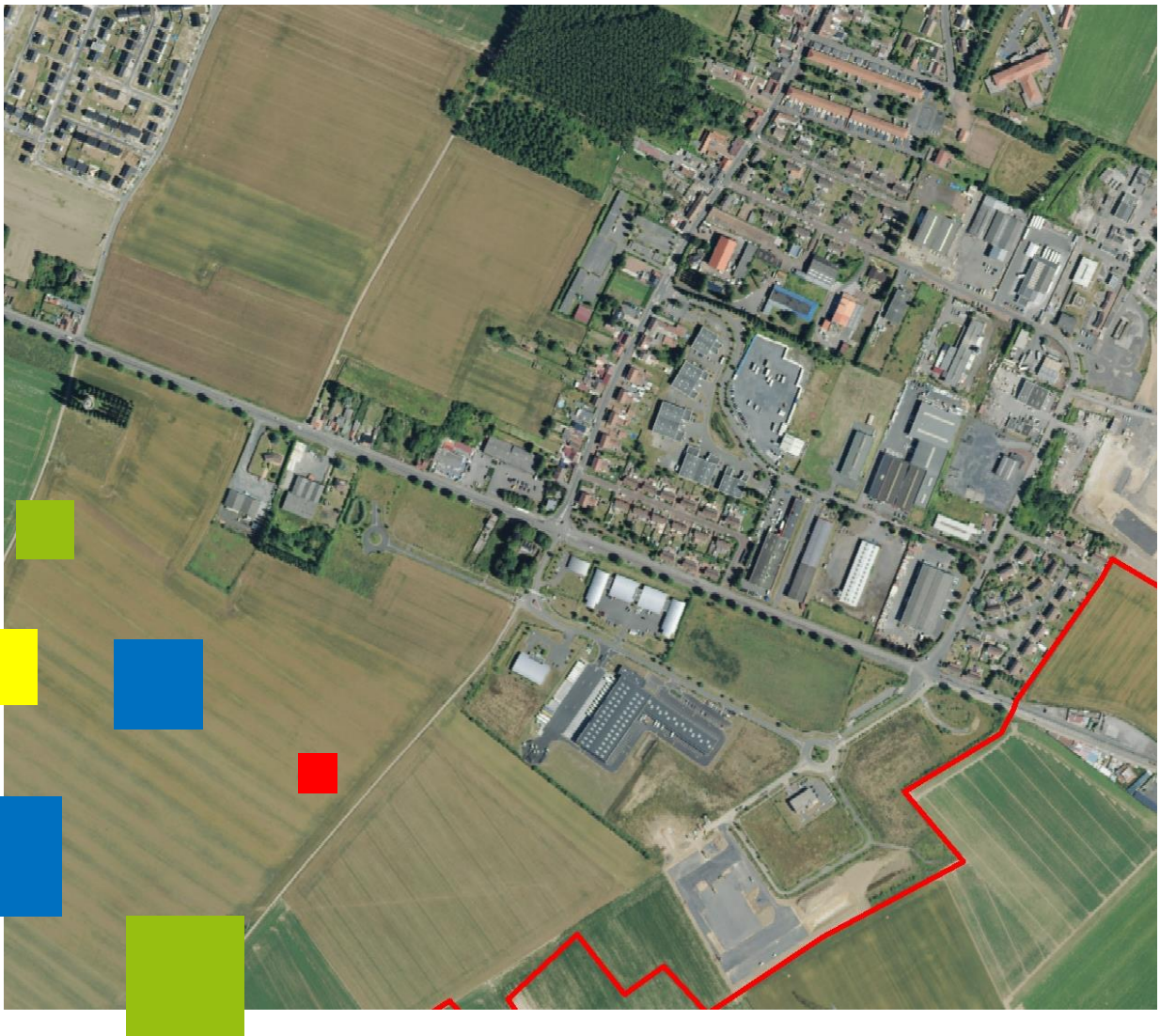


Déclaration de Projet
pour la création
d'une aire d'accueil des gens du voyage
emportant la
la mise en compatibilité du
PLUi de COURCELLES LES LENS



Notice explicative



SOMMAIRE

1^{ERE} PARTIE : CONTEXTE DE L'ETUDE.....	4
I. OBJET DE L'ETUDE.....	4
II. CADRE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE.....	4
<i>II. 2. La procédure de mise en compatibilité.....</i>	<i>7</i>
<i>II. 3. Le Schéma départemental d'accueil des gens du voyage.....</i>	<i>8</i>
2^{EME} PARTIE : CONTEXTE COMMUNAUTAIRE.....	10
3^{EME} PARTIE : PRESENTATION DU PROJET COMMUNAUTAIRE D'INTERET GENERAL ...	14
I. LE PROJET DE CREATION D'UNE AIRE D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE	14
<i>I. 1. Les variables de localisation.....</i>	<i>14</i>
<i>I. 2. Le site retenu.....</i>	<i>15</i>
II. LE DETAIL DU PROJET.....	19
II. LA COMPATIBILITE AVEC LES AUTRES DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET DE PROGRAMMATION EXISTANTS	23
4^{EME} PARTIE. IMPACT DU PROJET DANS L'ENVIRONNEMENT ET MESURES PRISES POUR REDUIRE SES IMPACTS	26
I. IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE	26
II. IMPACT SUR LES GRANDS ENSEMBLES NATURELS ET LES MILIEUX ECOLOGIQUES.....	26
III. IMPACT SUR LE PATRIMOINE NATUREL.....	27
IV. IMPACT SUR LES PAYSAGES.....	27
V. IMPACT SUR L'AGRICULTURE.....	27
VI. IMPACT SUR LES RISQUES	28
5^{EME} PARTIE. MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE COURCELLES-LES-LENS	31
I. EVOLUTION DU PLAN DE ZONAGE	31
II. EVOLUTION DU REGLEMENT : CREATION D'UNE ZONE UDAGV.....	32

1^{ERE} PARTIE : CONTEXTE DE L'ETUDE

I. Objet de l'étude

Le présent dossier de déclaration de projet porte sur la réalisation de plusieurs aires d'accueil des gens du voyage sur des communes ciblées de la Communauté d'Agglomération Hénin-Carvin. Pour cette présente procédure, la réalisation d'une aire d'accueil des gens du voyage porte sur la ville de Courcelles-les-Lens.

La procédure est menée à l'initiative de l'intercommunalité qui dispose de la compétence en matière d'équipements communautaires.

II. Cadre législatif et réglementaire

La définition juridique du terme « gens du voyage » est utilisée en France depuis une circulaire de 1978 pour désigner les familles qui ont un mode de vie mobile depuis des générations. La loi Besson du 31 mai 1990 a prévu la mise en œuvre dans chaque département d'un dispositif d'accueil des gens du voyage, formalisé par un schéma départemental. Ce schéma définit les types d'aménagements imposés aux collectivités avec notamment l'obligation de créer dans chaque département une aire de grand passage et dans les communes de plus de 5000 habitants une aire d'accueil. Il est précisé notamment la destination et la capacité des aires à réaliser.

La loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage est venue renforcer la mise en place du dispositif initial. Elle prévoit l'obligation pour chaque commune de plus de 5000 habitants se doit de réaliser une aire d'accueil ou de passage des gens du voyage sur son territoire. En l'absence d'aire d'accueil, les communes de plus de 5000 habitants ne peuvent interdire sur leur territoire le stationnement de caravanes. Les collectivités doivent mettre en œuvre le schéma départemental, que ce soit une initiative locale ou intercommunale, dans un délai de 2 ans suivant la publication dudit schéma.

La loi NOTRe du 7 août 2015 a transféré aux intercommunalités, à compter du 1^{er} janvier 2017, la compétence obligatoire qu'est « Aménagement, entretien et gestion des aires d'accueil des gens du voyage ». Il y a ainsi obligation en la matière pour les collectivités d'aménager des sites, tel que prévu au schéma départemental d'accueil des gens du voyage, approuvé le 20 avril 2012 et confirmé par le nouveau schéma 2019-2024.

C'est par une procédure de déclaration de projet que la réalisation du projet se réalise. La déclaration de projet revêt un caractère d'intérêt public et général. Cette notion est née avec la loi « Démocratie de proximité » du 27 février 2002 qui a inscrit dans le code de l'environnement à l'article L126-1 la possibilité de constater et faire valoir l'intérêt général des opérations d'aménagements ou de constructions publiques susceptibles d'affecter l'environnement. En l'espèce, comme toute opération de construction ou d'aménagement, la réalisation d'une aire d'accueil des gens du voyage entre dans ce cadre.

De plus, elles constituent de jurisprudence constante un équipement d'intérêt général (Conseil d'Etat, 10/ 8 SSR, du 25 mars 1988, 54411).

