opter pour une croissance progressive de la population	Non concerné
	2. Réinvestir les espaces urbains existants	Non concerné
	3. Privilégier l'urbanisation à proximité des centralités	Non concerné
	4. Favoriser l'implantation durable des habitants actuels et futurs tout en maintenant une mixité sociale et urbaine	Non concerné
	5. Développer des équipements adaptés	L'évolution de l'OAP permet le développement des établissements scolaires et ainsi le développement de l'offre d'équipements.
	6. Intégrer les contraintes à la logique d'aménagement	Non concerné
POLITIQUE EN MATIERE DE TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS	1. Améliorer les conditions de circulation automobile, piétonne et cyclable	Non concerné
	2. Favoriser l'intermodalité	Non concerné
	3. Compléter le maillage piéton et cyclable pour encourager à la mobilité douce	Non concerné
PROJET DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, DES COMMUNICATIONS NUMERIQUES ET DE L'EQUIPEMENT COMMERCIAL	1. Pérenniser l'activité agricole	Non concerné
	2. Intégrer le développement de l'activité économique	Non concerné
	3. Maintenir le dynamisme commercial de centre-ville	L'interdiction du commerce au sein de l'OAP permet de préserver la présence des commerces en centre-ville.
	4. Améliorer l'accès aux communications numériques	Non concerné
POLITIQUE DE PRESERVATION DU PAYSAGE ET DU PATRIMOINE	1. Assurer la visibilité des entités paysagères de la commune	Non concerné
	2. Préserver et mettre en valeur les éléments de patrimoine urbain	Non concerné
POLITIQUE DE PROTECTION DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES, FORESTIER ET MAINTIEN DES CONTINUITES ECOLOGIQUES	1. Protéger les espaces d'intérêt écologique à forte sensibilité environnementale	Non concerné
	2. Protéger les linéaires d'intérêt environnemental	Non concerné

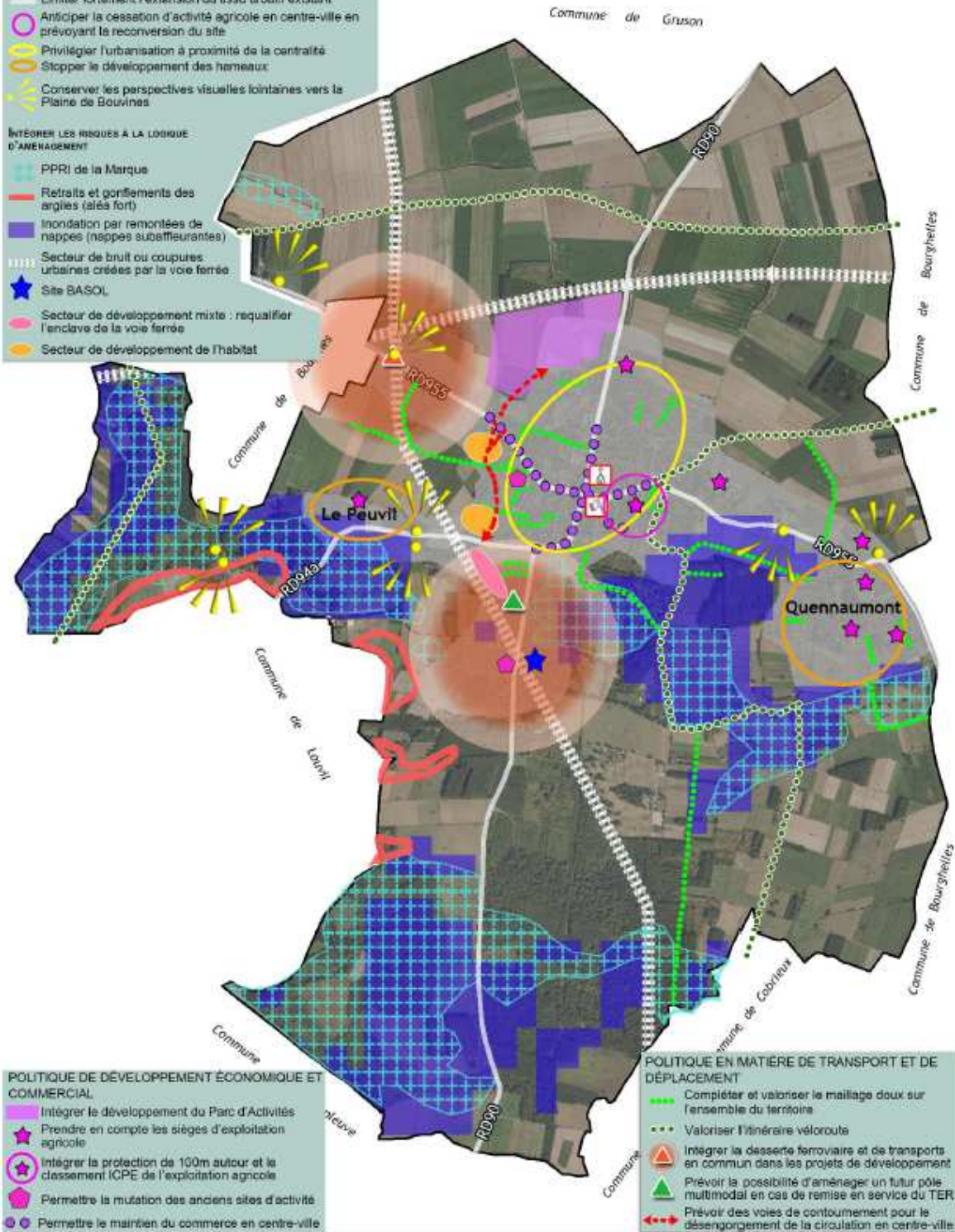
**POLITIQUE D'AMÉNAGEMENT, D'URBANISME ET D'HABITAT**

