

# **COMMUNE DE RADINGHEM-EN- WEPPE**

**Canton de Lomme**



**Programme d'étude  
Fonds d'Amélioration du Cadre de Vie**

**Août 1996**

# SOMMAIRE



<b>Processus d'une démarche</b>	<b>2</b>
<b>Carte des paysages</b>	<b>4</b>
<b>Présentation</b>	<b>5</b>
<b>Les éléments d'identification du territoire :</b>	<b>8</b>
L'espace rural	
La structure agglomérée	
<b>Les extensions urbaines</b>	<b>10</b>
<b>La Départementale 62</b>	<b>11</b>
<b>La Départementale 141</b>	<b>13</b>
<b>Les espaces publics</b>	<b>14</b>
<b>Les chemins piétonniers</b>	<b>15</b>
<b>Autoroute et voie de contour- nement</b>	<b>16</b>

# Processus d'une démarche

## Fonds d'Amélioration du Cadre de Vie

L'équipe des maîtres d'œuvre retenue après consultation faite sur la base de ce document programme pourra voir son travail s'organiser en 3 étapes.

Il est proposé qu'un point soit réalisé avec l'ensemble des partenaires avant de clore chacune des étapes significatives : mairie, bureau d'études, animatrice de pays du Conseil Général, chargé d'études du C.A.U.E....

### **1 - Préliminaires.**

La Commune apportera tous les documents susceptibles d'aider le maître d'œuvre dans son entreprise (P.O.S., M.A.R.N.U., cadastre, photos,...) et mentionnera à cette occasion, les partenaires qu'elle souhaite associer à cette démarche :

- D.D.E. - D.D.A. - D.I.R.E.N. - D.R.A.C....,
- Habitants, enseignants, commerçants,
- D.V.I.,
- E.D.F.,
- ...

Par ailleurs, le maître d'ouvrage prendra soin de signaler et faire connaître à l'équipe de maîtrise d'œuvre, les études passées et en cours sur sa commune.

### **2 - Mise en place d'une analyse approfondie et production de schémas de principe.**

L'analyse se basera sur :

**L'examen visuel, notamment lors des moments forts de la vie communale :** fêtes, sortie d'école, fin de semaine, etc...

**Un recensement des atouts** et caractéristiques architecturales, urbaines et paysagères des lieux.

**Les outils** dont l'équipe de maîtrise d'œuvre fixera la nécessité (films, photos, vues aériennes...).

**Les informations complémentaires** nécessaires aux prises de décisions ultérieures (comptage automobile, historique, situation foncière...).

**Ces éléments de base permettront à l'équipe de maîtrise d'œuvre d'appuyer ou d'infléchir, en accord avec les élus certains points du programme.**

Pour arrêter les options d'aménagement, l'équipe de maîtrise d'œuvre soumettra alors au maître d'ouvrage, c'est-à-dire la Commune, un ensemble de schémas d'organisation et d'esquisses.

A ce stade, il sera demandé au bureau d'études de produire des documents graphiques présentés sous diverses formes (expositions, plaquettes, séances publiques...) et destinés

à convaincre et associer différents partenaires (habitants...) à l'œuvre commune d'amélioration du cadre de vie.

Le C.A.U.E. met à la disposition des enseignants un ensemble d'ateliers de sensibilisation à l'architecture et à l'environnement : "l'Ecole des Passemurailles" à destination des enfants des écoles.

### 3 - Définition d'un programme pluriannuel de travaux et réalisation d'Avant-Projets Sommaire (A.P.S.).

Une fois les options d'aménagement validées par l'équipe municipale et les enveloppes financières estimées, maître d'ouvrage et maître d'œuvre définiront ensemble un phasage à court et moyen terme (5 à 10 ans) des travaux à réaliser en fonction de critères tels que :

- l'exemplarité,
- l'urgence,
- les opportunités,
- le coût.

#### Remarques :

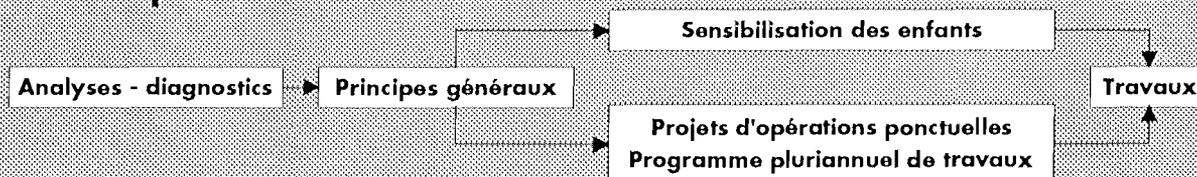
L'ensemble de l'étude privilégiera les éléments de réflexions en envisageant des alternatives (schémas, croquis, esquisses...). Seuls certains chapitres le nécessitant seront poussés jusqu'à l'esquisse chiffrée voire A.P.S. (Avant-Projet Sommaire) chiffré et concluront la phase d'étude.