La procédure de déclaration de projet est prévue par l'article L300.6 du code de l'urbanisme, modifié par LOI n°2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 19 (V). Cet article précise en effet que :

« L'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent, après enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement, se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'aménagement au sens du présent livre ou de la réalisation d'un programme de construction. Les articles L. 143-44 à L. 143-50 et L. 153-54 à L. 153-59 sont applicables sauf si la déclaration de projet adoptée par l'Etat, un de ses établissements publics, un département ou une région a pour effet de porter atteinte à l'économie générale du projet d'aménagement et de développement durables du schéma de cohérence territoriale et, en l'absence de schéma de cohérence territoriale, du plan local d'urbanisme.

Lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat, elle peut procéder aux adaptations nécessaires du schéma directeur de la région d'Ile-de-France, d'un schéma d'aménagement régional des régions d'outre-mer, du plan d'aménagement et de développement durables de Corse schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, d'une charte de parc naturel régional ou de parc national, du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux, du schéma d'aménagement et de gestion des eaux, de la zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager, du schéma régional de cohérence écologique ou du plan climat-air-énergie territorial. Ces adaptations sont effectuées dans le respect des dispositions législatives et réglementaires applicables au contenu de ces règlements ou de ces servitudes.

Les adaptations proposées sont présentées dans le cadre des procédures prévues par les articles L. 143-44 à L. 143-50 et L. 153-54 à L. 153-59, auxquelles les autorités ou services compétents pour élaborer les documents mentionnés à l'alinéa précédent sont invités à participer.

Lorsque les adaptations proposées portent sur le schéma directeur de la région d'Ile-de-France, un schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, un schéma d'aménagement régional des régions d'outre-mer ou le plan d'aménagement et de développement durables de Corse, elles sont soumises pour avis, avant l'enquête publique, au conseil régional ou à l'Assemblée de Corse. Leur avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de trois mois. Cet avis est joint au dossier soumis à enquête publique. En cas d'avis défavorable, la déclaration de projet ne peut être prise que par décret en Conseil d'Etat.

Une déclaration de projet peut être prise par décision conjointe d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales et de l'Etat.

Lorsque l'action, l'opération d'aménagement ou le programme de construction est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement, les dispositions nécessaires pour mettre en compatibilité les documents d'urbanisme ou pour adapter les règlements et servitudes mentionnés au deuxième alinéa font l'objet d'une évaluation environnementale, au sens de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil, du 27 juin 2001, relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application du présent article. »

La déclaration de projet est régie par les articles L. 143-44 à L. 143-50 et L. 153-54 à L. 153-59 du code de l'urbanisme.

Article L.143-44 du code de l'Urbanisme :

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un schéma de cohérence territorial ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du schéma qui en est la conséquence ;
2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du schéma ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public prévu à l'article L. 143-16, et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-8. »

Article L.143-49 du code de l'Urbanisme :

« La proposition de mise en compatibilité du schéma éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;

2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'Etat ou l'établissement public prévu à l'article L. 143-16 ;

3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat ;

4° Par délibération de l'établissement public prévu à l'article L. 143-16 dans les autres cas. A défaut de délibération dans un délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la mise en compatibilité est approuvée par l'autorité administrative compétente de l'Etat. »

Article L153-54 du Code de l'Urbanisme :

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9. Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »

Article L153-58 du Code de l'Urbanisme :

« La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;

2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'Etat ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat ;

4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. A défaut de délibération dans un délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la mise en compatibilité est approuvée par arrêté préfectoral. »

II. 2. La procédure de mise en compatibilité

Les dispositions du présent article sont applicables à la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec un plan local d'urbanisme et ne requiert pas une déclaration d'utilité publique :

a) Soit lorsque cette opération est réalisée par l'Etat ou un établissement public de l'Etat et nécessite une déclaration de projet en application de l'article L. 126-1 du code de l'environnement ;

b) Soit lorsque l'Etat ou un établissement public de l'Etat a décidé, en application de l'article L. 300-6, de se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'aménagement ou de la réalisation d'un programme de construction.

L'examen conjoint prévu au b de l'article L. 123-16 a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique à l'initiative du préfet. Lorsqu'une association mentionnée à l'article L. 121-5 demande à être consultée, son président adresse la demande au préfet.

L'enquête publique est organisée dans les formes prévues par les articles R. 123-1 à R. 123-33 du code de l'environnement.

Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis par le préfet au conseil municipal ou à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, qui dispose d'un délai de deux mois pour approuver la mise en compatibilité du plan. En l'absence de délibération dans ce délai ou en cas de désaccord, le préfet statue et notifie sa décision au maire ou au président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent dans les deux mois suivant l'expiration du délai précédent ou de la transmission de la délibération défavorable.

➤ L'examen conjoint par les Personnes Publiques Associées avant l'ouverture de l'enquête publique:

En vertu de l'article L.123-16b du code de l'Urbanisme Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du POS ou PLU avec la Déclaration de Projet doivent avoir fait l'objet d'un examen conjoint de:

- L'Etat;
- La commune;
- L'établissement public de coopération intercommunal chargé du suivi de Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), lorsqu'il existe;
- La Région;
- Le Département;
- L'autorité compétente en matière d'organisation des transports urbains, dans les périmètres de transports urbains;
- Les chambres consulaires (Chambre de Commerce et d'Industrie, Chambre des Métiers, Chambre d'Agriculture);
- Les organismes de gestion des parcs naturels régionaux.

Sont également consultés, pour avis, les organismes compétents en cas de réduction des espaces agricoles ou forestiers ou d'atteinte à la valeur agronomique, biologique ou économique en zone agricole protégée (Chambre d'Agriculture, Centre Régional de la Propriété Forestière et INAO) et, à leur demande, les associations locales d'usagers agréées et les associations agréées de protection de l'environnement.

➤ L'enquête publique

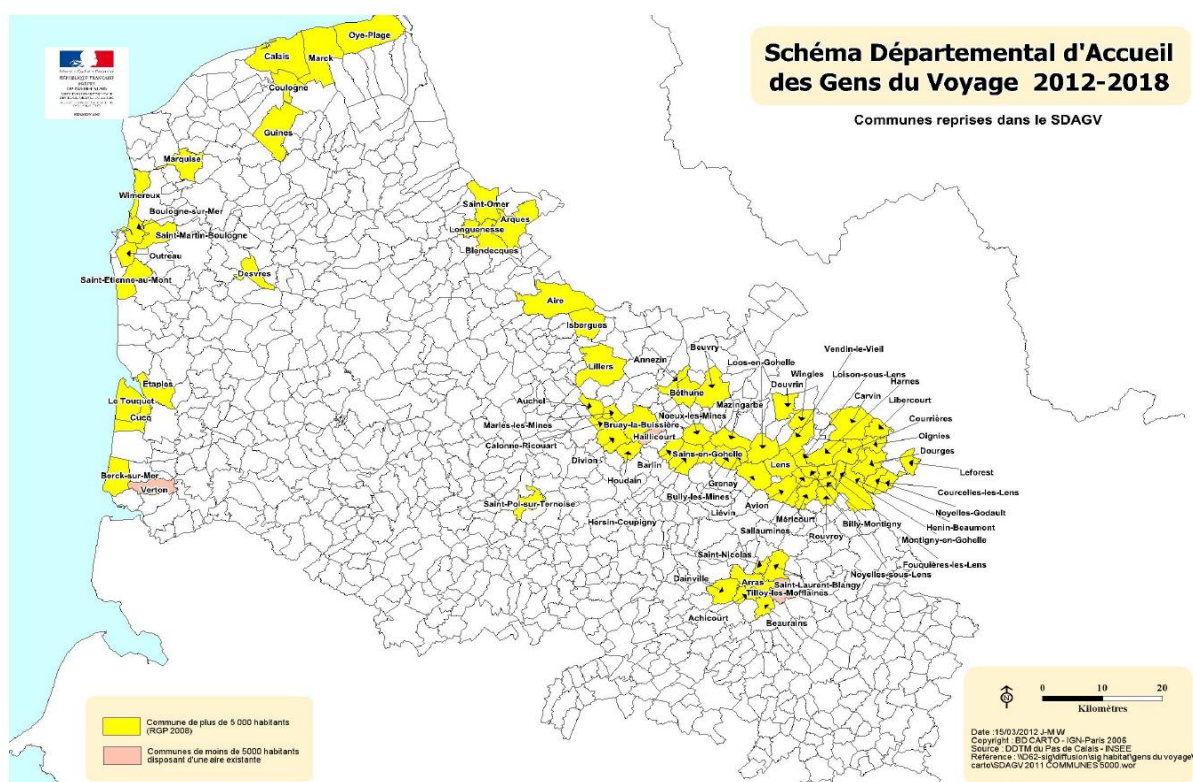
L'enquête publique sur la mise en compatibilité du P.L.U est organisée dans les formes prévues par les articles R.123-1 et suivants du Code de l'Environnement.