**UN URBANISME MAÎTRISÉ**

- Limiter fortement l'extension du tissu urbain existant
- Anticiper la cessation d'activité agricole en centre-ville en prévoyant la reconversion du site
- Privilégier l'urbanisation à proximité de la centralité
- Stopper le développement des hameaux
- Conserver les perspectives visuelles lointaines vers la Plaine de Bouvines

**INTÉGRER LES RISQUES À LA LOGIQUE D'AMÉNAGEMENT**

- PPRi de la Marque
- Retraits et gonflements des argiles (alés fort)
- Inondation par remontées de nappes (nappes subeffleurantes)
- Secteur de bruit ou coupures urbaines créées par la voie ferrée
- Site BASOL
- Secteur de développement mixte : requalifier l'enclave de la voie ferrée
- Secteur de développement de l'habitat



**POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET COMMERCIAL**

- Intégrer le développement du Parc d'Activités
- Prendre en compte les sièges d'exploitation agricole
- Intégrer la protection de 100m autour et le classement ICPE de l'exploitation agricole
- Permettre la mutation des anciens sites d'activité
- Permettre le maintien du commerce en centre-ville

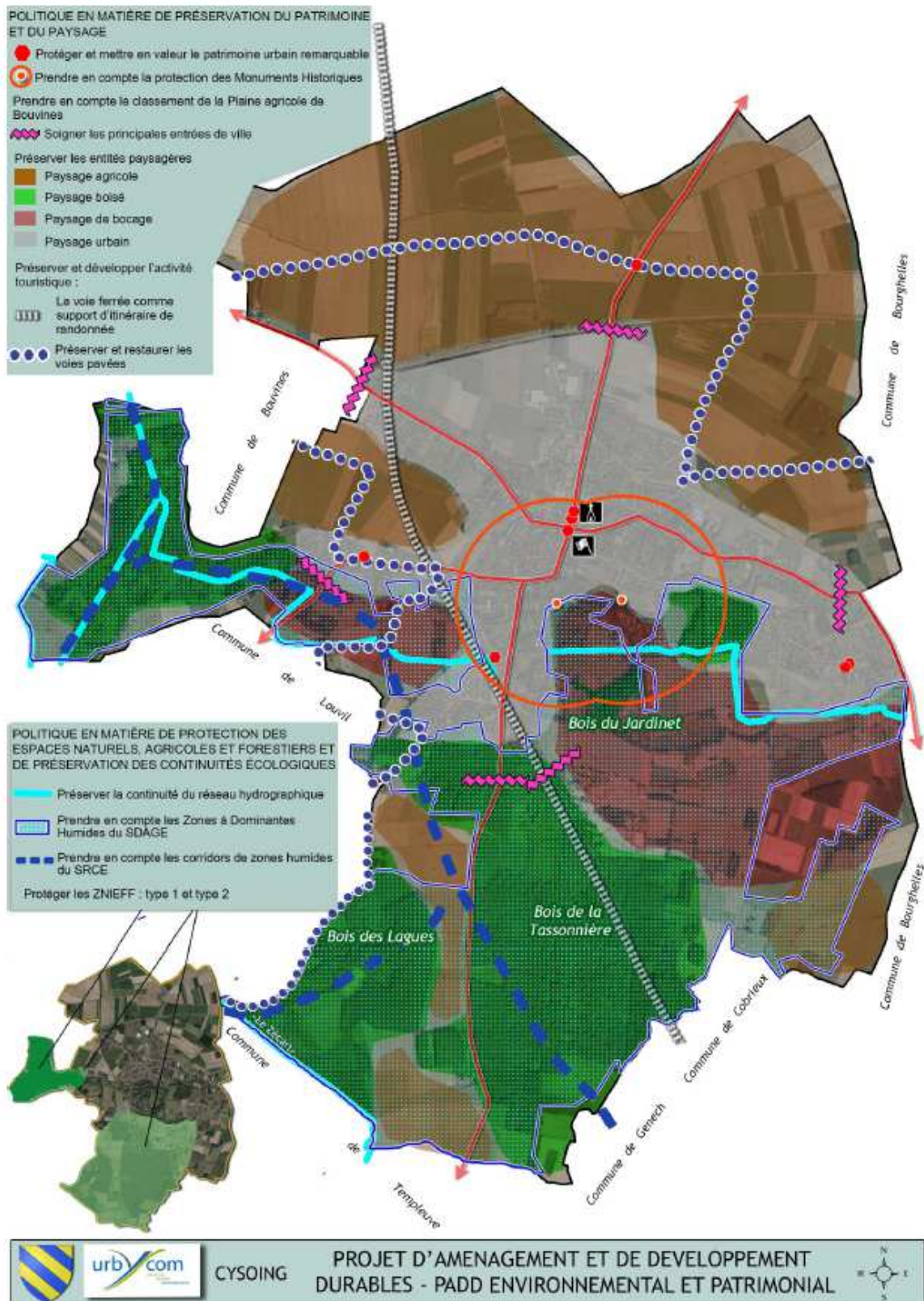
**POLITIQUE EN MATIÈRE DE TRANSPORT ET DE DÉPLACEMENT**

- Compléter et valoriser le maillage doux sur l'ensemble du territoire
- Valoriser l'itinéraire véloroute
- Intégrer la desserte ferroviaire et de transports en commun dans les projets de développement
- Prévoir la possibilité d'aménager un futur pôle multimodal en cas de remise en service du TER
- Prévoir des voies de contournement pour le désengorgement de la circulation en centre-ville