Quant au maître d'ouvrage, il peut, selon son calendrier, décider d'entamer une première phase de travaux, dès la fin de l'étude. Il sera alors demandé au maître d'œuvre d'en établir un Avant-Projet Détaillé (A.P.D.), destiné au passage de cette première partie du dossier en commission de subvention travaux du Conseil Général. L'établissement d'A.P.D. ne fait pas partie du présent contrat.

Les documents figurant dans l'étude prendront, dès l'approbation de celle-ci, une valeur contractuelle.

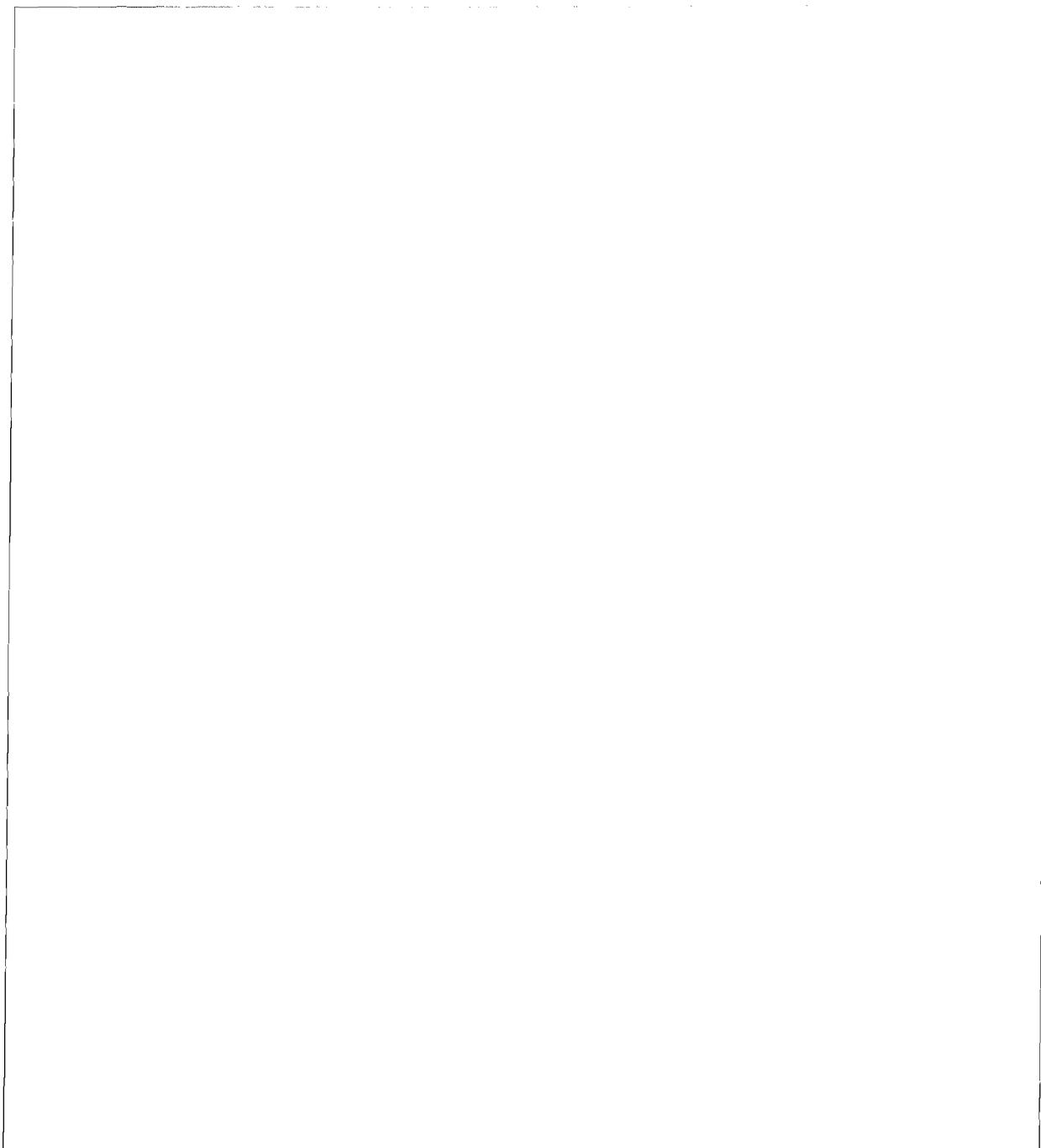
Le Conseil Général n'engagera sa participation financière que s'il reconnaît une filiation quantitative et qualitative entre les documents de la phase ETUDE, ceux de la phase TRAVAUX et la mise en œuvre. C'est pourquoi le C.A.U.E. recommande très fortement que les maîtres d'œuvre de l'étude participent activement à la réalisation des documents techniques précédant les travaux et à la conduite des opérations.

#### Les étapes de la décision.



A la fin de chacune de ces étapes significatives, le CAUE peut vous aider, n'hésitez pas à faire appel à lui.