➤ L'approbation de la mise en compatibilité

Dès lors que celle-ci est prononcée, la Déclaration de projet emporte approbation des nouvelles dispositions du document d'Urbanisme.

Le document d'urbanisme est modifié par la Déclaration de projet elle-même et la mise en compatibilité est effective dès la publication de la Déclaration de projet.

II. 3. Le Schéma départemental d'accueil des gens du voyage



Le bilan du SDAGV 2014-2018 fait état de la non-conformité de l'EPCI eu égard aux obligations assignées. En effet une seule aire d'accueil à été réalisée à l'échelle de la CAHC, sur la commune de Leforest pour un total de 15 places.

Le bilan du SDAGV 2012-2018 sur le volet de l'accueil

Le tableau ci-dessous présente les obligations issues du SDAGV 2012-2018 en termes de places d'aires d'accueil permanentes et d'aires d'accueil de grands passages ainsi que leur état de réalisation.

Territoire	EPCI	Aires d'accueil permanentes : aires (places)			Aires d'accueil de grands passages : aires (places)		
		Obligation	Réalisation	Conformité	Obligation	Réalisation	Conformité
Arras	Communauté Urbaine d'Arras	4 (120)	4 (100)		1 (150)	1 (120)	
	Communauté de Communes du Ternois	1 (15)	0 (0)				
Lens	Communauté d'Agglomération de Lens Liévin	4 (114)	4 (114)		1 (200)	0 (0)	
	Communauté d'Agglomération de Hénin-Carvin	11 (121)	1 (15)				
Béthune	Communauté d'Agglomération Béthune-Bruy, Artois-Lys Romane	9 (236)	7 (201)		1 (200)	0 (0)	
Saint-Omer	Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer	3 (80)	3 (80)		1 (80)	1 (80)	
Calais	Communauté d'Agglomération Grand Calais Terres et Mers	2 (60)	2 (60)		1 (136)	1 (136)	
	Communauté de Communes Pays d'Opale	1 (15)	0 (0)				

Le nouveau schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage 2019-2024 en cours d'approbation, reprend les obligations précédemment mutualisées sur 6 sites d'accueil des gens du voyage d'une moyenne de 20 places de caravanes, dont celle de Leforest.

EPCI	SDAGV 2012-2018				SDAHGV 2019-2024		
	AAP aires (places)		AGP aires (places)		AAP aires (places)	AGP aires (places)	TFL/HA terrains (places)/ lotissements (logements)
	Obligations	Réalisations	Obligations	Réalisations	Prescriptions	Prescriptions	Prescriptions
Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin	4 (114)	4 (114)	1 (200)	0 (0)	5 (134)	1 (200)	3 (60)
Communauté d'Agglomération de Hénin-Carvin	11 (121)	1 (15)			6 (121)		3 (45)

Les communes d'implantation des AAP, AGP et TFL prescrits ci-dessus sont les suivantes :

- Pour la CALL : Avion, Billy-Montigny, Bully-les-Mines, Fouquières-lès-Lens, Grenay, Harnes, Lens, Liévin, Loison-sous-Lens, Loos-en-Gohelle, Mazingarbe, Méricourt, Noyelles-sous-Lens, Sains-en-Gohelle, Sallaumines, Vendin-le-Vieil, Wingles
- Pour la CAHC : Carvin, Courcelles-lès-Lens, Courrières, Dourges, Hénin-Beaumont, Leforest, Montigny-en-Gohelle, Noyelles-Godault, Oignies Rouvroy, Libercourt

Modalités de mise en œuvre :

- 3 projets d'aires d'accueil permanentes sont d'ores et déjà engagés par la CALL sur les communes de Courcelles-Lès-Lens, Libercourt et Carvin et 2 projets d'aires d'accueil permanentes restent encore à préciser sur les communes d'Hénin-Beaumont et de Rouvroy
- Au vue de la sédentarisation des 4 AAP de la CALL, une transformation des 4 AAP en habitat adapté peut être envisagée. Il s'agit d'effectuer une étude de faisabilité par la CALL
- Les modalités de mise en place de l'AGP mutualisée fixe doivent être discutées entre les deux EPCI : localisation, gouvernance, ...

par le décret n°2001-569 du 29 juin 2001. C'est la notion de caravane qui est retenue pour déterminer les obligations dans le Schéma. La surface minimale de la place de caravane doit être de 75 m². La notion « d'emplacement » correspond à la surface occupée par une famille ; dans le Pas-de-Calais, l'emplacement correspond en moyenne à deux places de caravanes.

Le positionnement des aires d'accueil permanentes est généralement source de nombreuses discussions. Ce sont ces sites qui feront l'objet d'une DP.

- **Les terrains de grand rassemblement – non intégrés dans l'étude**

La loi du 5 juillet 2000 prévoit que les schémas départementaux doivent déterminer les emplacements susceptibles d'être occupés temporairement à l'occasion de rassemblements traditionnels ou occasionnels sur de courtes durées, qui sont connus à l'avance et regroupent un grand nombre de caravanes, parfois plusieurs milliers. Ces emplacements doivent être mobilisables quelques semaines par an et n'ont donc pas, à la différence des aires de grand passage, un caractère permanent.

- **Les aires de grand passage (AGP) permanentes – à positionner sur l'arrondissement**

Les aires dites « de grands passages » sont destinées à recevoir les grands groupes de 50 à 200 caravanes voyageant ensemble ou se rassemblant pour une occasion particulière familiale ou religieuse ; elles ne sont pas ouvertes en permanence mais doivent être rendues accessibles en tant que de besoin.

Les bonnes pratiques constatées au niveau national préconisent une taille minimum de 150 m² pour chaque caravane.

L'intercommunalité, au regard des obligations inscrites au schéma départemental d'accueil des gens du voyage approuvé le 20 avril 2012 et reconduites au SDAHGV 2019-2024, doit réaliser 121 places sur le territoire communautaire. La ville de Leforest ayant déjà aménagé une aire d'accueil de 15 places, il reste 106 places à réaliser sur le territoire communautaire.

La procédure de déclaration de projet valant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) doit permettre de répondre aux obligations du schéma départemental. Il en ressort la nécessité d'aménager des sites afin de répondre au besoin concernant l'accueil des gens du voyage.

Sur les communes concernées, le site choisi se devra d'être intégré à son environnement immédiat. Les secteurs devront être travaillés d'un point de vue paysager pour réussir leur intégration. Les données de l'étude AREAS seront étudiées et reprises comme justificatif de la notice explicative de la DP.

La Déclaration de Projet conduite par la Communauté d'agglomération emportera mise en comptabilité de PLU dont la compétence reste communale. Ainsi la concertation, non obligatoire, avec les riverains et avec les communes sera importante.

Bref point concernant l'évolution du territoire sur les dernières années

La Communauté d'Agglomération Hénin-Carvin connaît une démographie variable, la population a pour autant diminué sur le long terme. Toutefois une reprise s'observe depuis la dernière décennie. Le territoire conserve un statut de pôle urbain.

POP T1 - Population

	1968(*)	1975(*)	1982	1990	1999	2010	2015
Population	127 920	126 887	128 905	129 039	125 313	123 680	125 608
Densité moyenne (hab/km ²)	1 141,4	1 132,2	1 150,2	1 151,4	1 118,2	1 103,6	1 120,8

(*) 1967 et 1974 pour les DOM

Les données proposées sont établies à périmètre géographique identique, dans la géographie en vigueur au 01/01/2017.

Sources : Insee, RP1967 à 1999 dénombremments, RP2010 et RP2015 exploitations principales.

Le nombre de logements est en constante croissance et a même connu une évolution beaucoup plus importante entre 2010 et 2015 : le territoire comptait 51 639 logements en 2010, pour 54 323 logements en 2015, soit une hausse du parc de logements de 5,2%, correspondant à 1,04% par an (+536 logements par an). Le rythme précédent était inférieur à 0,9% par an.

Les résidences principales représentent 93% du parc de logements.

LOG T1 - Évolution du nombre de logements par catégorie

	1968(*)	1975(*)	1982	1990	1999	2010	2015
Ensemble	37 661	40 294	44 609	47 000	47 169	51 639	54 323
Résidences principales	36 132	38 516	42 134	43 875	44 990	48 876	50 695
Résidences secondaires et logements occasionnels	40	103	137	284	336	95	132
Logements vacants	1 489	1 675	2 338	2 841	1 843	2 668	3 496

(*) 1967 et 1974 pour les DOM

Les données proposées sont établies à périmètre géographique identique, dans la géographie en vigueur au 01/01/2017.

Sources : Insee, RP1967 à 1999 dénombremments, RP2010 et RP2015 exploitations principales.

La pyramide des âges montre une population relativement jeune, avec près de 60% ayant moins de 45 ans.