**CYSOING PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES - PADD URBAIN**





La procédure de modification simplifiée ne remet pas en cause l'économie générale du PADD ainsi que ses orientations.



### 3. Compatibilité avec le SCOT Lille Métropole

Pour une meilleure lisibilité, le tableau suivant ne reprend que les orientations pouvant avoir un lien avec les différents points de modifications.

SCOT Lille Métropole	Contribution des points de modifications à l'atteinte des orientations du SCOT
<b>Axe : Garantir les grands équilibres du développement</b>	
<b>Orientations relatives au développement urbain</b>	
Limiter l'étalement urbain	La modification simplifiée s'inscrit dans une zone à urbaniser existante
<b>Axe : Accessibilité du territoire et fluidité des déplacements</b>	
<b>Orientations relatives à la fluidité interne du territoire</b>	
Maîtriser l'emprise du stationnement	Le développement d'une offre scolaire permet de limiter les déplacements au sein du territoire.
<b>Axe : Se mobiliser pour l'économie et l'emploi de demain</b>	
<b>Orientations relatives au maintien et au développement prioritaire de l'activité en ville</b>	
Organiser le développement de toutes les activités économiques	La modification simplifiée va permettre d'adapter le développement de l'OAP «Extension Innova'Park » en encadrant la possibilité d'implantation des établissements scolaires et des commerces.

**La procédure de modification simplifiée ne remet pas en cause le principe de hiérarchie des normes et la compatibilité du PLU avec les orientations du SCOT.**