## Carte des paysages



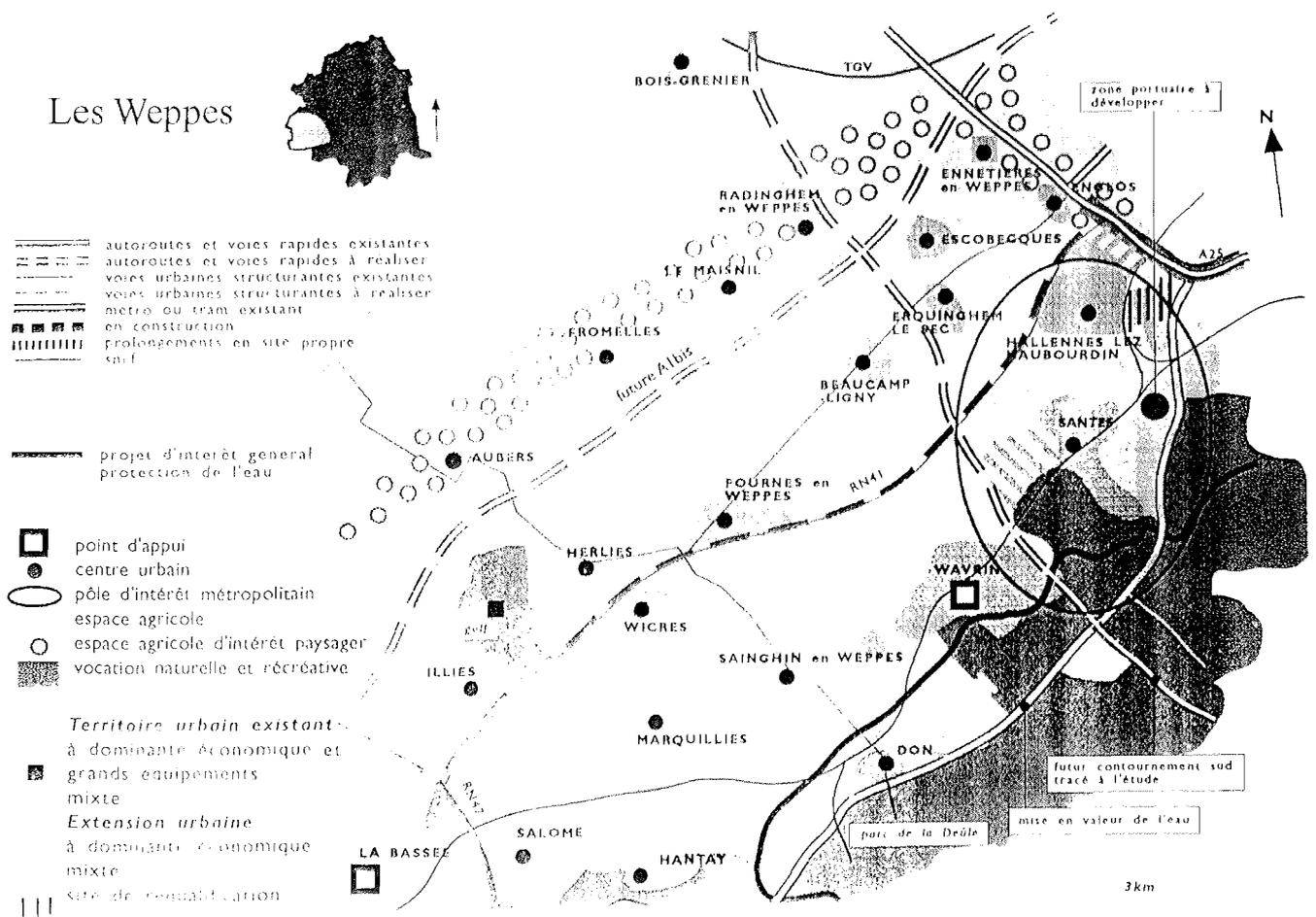
Extrait de la carte des paysages Conseil Général - CAUE

# Présentation

Radinghem-en-Weppes est située à proximité de Lille - 13 km - à la limite ouest et à l'extérieur de la Communauté Urbaine, aux croisements des départementales 141 et 141b avec la départementale 62.

Elle est installée dans le contexte rural du pays des Weppes qui connaît une agriculture dynamique et diversifiée et bénéficie d'une forte identité culturelle.

Accrochée à la limite du promontoire que forme le talus des Weppes sur la plaine de la Lys, elle possède des qualités paysagères largement reconnues (cf. le classeur "Trame Verte Politique du Paysage", Conseil Général du Nord, Octobre 1993 et le Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme de la Métropole lilloise).



La commune connaît une croissance démographique depuis les années 1920 (après la chute spectaculaire de la population dès le milieu du XIXème siècle et son effondrement à l'occasion de la destruction complète de la commune pendant la guerre 14-18). Cette croissance s'est accélérée depuis les années 70 (cf. "Rapport de Présentation du P.O.S.", Décembre 1983) et le phénomène de "rurbanisation" l'a confirmée ces dernières années.