POP T0 - Population par grandes tranches d'âges

	2015	%
Ensemble	125 608	100,0
0 à 14 ans	26 366	21,0
15 à 29 ans	23 083	18,4
30 à 44 ans	24 747	19,7
45 à 59 ans	23 831	19,0
60 à 74 ans	17 512	13,9
75 ans ou plus	10 069	8,0

Sources : Insee, RP2010 (géographie au 01/01/2012) et RP2015 (géographie au 01/01/2017) exploitations principales.

Le taux de natalité reste positif sur le territoire et est suffisamment important (0,5 depuis 1990), il contrebalance d'ailleurs le solde migratoire négatif qui diminue progressivement depuis 1990 (il passe de -0,8 à -0,2).

Le territoire communautaire dispose d'une desserte routière et ferroviaire très favorable de par la présence des autoroutes A1 et A21 ainsi que leurs échangeurs, les départementales D919, D165 et D40 notamment, ainsi que les gares à Hénin-Beaumont, Libercourt, Dourges et Leforest. Le territoire est aisément relié et accessible, il est situé dans la conurbation qui va de Béthune jusqu'au douaisis. De plus il se situe à proximité des grands pôles urbains : Béthune, Lens, Douai, Lille, Arras.

La ville de Courcelles-les-Lens totalise 7462 habitants en 2015 (chiffres INSEE).

3^{EME} PARTIE : PRESENTATION DU PROJET COMMUNAUTAIRE D'INTERET GENERAL

I. Le projet de création d'une aire d'accueil des gens du voyage

I. 1. Les variables de localisation

En 2015, une étude a été réalisée par l'AREAS afin d'affiner les besoins et décliner le schéma départemental. Pour les 106 places restant à créer, l'option de travail retenue est de mutualiser ces places en les répartissant sur 5 sites, soit une vingtaine de places par aire (cette option devant permettre une optimisation des coûts d'investissement et de gestion pour la collectivité).

Depuis plusieurs mois, la CAHC travaille avec les communes et services de l'Etat afin d'identifier les 5 sites susceptibles d'accueillir les aires d'accueil des gens du voyage.

Une trentaine de sites d'implantation ont été étudiés sur le territoire communautaire, des critères préférentiels de localisation ont été déterminés tels que le foncier, la localisation hors zones à risques (certains sites ont été évincés car en secteur pollué), les incidences sur le milieu naturel (des sites se trouvaient en ZNIEFF de type 1, la collectivité a choisi l'évitement de ces secteurs).

Ces variables expliquées ci après, ont permis de valider, le positionnement de trois aires permanentes d'accueil des gens du voyage à Carvin, Libercourt et Courcelles les Lens.

-la propriété foncière des sites : la propriété intercommunale ou communale des sites a pour but de faciliter la faisabilité de l'opération et d'éviter le recours éventuel à une procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique. Elle évite ainsi un allongement des délais de procédure et de réalisation.

Sur la commune de Courcelles-les-Lens, les parcelles ZD83-84 sont des propriétés de l'agglomération.

-la localisation hors secteur à risques naturels et/ou industriels : comme pour tout projet d'aménagement, les sites exposés aux risques naturels et/ou industriels sont évités.

-la localisation en trame urbaine à proximité des équipements et d'une desserte en transport en commun : l'objectif est d'inclure le site comme un quartier habité de la ville au plus proche de son centre et des activités recensées.

Le site retenu à Courcelles-les-Lens, se positionne en zone UE, zone d'activités économiques, du PLUi (du SIVOM Courcelles, Dourges, Evin-Malmaison, Leforest, Noyelles-Godault). Le site se situe dans une zone économique d'entrée de ville, à proximité d'équipements (école, collège, complexe sportif), commerces. Il est desservi par un axe structurant, de plus il existe à proximité des points d'arrêts de la ligne 15 Tadao rue des Fusillés et dans la zone d'activités, permettant de joindre d'autres lignes.

-une localisation aux impacts réduits sur le foncier agricole ou naturel : l'objectif est d'optimiser en priorité les potentialités du tissu urbain, avant toute consommation de foncier.

Sur Courcelles-les-Lens, cette optimisation passe par du renouvellement urbain puisqu'il s'agit d'une friche habitat (ancienne maison de maître) qui va être démolie pour que le site soit réhabilité. Le terrain n'est d'ailleurs pas classé en zone agricole ni naturelle au PLUi opposable de la commune (classé zone UE, vocation économique).

I.2. Le site retenu

Extrait du tableau synthétique du dossier MRAE

Récapitulatif des projets sur la commune de COURCELLES LES LENS				
Projet	Surface du terrain d'assiette	Taille du projet	Justification	Localisation
Réalisation d'une aire d'accueil des gens du voyage	3878m ²	Environ 18 places de caravanes	L'objectif du projet est de permettre à la CAHC de répondre aux obligations législatives qui lui sont faites, et de traduire le Schéma Départemental d'aire d'accueil des Gens du Voyage.	Parcelles ZD 83 -84 propriétés de la CAHC. Il s'agit d'un site en renouvellement localisé en zone UE du document d'urbanisme. Le site est aujourd'hui occupé par une habitation en friche.

Le site retenu : parcelles ZD83-84, 3878m², propriété de l'agglomération.

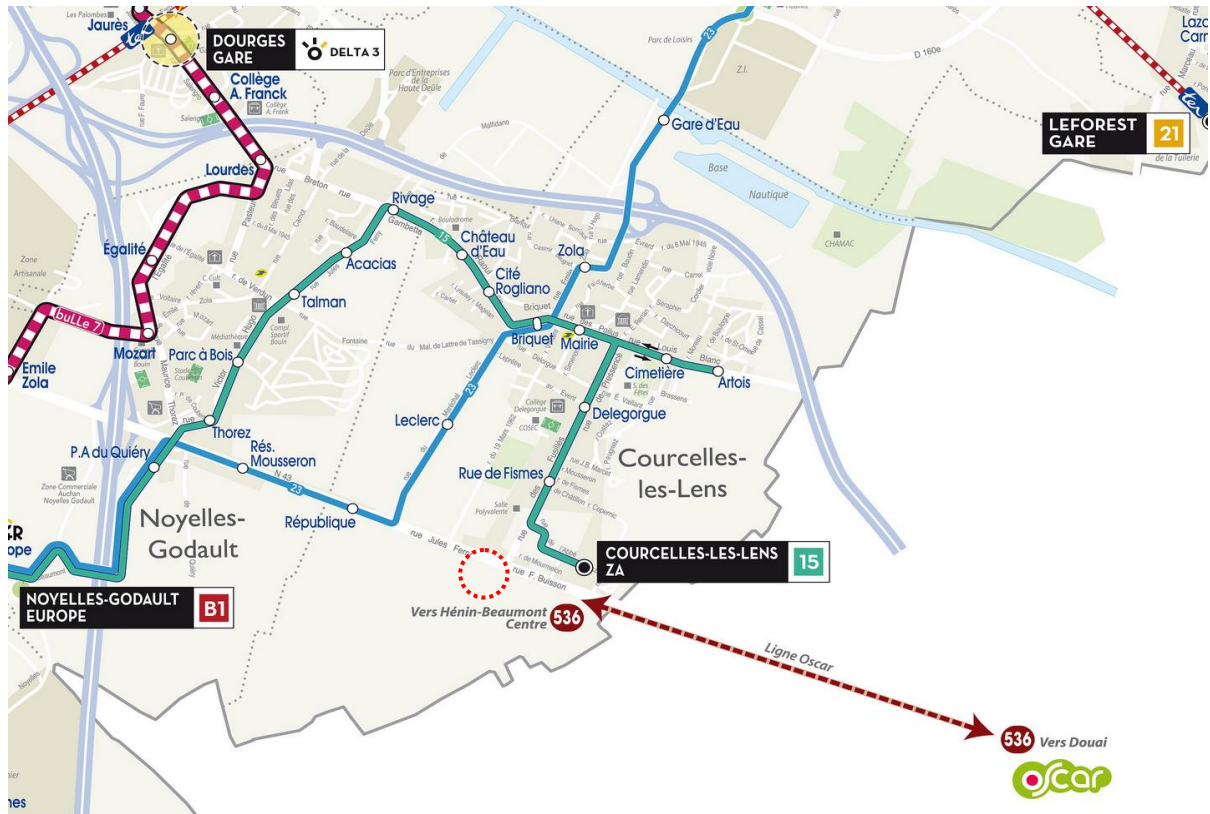


1.2.1/ l'accessibilité au site

Le site se dessert par la rue Jules Ferry.

La ville est traversée et donc desservie par les transports en commun, notamment par la façade Sud, dans la zone d'activités et remontant rue des Fusillés jusqu'en son centre-ville.