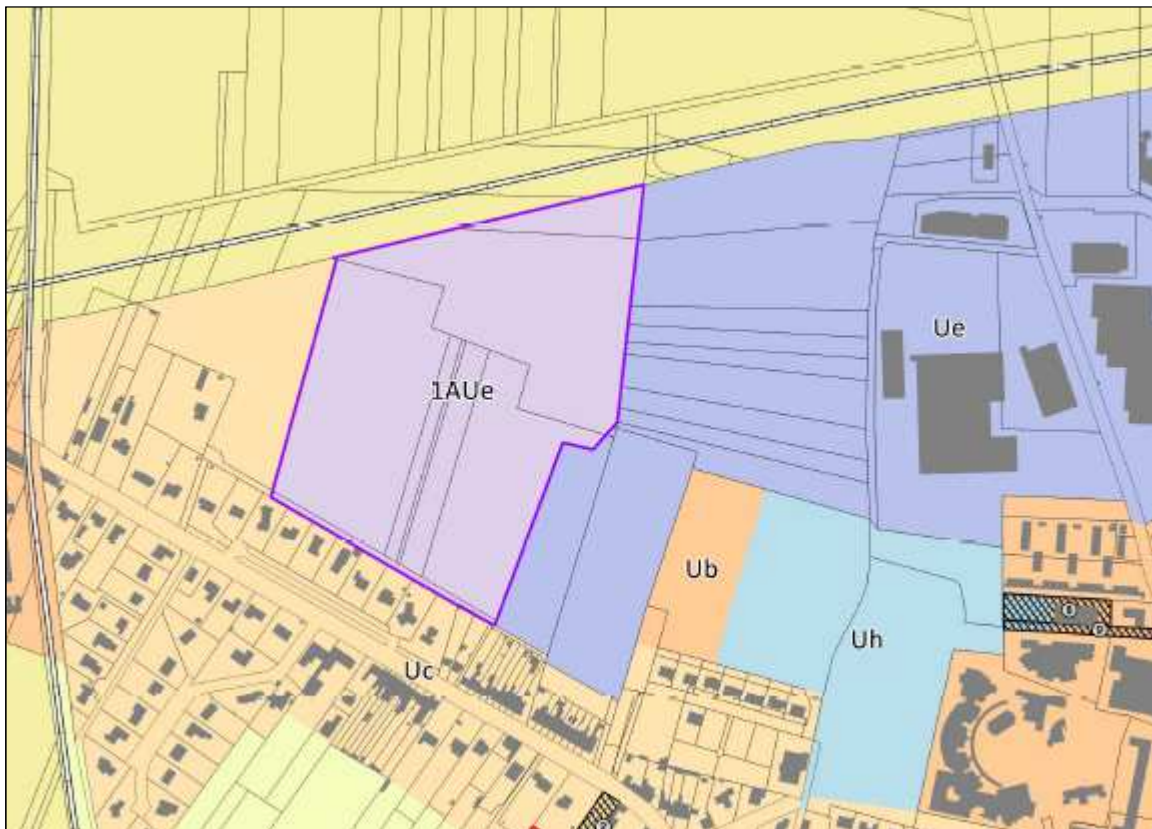
## 4. Modifications de l'Orientation d'aménagement et de Programmation

La modification de l'OAP doit permettre d'apporter les précisions suivantes :

- L'introduction de la possibilité de réalisation d'établissements scolaires sur le périmètre de l'OAP.
- L'interdiction de réalisation de commerce afin de favoriser la présence des commerces en centre-ville.

Les évolutions se localisent au sein de la zone 1AUe.

*Extrait du plan de zonage de la commune de Cysoing*



## 1. OAP avant modification simplifiée

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

#### 1. Contexte et enjeux

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 2. Orientations particulières

##### a. Accès au site et voirie

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

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

#### *b. Déplacement doux*

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

#### *c. Gestion des nuisances*

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

#### *d. Intégration paysagère et environnementale*

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

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

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

#### *e. Programmation et organisation*

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









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

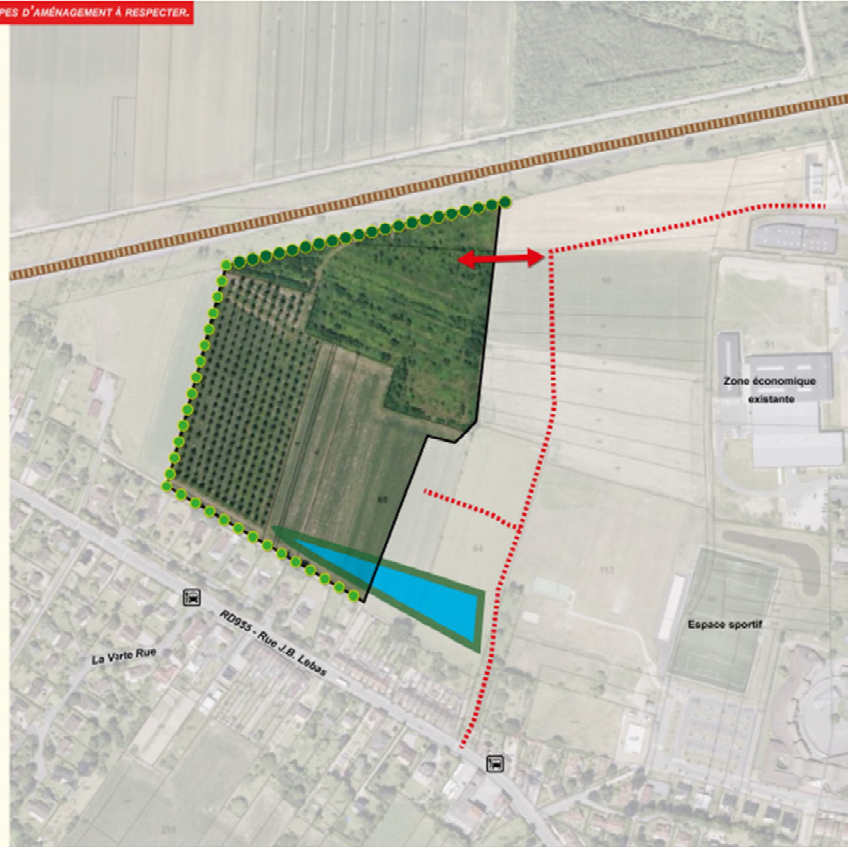
Le site sera raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement.