La commune reste cependant modeste avec 1035 habitants en 1990 même si elle poursuit toujours sa croissance.

Aujourd'hui encore, plusieurs projets de lotissements sont à l'étude. Ainsi, petit à petit, le caractère de Radinghem se transforme. En 1968, 75, 22 % des logements avaient été construits avant 1948 alors qu'en 1975, ils ne représentaient déjà plus que 60,3 %. Nul doute qu'en 1996 ils ne constituent déjà plus qu'une minorité. C'est donc bien à travers les constructions récentes que se dessine de plus en plus le visage de Radinghem.

Dans ce contexte, l'étude que la Municipalité entend mener sur son cadre de vie doit ambitionner, en s'appuyant sur l'analyse des patrimoines architectural, urbain et paysager d'aujourd'hui, de dessiner à grands traits les éléments de l'identité du territoire de demain.

Cette première réflexion générale permettra d'aborder une phase plus opérationnelle liée à des thèmes pertinents pour l'embellissement et le développement de la commune :

- les extensions urbaines,
- la départementale 62,
- la départementale 141,
- les espaces publics,
- les chemins piétonniers,
- les projets d'autoroute et de voie de contournement.

Enfin, la troisième étape prévoira les moyens nécessaires à l'information de la population sur les projets communaux et elle présentera les éléments susceptibles d'être étudiés dans un programme intercommunal de valorisation du cadre de vie.



## — Les éléments d'identification du territoire —

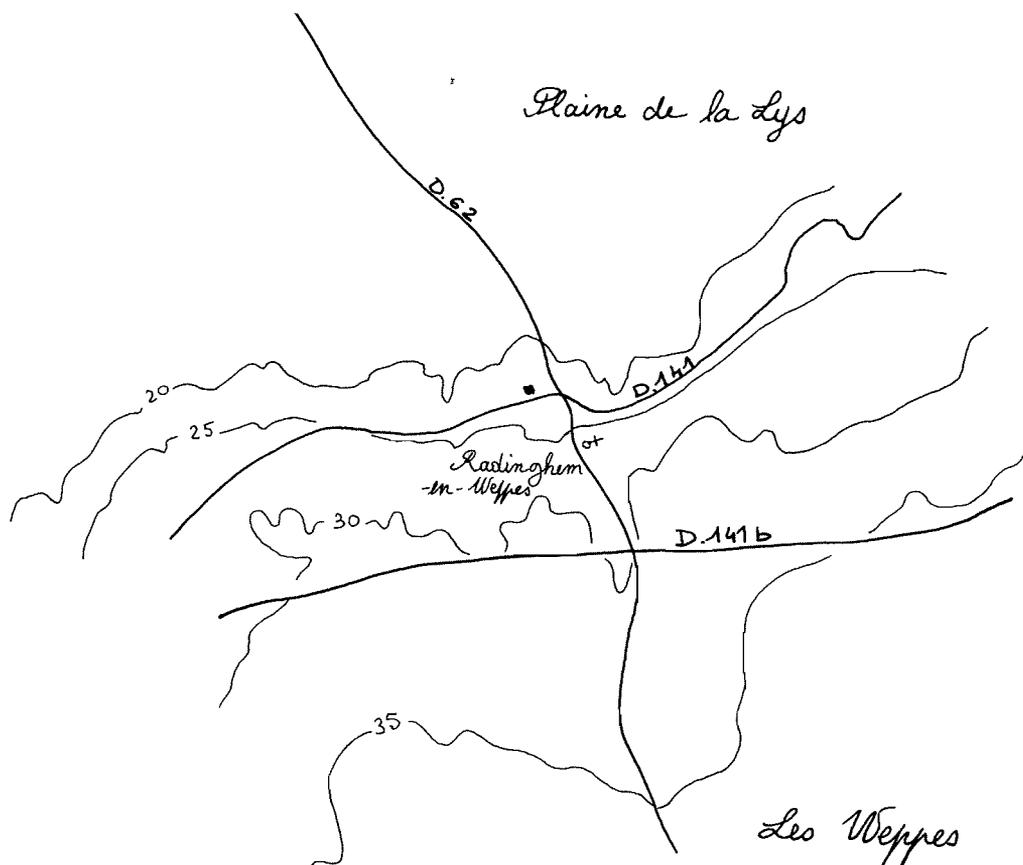
Les éléments d'identification du territoire de Radinghem découlent de la situation géographique de la commune.

### L'espace rural

L'essentiel du territoire communal est constitué par la plaine de la Lys, limitée au sud par le talus des Weppes.

La plaine est structurée par un maillage orthogonal de voies et de fossés drainants. Une constellation de petites fermes et de touches végétales ponctue l'espace marqué par une grande perméabilité visuelle qui laisse voir au nord jusqu'aux monts de Flandre.