La ligne 15 (Carvin – Courcelles-les-Lens) du réseau Tadao qui traverse la ville a été repensée en complémentarité avec la mise en service des bulles 5, 7 et 1. L'offre en transports en commun à proximité est très intéressante.



1.2.2/ la topographie du site

Le territoire de Courcelles-les-Lens a une faible altitude, il est moins marqué par le relief du fait de l'absence de terrils. Le terrain faisant l'objet du projet est plat.



1.2.3/ l'environnement proche



-la proximité des équipements scolaires au nord du site:

Le site donne directement sur la rue des Fusillés, il se situe à moins de 350m de l'école élémentaire Paul Sion. En outre, il est à noter dans la continuité de la rue des Fusillés la présence à moins de 1000m du complexe sportif et du collège Adulphe Delegorgue.



-la proximité des activités économiques : le site s'insère au document d'urbanisme en vigueur dans une zone UE, soit zone à vocation d'activité économique. Sont présents sur le pourtour les activités commerciales et industrielles de la zone d'activités, mais aussi des activités de prestation commerciale, de services, avec notamment la proximité immédiate de commerces alimentaires (La Cahute Fermière, Henri Boucher).

-le tissu bâti à vocation d'habitat : le site présente une forte proximité avec le tissu urbain mixte existant, de l'autre côté de la rue Jules Ferry. On relève du tissu résidentiel rue de Mourmelon, aussi l'habitat de la ville s'étend jusqu'au sud de la rue des Fusillés, aux abords de la rue Jules Ferry, puis un groupe d'habitation en sortie de commune fait place après les activités économiques existantes.



1.2.3/ l'occupation actuelle des sols

Ce site correspond à une friche d'habitat, le terrain est actuellement occupé par une construction vacante délaissée, clôturé de murs d'enceinte dégradés. Le terrain de la construction ne présente pas d'espèce ou de sujet à préserver en tant que patrimoine naturel.



Aucun élément paysager naturel, architectural, ou patrimonial n'est présent sur cette parcelle permettant de s'astreindre de mesures conservatoires ou de protections particulières.

Il est prévu la démolition de la construction en place. Les flux entrants et sortants seront organisés à partir de la voie interne de la zone économique afin d'empêcher tout accès direct sur la D643 et faciliter l'entrée des véhicules par l'arrière.

II. Le détail du projet

L'aire d'accueil devra permettre d'accueillir 20 places de caravanes réparties sur 10 emplacements dont un emplacement adapté aux personnes à mobilité réduite.

➤ **Nature des travaux :**

L'aménagement de l'aire d'accueil du voyage comprendra de manière non exhaustive :

- Démolition de la construction en place
- Les terrassements et les travaux de traitement des sols
- Les travaux de voiries (accès + aire) et réseaux divers
- La réalisation des édicules sanitaires, locaux techniques et le bâtiment d'accueil y compris l'amenée des fluides, les courants forts, les courants faibles, la ventilation, le chauffage, la plomberie, etc...
- Les travaux d'espaces verts, de clôtures et de signalisation

Accès/Entrée :

L'accès s'effectuera à partir de la voie interne de la zone économique, ce qui permettra d'organiser les flux entrants et sortants de manière ordonnée, sécurisée et fluide.

La voie d'accès sera en enrobée et devra permettre l'accès des véhicules/caravanes et d'un accès piéton (largeur suffisante).

Une attention particulière sera apportée à l'aménagement de cet accès, de manière à y éviter tout stationnement/dépôt non autorisé.

Deux places de parking, devront être prévues dont une pour le gestionnaire. Le stationnement d'une ou deux famille(s), en attente de l'arrivée du gestionnaire, sera également étudié.

Un portail d'accès spécifique avec dispositif de contrôle des entrées et sorties sera à prévoir. Le portail sera équipé d'un système de fermeture très sécurisé et sera de type coulissant lourd.

Pour le ramassage des ordures ménagères, le projet devra prévoir en entrée de l'aire un espace de stockage des containers (pour le dépôt des poubelles par les familles), ainsi qu'en limite de domaine public (pour le ramassage).

Voirie et emplacements :

La voirie interne, en enrobée, devra être suffisamment dimensionnée pour la circulation des caravanes et les manœuvres avec le véhicule tracteur.

Les emplacements devront pouvoir recevoir 1 famille avec 2 caravanes. La superficie de chaque emplacement sera au minimum de 150 m² et devra tenir compte des besoins liés aux pratiques et aux modes de vie des familles concernées. L'emplacement des véhicules tracteurs devra également être pris en compte.

Un emplacement devra être adapté PMR (de préférence à proximité de l'entrée).

Le revêtement devra être adapté afin d'en assurer sa pérennité dans le temps et faciliter son entretien et le lavage régulier des caravanes par les gens du voyage (revêtement type bitume ou béton).

Chaque emplacement comportera une zone d'étendage pour le linge composée de poteaux béton avec des fils d'étendage inoxydable.

Chaque emplacement devra disposer de plots de type béton de 40 à 50 kg sans bords saillants et avec anneaux d'accrochage pour le montage de l'auvent de la caravane ou dispositif équivalent.

Un regard par emplacement sera à étudier pour l'évacuation des eaux usées/machines à laver.

Sécurité des résidents

Des propositions seront présentées pour permettre une bonne utilisation des espaces, par les caravanes et les véhicules tractant.

La règle de base est la sécurité des enfants autour des aires de manœuvres.

Bâtiments :

Les équipements sanitaires seront individualisés, de manière à responsabiliser les familles (entretien/propreté des locaux) et individualiser les consommations de fluides.

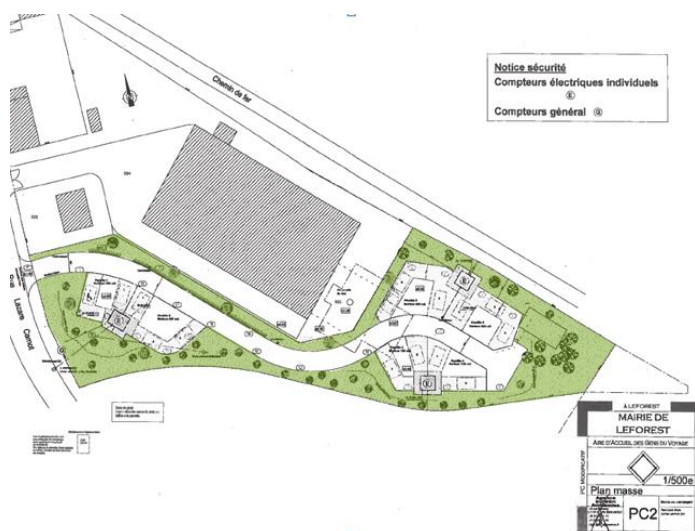
Il est envisagé l'implantation de **bâtiments sanitaires bi-module** (un bâtiment pour deux emplacements) comportant pour chaque emplacement une douche et un WC. Un espace couvert de type buanderie, sera également prévu.



Exemple de bâtiments bi-module

Il est également prévu **l'implantation d'un bâtiment d'accueil à l'entrée du site**. Il comprendra un espace d'accueil, un local technique/atelier et des sanitaires pour le gestionnaire.

Un panneau d'affichage résistant, de dimension approximative de 1,20 m * 0,8 m, sera installé sur le bâtiment d'accueil. Ce panneau permettra l'affichage des horaires de permanence, des divers services, du règlement intérieur et de diverses informations...



Exemple : aménagement de l'aire de Leforest – territoire CAHC

Aménagement paysager / Clôtures :

Afin de faciliter la gestion de l'aire, le périmètre de celle-ci devra être clôturée avec des clôtures de type renforcé en treillis soudé et boulonnerie inviolable.

Un aménagement paysager sera également proposé pour l'aire d'accueil. Ce traitement paysager sera obligatoirement réalisé au niveau des limites parcellaires avec les habitations et le projet d'habitat qui jouxte l'aire d'accueil. Il conviendra d'éviter l'implantation d'arbres aux abords immédiats des emplacements (pour éviter les chutes de branches sur les caravanes...).

La proposition portera sur l'aménagement d'espaces verts communs (pas d'espaces verts affectés de manière individuelle par emplacements pour éviter toute installation sauvage), en veillant à ce que les caravanes ne puissent y stationner.

Les haies plantées seront d'essences locales. L'aménagement proposé devra intégrer la question de la gestion et l'entretien ultérieurs.

Aire de jeux :

Une aire de jeux pourra être proposée en option, avec le souci de ne pas engendrer de dépenses ou problématiques particulières en termes de gestion.

Distribution des fluides

La distribution des fluides se fera par emplacement. Les compteurs seront centralisés au niveau du local technique. Les compteurs étant individualisés pour permettre un paiement des fluides au réel, les compteurs devront être fiables, « non piratables » et permettre un comptage facile des consommations. Pour rappel, un système de pré-paiement avec télégestion sera étudié.