### 3. Schéma d'aménagement

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

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

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



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

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

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

CYSOING

50m



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

urbicom

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

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

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

## 2. OAP après modification simplifiée

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

#### 1. Contexte et enjeux

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 2. Orientations particulières

##### a. Accès au site et voirie

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

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

#### *b. Déplacement doux*

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

#### *c. Gestion des nuisances*

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

#### *d. Intégration paysagère et environnementale*

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

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

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

#### *e. Programmation et organisation*

**La zone d'étude est dédiée à l'activité économique et aux établissements scolaires. L'implantation de commerces est interdite.**









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

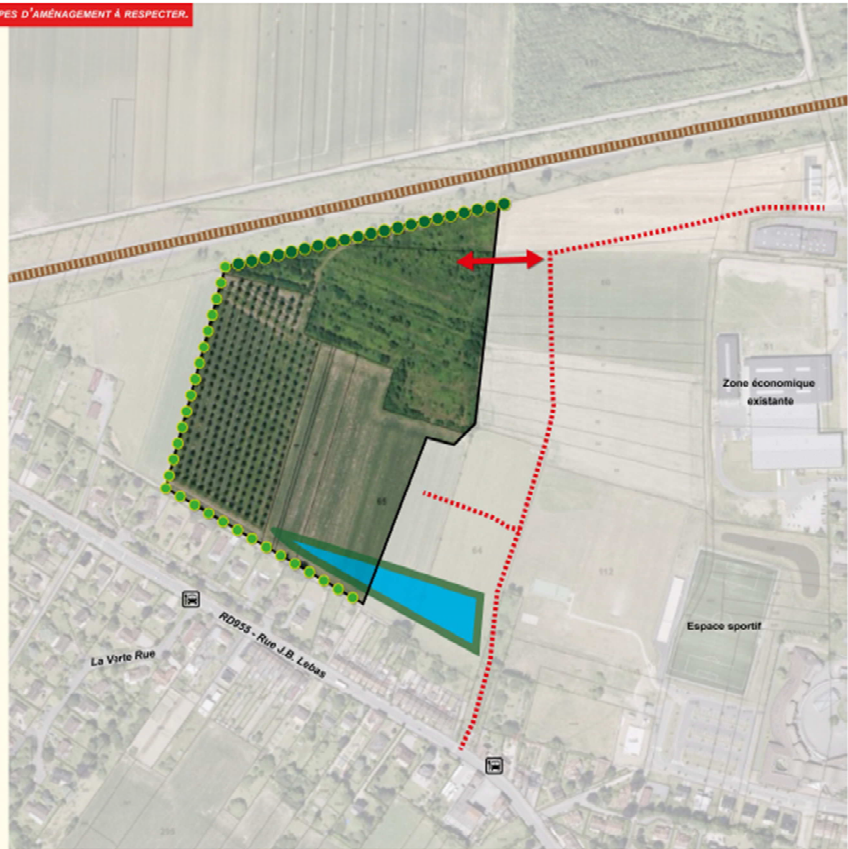
Le site sera raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement.

### *3. Schéma d'aménagement*

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

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

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



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

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

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

CYSOING

50m



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



**La zone d'étude est dédiée à l'activité économique et aux établissements scolaires. L'implantation de commerces est interdite.**

engendrées par la voie ferrée. Il conviendra d'adapter les constructions en conséquence.

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



## **5. Annexe 1 : Délibération de prescription**