En dépit d'une faible dénivelée, le talus crée une rupture dans le paysage parfaitement horizontal de la plaine.



## La structure agglomérée

La structure du village est typique de celle des communes traversées par le talus : l'urbanisation s'est agglomérée essentiellement le long de la voie qui, perpendiculaire au talus, relie les Weppes à la plaine de la Lys - la départementale 62. Cette agglomération s'est faite au croisement avec la voie qui parcourt le talus des Weppes dans sa longueur - la départementale 141.

Bien que structurant le territoire, la départementale 141 a connu jusqu'ici une urbanisation modérée.

En revanche, des implantations plus nombreuses se sont succédées sur la départementale 62.

D'abord, à l'occasion de la reconstruction après la guerre 14-18, se sont égrainées de grosses demeures entourées de parcs, des fermes et des maisons plus modestes alignées en front à rue par petits groupements.



Ensuite, des lotissements et des pavillons sont venus progressivement combler les vides laissés par la reconstruction.

Enfin, plus récemment, des lotissements se sont construits en seconde épaisseur par rapport à la D. 62 et sont organisés autour d'impasses ouvrant sur cette voie.

C'est sur la base des grands caractères identitaires du territoire que les projets d'aménagement devront être dessinés. C'est pourquoi la première phase de l'étude portera sur leur analyse et présentera les pistes possibles pour leur mise en valeur :

- actions de sensibilisation et d'information (expositions, présentations publiques, ateliers auprès des enfants, "Ecole des Passemurailles"),
- opérations d'aménagement,
- outils réglementaires (P.O.S. paysager...),
- opérations intercommunales.

## Les extensions urbaines

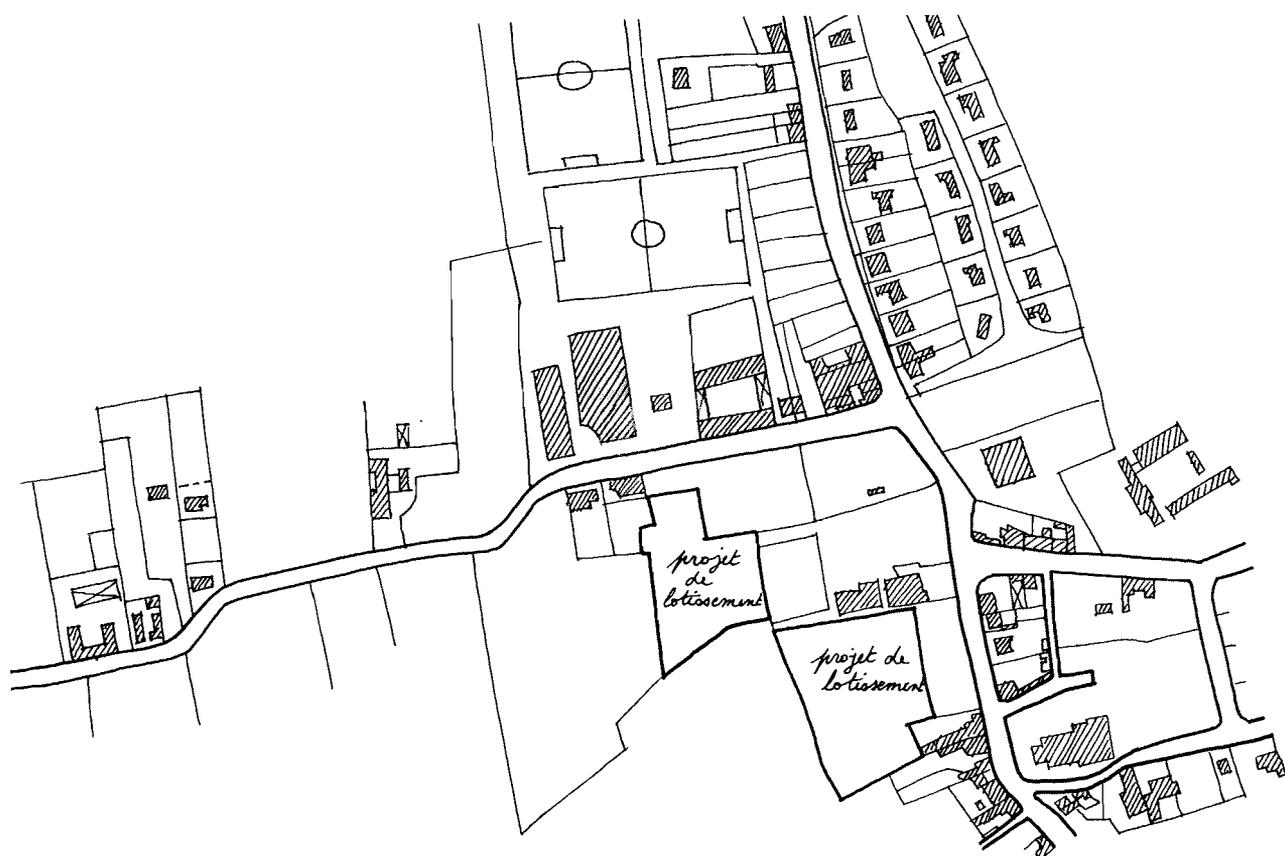
Deux terrains situés en zone UB sont actuellement mis en vente. Compte tenu de leur position en cœur de village et des possibilités d'extensions urbaines prévues au P.O.S. au-delà de leurs limites parcellaires - en zone NA -, ils représentent un enjeu important pour le développement de la commune.