Installation électrique:

Les prises électriques au nombre de 2 par emplacements auront une puissance suffisante, fixée à 16 ampères chacune, pour alimenter les caravanes et leurs équipements (réfrigérateurs...). Cette installation sera conforme à la norme en vigueur.

Un point de vigilance particulier sera apporté sur les défauts et protection générale (disjoncteurs, réarmements...)

Alimentation eau potable

Les branchements au nombre de 2 par emplacements (dont un robinet au niveau de l'évier de l'espace buanderie) et auront une pression suffisante pour alimenter les caravanes et les machines à laver.

L'éclairage extérieur

En complément des éclairages étudiés en façade au niveau des locaux, il est prévu un éclairage par mât, global pour toute la zone. Le point de commande sera centralisé dans le bâtiment d'accueil avec possibilité de réglage des horaires.

Intégration de la gestion ultérieure

D'une manière générale, tant au niveau de l'aménagement des voiries/réseaux, accès, espaces verts, bâtiments ou équipements, le parti pris retenu pour la réalisation de cette aire d'accueil des gens du voyage sera un élément déterminant pour la pérennité de l'installation et l'usage qu'en feront les résidents.

La question du fonctionnement et de la gestion ultérieure de l'aire d'accueil sera donc à considérer à chaque étape et pour chaque composante du projet. Les solutions d'investissement les plus pertinentes au regard de cette préoccupation seront étudiées.

Amenée des réseaux :

- ***Eau potable***
 - Raccordement sur le réseau existant
 - La couverture de la défense incendie sera à vérifier
- ***Assainissement Eaux usées***
 - Raccordement sur le réseau d'assainissement eaux usées
 - Un regard d'écoulement sera à prévoir
- ***Assainissement Eaux pluviales***
 - Une gestion alternative des eaux pluviales devra être mise en œuvre tel que prévu par le règlement communautaire
- ***Au niveau assainissement***
 - Les réseaux et caniveaux devront être faciles d'entretien et conçus afin d'éviter au maximum les bouchages
 - La pose de grille sera à éviter ou sécurisation à prévoir
- ***Electricité***
 - La prestation s'arrêtera en limite du domaine public
 - Il est estimé un besoin de 9 kVA par emplacement, auquel il convient de rajouter le local d'accueil
- ***Fibre optique et telecom***
 - Seul le bâtiment d'accueil sera desservi par la téléphonie (ligne fixe). Raccordement sur le réseau existant

II. La compatibilité avec les autres documents de planification et de programmation existants

- Le PLH de la CAHC 2014-2019

Le PLH vise la prise en compte de l'évolution des besoins des gens du voyage. Les obligations du SDAGV sont reprises afin qu'elles soient mises en œuvre par les communes concernées. Seules l'aire de Leforest fonctionne aujourd'hui et est agréée pour 15 places.

Les objectifs du PLH sont de suivre les projets dans le cadre de la mise en œuvre du schéma départemental et d'identifier les besoins potentiels en matière de sédentarisation en travaillant les réponses. Les moyens d'action consistent notamment en un suivi de la mise en œuvre du SDAGV qui relève de la compétence Etat et département, une intégration des projets d'aires d'accueil dans le tableau de bord des projets, assurer la cohérence des projets des communes pour tenir l'objectif utile au territoire et défini dans le plan départemental.

L'échéancier fixé :

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Préparation						
Mise en œuvre						

Les indicateurs de suivi :

Indicateurs de suivi

- Nombre de places créées
- Nombre de PLAi dédiés à ce public
- Nombre de mesures d'accompagnement

- Le SCOT

La révision du SCOT Lens Liévin Henin Carvin (approuvé le 11 février 2008), a été prescrite par délibération du syndicat mixte le 10 avril 2015.

Le DOO reprend en termes de prescriptions, l'obligation pour les collectivités de tenir les engagements du schéma départemental et de proposer un logement adapté à chacun, et de retranscrire cela dans les documents d'urbanisme (PLH, PLU)

b) Proposer un logement adapté à chacun

Au-delà de l'aspect purement quantitatif, l'offre de logements sur le territoire doit s'adapter aux besoins de chacun et anticiper les besoins à venir.

Le territoire du SCOT est marqué par un fort taux (51%) de logements dits sociaux (HLM classiques et miniers). Il faut continuer de prendre en compte les besoins des populations les plus modestes et améliorer la réponse qui leur est faite. Le parc doit également se diversifier pour répondre aux demandes insatisfaites de populations parfois obligées de quitter le territoire et en attirer de nouvelles afin d'introduire une plus grande mixité.

Il s'agira de :

- Répondre mieux aux besoins de logements des populations aux revenus modestes majoritaires sur le territoire
- Diversifier l'offre pour permettre une fluidité des parcours résidentiels (statuts d'occupation, taille des logements)
- Créer une nouvelle offre qui permette d'attirer et de garder les jeunes actifs et les classes moyennes et supérieures

Prescriptions

► Les collectivités locales compétentes doivent tenir les engagements du schéma départemental pour l'accueil des gens du voyage et les inscrire dans les documents d'urbanisme adéquats (PLH, PLU).

Point spécifique sur l'habitat minier : enjeu commun aux SCOT de l'ex-Bassin Minier (SMES-COTA, SCOT du Grand Douvaisis et SCOT Lens Liévin Hénin Carvin)

Au travers de leur zonage, les documents d'urbanisme locaux doivent permettre l'introduction d'une mixité dans l'habitat et (ou) des fonctions dans les cités minières.

Des études urbaines sont préconisées afin de viser une meilleure intégration du parc minier dans le tissu urbain. Des liaisons favorisant les déplacements piétons et cyclistes peuvent par exemple être réalisées entre les centres urbains et les quartiers excentrés.

La rénovation des logements miniers doit être poursuivie et achevée dans les meilleurs délais possibles.

Suite à l'inventaire du patrimoine minier (cf. par-

- Le PLUi du SIVOM: Courcelles-les-Lens, Dourges, Leforest, Evin-Malmaison, Noyelles-Godault

Le PLUi du SIVOM auquel appartient la ville de Courcelles-les-Lens a fait l'objet d'une révision allégée approuvée en avril 2018.

Le PADD relève particulièrement dans ses enjeux de renouvellement urbain le renouvellement du bâti des cités qui doivent faire l'objet d'une restructuration et réhabilitation, notamment à Courcelles-les-Lens il s'agit des anciennes cités métaleurop où ce sont des cités à réhabiliter. Sont Globalement mis en avant les axes :

Maîtriser et organiser la croissance urbaine

-Optimiser la composition urbaine existante. Pour cela il s'agit de densifier avec cohérence en s'appuyant sur les centralités et la ligne du transport en commun en site propre, requalifier et combler le tissu urbain.

-Structurer le développement urbain en définissant une logique de territoire et en respectant puis s'appuyant sur ces armatures du territoire.

-Equilibrer la croissance sur l'ensemble des communes qui constituent le SIVOM.

Caractéristiques et traitement des espaces publics

-Aménagement des entrées de ville

-Caractéristique et traitement des espaces centraux. Pour cela il s'agit de valoriser les centralités pour les zones d'urbanisation future et de structurer les espaces publics pour une meilleure

organisation communale.
-Hiérarchisation des voies

Confirmer la reconversion et pérenniser le dynamisme économique

- Préserver le tissu économique local
- le maintien et l'extension des zones d'activités pour un équilibre emploi-habitat
- Des projets économiques innovants et valorisants

Préservation et amélioration de l'environnement naturel et du cadre de vie

- La trame verte comme vecteur du projet environnemental et urbain. Cela passe par des espaces de loisirs et de récréation, des cheminements piétonniers et la végétalisation du tissu urbain.
- Le patrimoine urbain et paysager. Pour cela il s'agit d'agir sur l'existant avec la mise en valeur du patrimoine minier et prévoir des effets de tamponnement par des aménagements paysagers permettant une portée visuelle.
- Prise en compte des contraintes, et notamment celles liées à l'eau étant donné la présence de la Deûle, mais aussi les contraintes liées au passé économique minier et industriels. Enfin les axes de transport routier et de transit qui sont important et génère des flux et des nuisances sonores.

Le projet s'inscrit pleinement dans le PADD du PLUi, en termes d'organisation urbaine et densification puisque le projet porte sur le renouvellement d'une friche habitat. Aussi il s'agit de traiter l'espace sous le prisme paysager et hors des secteurs à risques, ce qui est en cohérence avec le second et le dernier axe.

La présente déclaration de projet menée par la CAHC ne bouleverse pas l'économie générale du PADD du PLUi du SIVOM. Le site réhabilité en aire d'accueil des gens du voyage s'inscrit en compatibilité du PADD.

4^{EME} PARTIE. IMPACT DU PROJET DANS L'ENVIRONNEMENT ET MESURES PRISES POUR REDUIRE SES IMPACTS

I. Impact sur l'environnement physique

L'emprise du projet représente une superficie de 3878m².

L'analyse de l'état initial du site et de son environnement fait apparaître :

- un secteur d'études situé sur un terrain plat

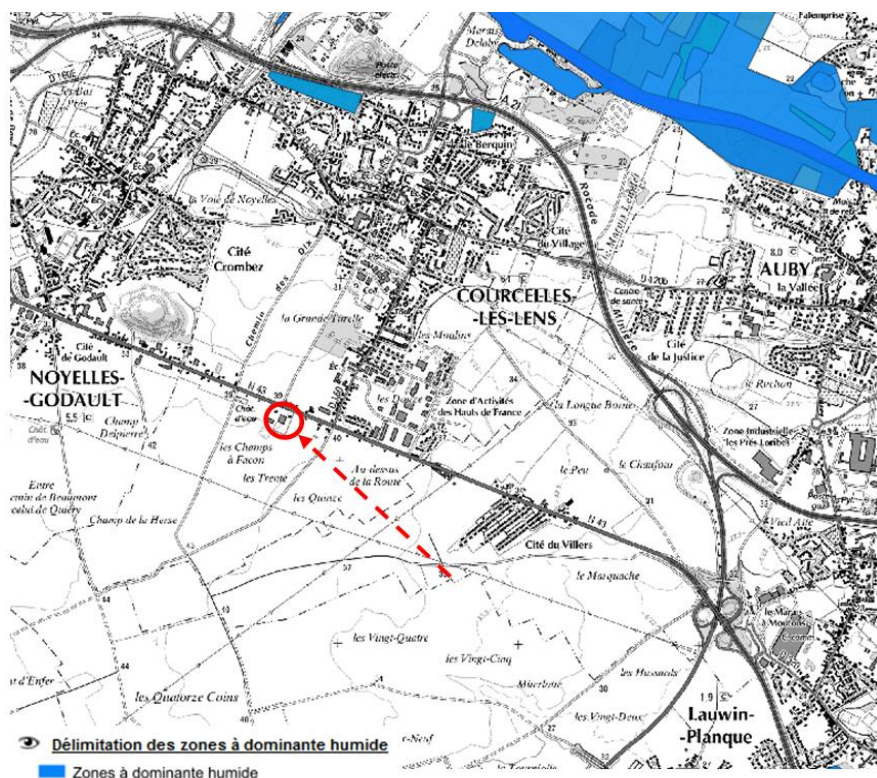
Les impacts du projet concernant le milieu physique concerneront l'augmentation de l'imperméabilisation engendrée par les voies d'accès et les constructions qui donneront lieu à une augmentation des débits ruisselés. Le projet intégrera cette thématique, notamment en préconisant une infiltration des eaux à la parcelle.

II. Impact sur les grands ensembles naturels et les milieux écologiques

Il n'y a pas sur Courcelles-lès-Lens de périmètre d'inventaire naturel, de quelque type que ce soit. Les ZNIEFF les plus proches sont sur les communes voisines (Evin-Malmaison, Noyelles-Godault, Aubry, Leforest).

En outre il n'existe pas de secteur naturel à valeur règlementaire tel que zone Natura 2000.

La commune compte quelques zones à dominante humides (ZDH) identifiées au SDAGE Artois Picardie. Ces zones sont situées dans la partie Nord du territoire communal, aux abords du canal de la Deûle et à proximité de l'autoroute A21 en faible partie. Ces ZDH sont hors des zones urbaines.



Le secteur d'implantation du projet n'est pas concerné par une quelconque ZDH. Il n'en existe pas aux alentours, ces dernières sont très éloignées du secteur du projet, dès lors il n'y a aucun impact sur lesdites ZDH.

Ainsi aucun impact n'est à relever sur les grands ensembles naturels et milieux écologiques.

III. Impact sur le patrimoine naturel

Le site retenu pour le projet est aujourd'hui occupé par une friche habitat, il s'agit d'une construction délaissée, dont le terrain est clôturé par un mur d'enceinte en état délabré.

Aucun élément paysager de qualité (arbres, haies...), à préserver, n'a été recensé sur le site. L'impact sur le patrimoine naturel et les éléments paysagers sera donc nul.

IV. Impact sur les paysages

La ville de Courcelles-les-Lens appartient à l'ensemble géographique « Paysages miniers », identifié à l'atlas des paysages de la région Nord – Pas-de-Calais. Tenant compte de l'occupation des sols, c'est dans le bassin Lensois où la surface bâtie est la plus étendue, les paysages sont quelque peu « déficitaires » en prairies et en milieux naturels. Aucune zone boisée d'importance ne vient ponctuer une urbanisation coalescente.

La commune présente un cadre urbain résidentiel, elle présente toutefois quelques espaces boisés épars sur la frange Nord du territoire, aux pourtours de la Deûle, couvrant un environnement à dominante naturelle avec des zones de prairies et quelques plans d'eau. Globalement la commune dispose de paysages plus agricoles avec une frange sud constituée de terres de culture.

Le site du projet est localisé dans un environnement urbanisé avec la zone d'activités sur son pourtour, de l'habitat de l'autre côté de la D643. Il est enclavé dans une zone urbaine et des infrastructures routières. Le site est à proximité de terres de cultures plus au sud, séparé par la voirie interne de la zone d'activité. Il n'y a donc pas d'impact sur les paysages naturels ou agricoles alentours.

V. Impact sur l'agriculture

La ville de Courcelles-lès-Lens est localisée dans la conurbation Béthune-Douai, en cœur urbain. Les espaces agricoles sont moins présents sur le territoire et constituent un enjeu moindre de fait, cette facette relative à l'agriculture est bien moins perceptible. Les zones agricoles se situent majoritairement sur la frange Sud du territoire communal, au Sud de la D643, il s'agit de terres de culture.

Le site d'implantation du projet est localisé le long de la D643. Le terrain est situé dans un secteur déjà urbain, il s'agit d'une friche urbaine supportant une construction délaissée, anciennement maison de maître. Les limites reprennent le strictement le terrain bâti et clôturé. L'opération a pour but de réhabiliter le site. L'occupation des sols n'est clairement pas agricole, il n'y a donc pas d'impact sur l'agriculture.



VI. Impact sur les risques

La ville de Courcelles-lès-Lens est concernée par plusieurs risques.

En premier lieu elle a fait l'objet de 2 arrêtés portant reconnaissance de catastrophe naturelle, un pour inondation, coulée de boue et mouvement de terrain et un pour mouvement de terrain.

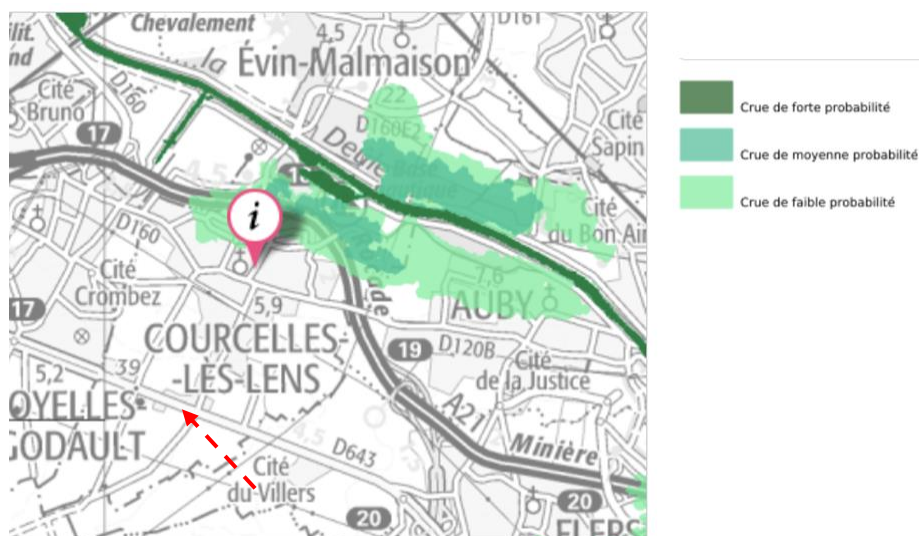
Inondations, coulées de boue et mouvements de terrain : 1

Code national CATNAT	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
62PREF19990279	25/12/1999	29/12/1999	29/12/1999	30/12/1999

Mouvements de terrain : 1

Code national CATNAT	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
62PREF20140008	14/12/2012	14/12/2012	28/07/2014	06/08/2014