Sur le plan paysager, ils présentent à la fois des atouts et des contraintes car ils se trouvent localisés sur la pente du talus des Weppes dans une situation de belvédère mais sur un versant exposé au nord.

Enfin, les nouvelles constructions offrent l'opportunité de :

- réguler la population en équilibrant la pyramide des âges (une classe du groupe scolaire maternelle - primaire sur les 5 fonctionnant pendant l'année 95-96 sera fermée en septembre ; la commune est par ailleurs équipée d'une cantine scolaire, de deux terrains de football, d'un terrain de tennis et d'une salle de sports),
- densifier le centre et renforcer son attractivité en proposant des formes urbaines innovantes, respectueuses de l'identité du territoire, soucieuses de l'intimité et du confort des habitants, bien adaptées aux modes de vie contemporaine tout en garantissant des espaces publics de qualité, facteurs de convivialité.

Une étude de faisabilité sera menée sur les deux sites. Elle aura pour objectif d'aider la Municipalité à négocier des éléments qualitatifs avec les futurs aménageurs : programme d'aménagement, parti urbain favorisant l'articulation des espaces entre eux et prescriptions architecturales (gabarits, volumes, matériaux, couleurs...).



---

## La Départementale 62

---

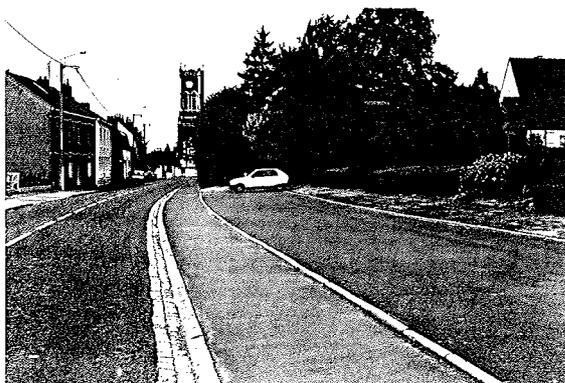
Axe structurant le développement urbain, la départementale 62 relie la plaine de la Lys aux Weppes.

Comme toujours sur ces axes de liaison, la voie, dans sa partie urbanisée, est parcourue trop rapidement par les automobilistes. Aussi la municipalité souhaite-t-elle y entreprendre des travaux pour ralentir la circulation et rendre la voie plus sûre. Une étude préalable est en cours à la subdivision d'Haubourdin, qui s'oriente vers la réalisation d'une zone 30.

Une procédure engagée voici quelques années pour déplacer dans le cimetière les tombes mitoyennes à la départementale autorise aujourd'hui le recul de la clôture du cimetière, si besoin était, pour accroître la visibilité en ce point de la voie. Cette solution demande néanmoins à être manipulée avec prudence car la bonne visibilité est souvent un élément favorisant la vitesse.

Par ailleurs, le débouché du nouveau lotissement est aussi un élément de l'étude à ne pas négliger.

Enfin, la Municipalité souhaite la création de places de parking en face des commerces de manière à éviter le stationnement anarchique, facteur de danger. Déjà de nombreuses aires de stationnement s'égrainent le long de la voie. Elles peuvent faire l'objet d'aménagements paysagers créant des effets de parois sur la voie et encourageant les automobilistes à réduire leur vitesse.



L'aménagement de la D.62 offre l'occasion de renforcer la perception des paysages de la commune en valorisant le passage de la plaine de la Lys - la rue du Bas - au talus des Weppes - la rue Royale.

Les projets permettront de renforcer le statut de rue de la départementale dans sa traversée d'agglomération.

Les études seront suffisamment précises pour permettre à la Municipalité d'entreprendre rapidement des travaux sur un site jugé prioritaire.



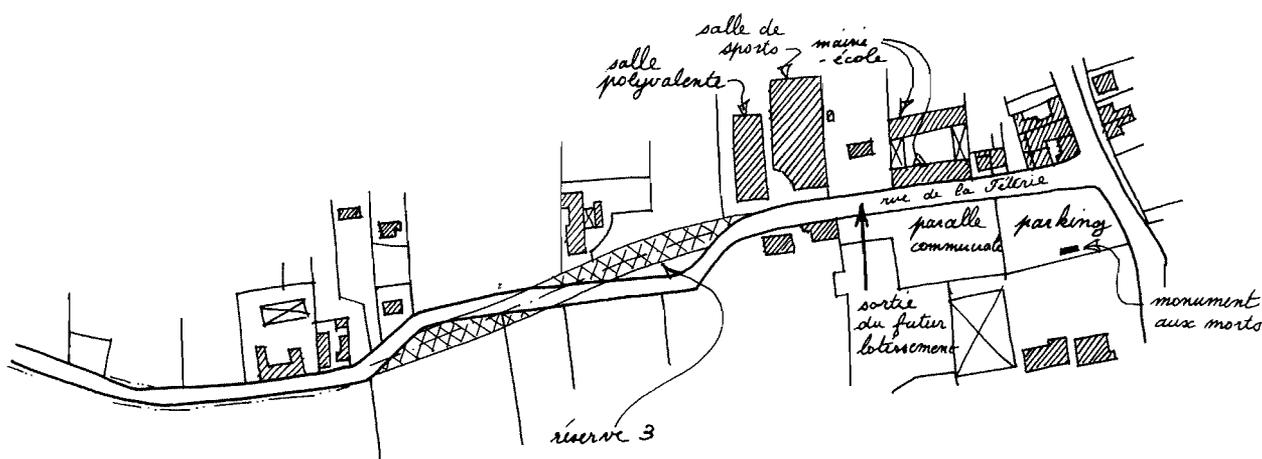
Par ailleurs, la commune de Beaucamp-Ligny, qui a aussi sollicité la mise en place d'une procédure F.A.C.V., souhaite la réalisation d'une piste cyclable sur la départementale jusqu'à Radinghem.

L'étude devra montrer si le projet est possible dans des conditions de sécurité satisfaisantes pour les cyclistes, sans que les aménagements portent préjudice à la qualité de l'environnement de la départementale. On connaît trop les effets pervers de certaines créations de pistes cyclables qui, en se contentant d'un simple élargissement de la voie, ont entraîné une accélération de la vitesse automobile et provoqué une baisse sensible de la sécurité des cyclistes.

# La Départementale 141

La départementale 141 suit le talus des Weppes à mi-pente sur toute sa longueur, offrant en certains points de belles vues sur la plaine de la Lys. Les aménagements futurs de la voie devront veiller à maintenir, voire à valoriser cette qualité.

La départementale, au niveau de la rue de la Féterie, dessert la mairie, l'école, la cantine scolaire et les équipements sportifs. Une réserve au P.O.S. (réserve n° 3) avait été prévue pour le redressement de la voie. Aujourd'hui, la volonté générale de casser la vitesse automobile incite à préserver les courbures des voies, aussi ces réserves peuvent être remises en cause sauf à pouvoir être utiles dans la valorisation paysagère de la rue. L'étude devra aider la municipalité à prendre une décision sur ce point.



La desserte des équipements peut en revanche être améliorée par :

- l'aménagement d'un accès à la mairie pour les handicapés,
- une meilleure adéquation des stationnements automobiles avec la demande des habitants (le parking actuel de la mairie est très peu utilisé),
- l'aménagement de la parcelle plantée (2500m<sup>2</sup>) récemment acquise par la Commune, face à la mairie-école. Compte tenu de sa situation à proximité des équipements, cette parcelle peut devenir un jardin, un lieu de promenade, d'attente et de convivialité très apprécié de tous les habitants.

L'aménagement de la rue de la Féterie doit aussi intégrer la sortie du futur lotissement qu'elle doit desservir. La dénivelée existant entre la rue et les parcelles à aménager doit faire l'objet d'une étude fine pour que des terrassements excessifs ne viennent pas détruire l'un des caractères les plus pittoresques du village.

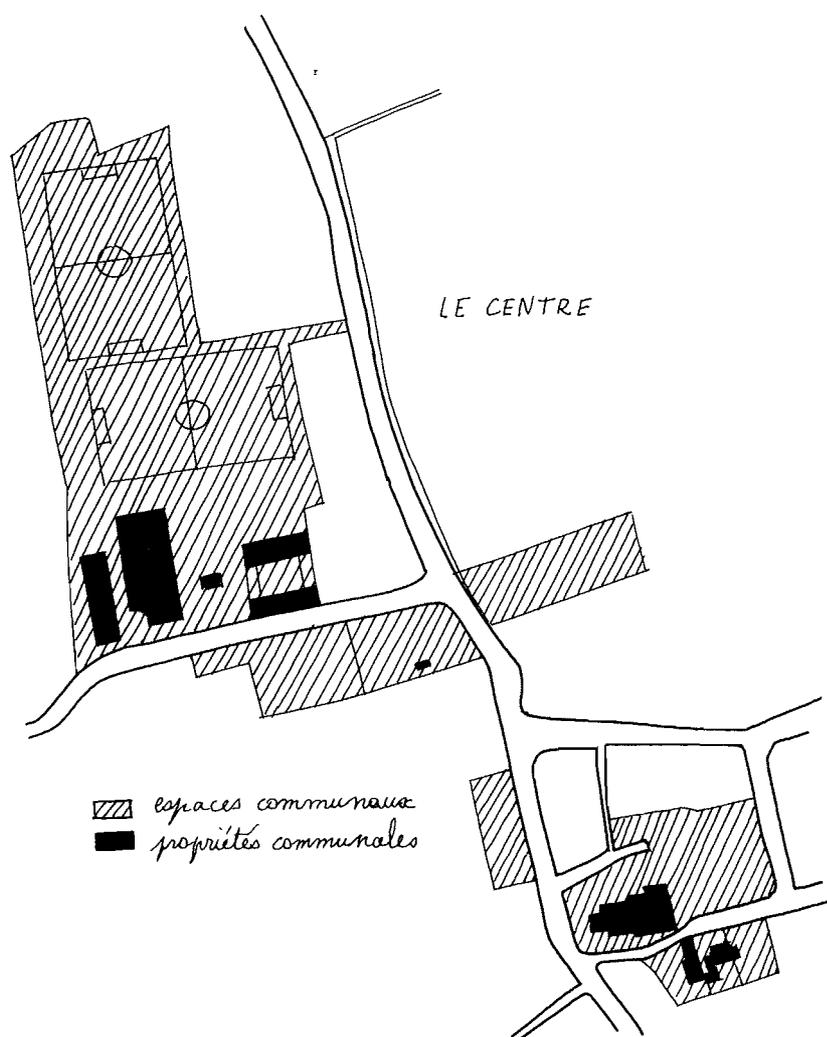
Le parti d'aménagement retenu sur la départementale 141 conditionne de nombreux projets en attente sur la rue de la Féterie, c'est pourquoi l'étude sera poussée suffisamment loin pour permettre des interventions rapides en fonction des opportunités de travaux qui se présenteront.

## Les espaces publics

La commune de Radinghem est particulièrement riche en équipements et en espaces publics. Créés au fil des ans, en fonction des possibilités budgétaires et des opportunités foncières, ils se sont juxtaposés les uns aux autres. Aujourd'hui, il s'agit de trouver les moyens de les articuler les uns aux autres et de les faire participer à la valorisation des paysages de la commune.

Seul un projet global pourra y parvenir. Il devra veiller à l'aménagement ou à la création de liaisons piétonnes entre les équipements et avec les zones d'habitat. Il devra s'attacher à préserver la cohérence du vocabulaire urbain sur l'ensemble des espaces (mobilier urbain, éclairage public, pavages, clôtures, plantations).

L'étude devra esquisser différentes options fonctionnelles sur certaines parcelles dont l'usage peut paraître encore incertain aujourd'hui (l'aire de stationnement à l'angle de la rue Royale et de la rue de la Fêterie semble surdimensionnée ; la fonction de la parcelle voisine de l'U.S.A.N. est incertaine).



---

## Les chemins piétonniers

---

Radinghem-en-Weppes se trouve à l'écart des chemins départementaux de randonnées. Il importe néanmoins que la commune puisse offrir à ses habitants des circuits piétonniers internes à son territoire et en lien avec les communes voisines.

Pour cela Radinghem doit pouvoir préserver ses chemins ruraux et les connecter aux ruelles existantes dans le village et aux voies piétonnes qui peuvent être créées dans les espaces publics ou les nouveaux lotissements.

Disposer d'un schéma global de promenades piétonnes permet à la Municipalité de compléter un réseau existant en saisissant les opportunités qui se présentent (à l'occasion par exemple d'un remembrement) et de préserver les acquis (à l'occasion par exemple de l'implantation d'une autoroute).

L'étude doit donc porter sur :

- les enjeux que représentent les voies existantes dans le maillage général,
- les nouveaux axes à créer pour compléter le maillage interne et enrichir les liaisons avec les communes riveraines,
- l'esquisse des aménagements nécessaires à la valorisation des voies.



---

## Autoroute et voie de contournement

---

Si les projets de l'A1 bis et de contournement sud de la Métropole sont mis en œuvre comme le prévoit le Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme, beaucoup de nuisances sont à craindre pour la commune. C'est pourquoi l'étude pourra d'ores et déjà esquisser quelques recommandations pour préserver au mieux le cadre de vie du village.



# Bibliographie

Classeur "Trame Verte - Politique du  
Paysage", Conseil Général du Nord - Oc-  
tobre 1993

Schéma de Développement et d'Urbanis-  
me de la Métropole Lilloise

**Equipe permanente attachée au secteur :**

<b>Urbaniste</b>	<b>Fanny Frigout</b>
<b>Ecologue</b>	<b>Ahmed Rebaï</b>
<b>Paysagiste</b>	<b>Jean-Marc Le Moing</b>
<b>Assistant d'étude</b>	<b>Didier Escherich</b>
<b>Secrétariat</b>	<b>Monique Dhoedt</b>

**Ce document a été réalisé par**  
**Fanny Frigout Urbaniste**