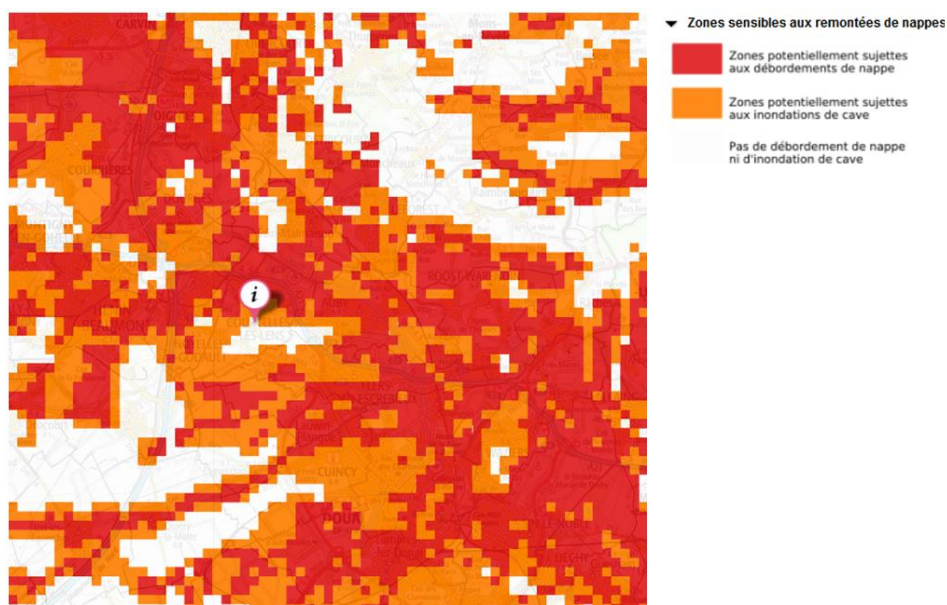
En outre le territoire communal appartient au TRI (territoire à risque important d'inondation) de Lens, considérant l'aléa Inondation par une crue à débordement lent de cours d'eau, avec le canal de la Deûle. L'arrêté du préfet coordonnateur de bassin a été pris le 26/12/2012. La stratégie locale a été arrêtée le 10/12/2014.



Le secteur du projet se situe bien au-delà des périmètres de crue, il n'expose donc pas les personnes et les biens aux dangers en question.

Il n'existe pas de plan de prévention des risques sur le territoire.

Globalement, les risques recensés sur la ville sont les suivants : émission en surface de gaz de mine, inondation, mouvement de terrain, effondrements localisés (cavités indéterminées), cavité souterraine localisée (NPCAW0033057 « Mouvement de terrain rue Paul Baudin »), séisme (aléa de niveau 2 faible), transport de marchandise dangereuse, 1 installation industrielle dans un rayon de 1000m, 21 installations industrielles rejetant des polluants dans un rayon de 5000m, sites Basias et un site Basol, potentiel radon de catégorie 2.







Le secteur du projet n'est pas concerné par un quelconque risque localisé ni avéré, il n'y a donc pas de mise en place d'une mesure de prévention. Les aléas globaux et généraux tels que remontées de nappes, séismes concernent l'ensemble des territoires et font généralement l'objet de préconisations, d'autant qu'il s'agit d'aléas faibles ou de la présence d'un potentiel risque.

Il reste à noter que le Maire dispose de son pouvoir de police au titre de l'article R111-2 du Code de l'Urbanisme dans le cadre notamment du principe de précaution (sécurité publique en l'occurrence).

Il est à mentionner que le plan de zonage du PLU de Courcelles-lès-Lens laisse apparaître le fait que la parcelle, déjà bâtie et occupée, est localisée en périmètre éloigné d'un point de captage d'eau potable et est donc concernée par des servitudes d'utilité publique (qui supplantent les dispositions du règlement écrit). Le terrain est situé à la toute fin du périmètre éloigné, les servitudes qui s'imposent sont donc peu contraignantes.



-  Périmètre immédiat de protection de captage d'eau potable
-  Périmètre rapproché de protection de captage d'eau potable
-  Périmètre éloigné de protection de captage d'eau potable
-  Captage

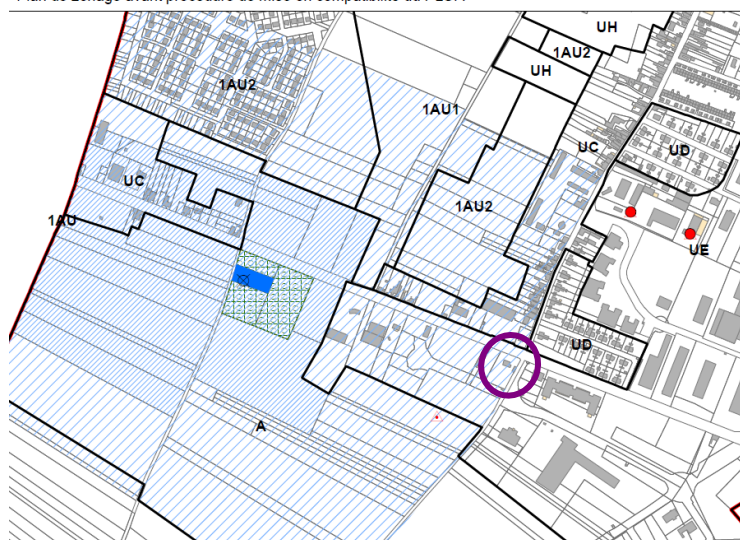
5^{EME} PARTIE. MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE COURCELLES-LES-LENS

I. Evolution du plan de zonage

Le PLUi du SIVOM auquel appartient la commune de Courcelles-les-Lens a fait l'objet d'une révision allégée approuvée le 13/04/2018. Le terrain concerné est localisé en zone UE (urbaine à vocation d'activités économiques). Il s'agit d'une propriété de l'agglomération correspondant à une friche d'habitat.

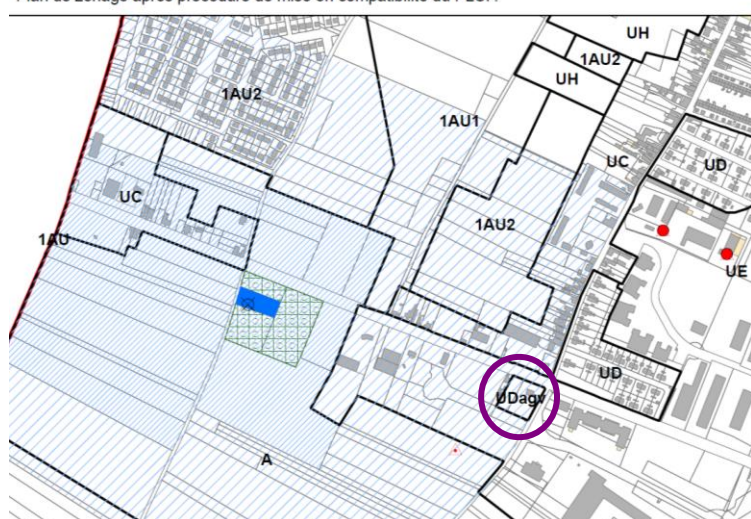
Trois procédures de déclaration de projet sont actuellement en cours sur la CAHC permettant en partie la réalisation des dispositions du SDAHGV 2019-2024. Il a été choisi d'uniformiser la dénomination des sites retenus au PLU des trois communes concernées (Courcelles-les-Lens, Libercourt et Carvin), par un zonage UDagv. Il s'agit donc de la création d'un sous secteur spécifique à la zone urbaine UD dans le cadre du document de Courcelles les Lens (et présente sur le zonage de Libercourt) et de la création d'une zone UDagv pour le PLU de Carvin.

Plan de zonage avant procédure de mise en compatibilité du PLUi :



zonage avant mise en compatibilité

Plan de zonage après procédure de mise en compatibilité du PLUi :



zonage après mise en compatibilité

II. Evolution du règlement : création d'une zone UDagv

Le règlement écrit du PLUi du SIVOM auquel appartient Courcelles les Lens se voit ajouter une sous-zone UDagv dans le chapitre relatif aux zones UD. En conséquence, certains articles seront précisés pour ce qui concerne les sous zones UDagv afin de permettre la concrétisation du projet.

TITRE II : Dispositions applicables aux zones urbaines

Sous zone UDagv

Caractère de la zone :

La délimitation de la zone UDagv reprend les terrains affectés comme aire d'accueil permanente des gens du voyage accueillant les équipements nécessaires à son fonctionnement.

Article UD – 1 : Les occupations et utilisations des sols interdites

- La création de bâtiments ou d'installations agricoles ou d'élevage.
- Les abris de fortune et les dépôts de ferraille, matériaux de démolition et véhicules désaffectés.
- L'ouverture et l'exploitation de carrières.
- Les habitations légères de loisirs.
- Le stationnement isolé de caravanes et les terrains aménagés pour l'accueil de campeurs et des caravanes.
- les installations susceptibles de servir d'abri pour l'habitation et constituées par d'anciens véhicules désaffectés, des caravanes et des abris autres qu'à usage public et à l'exception des installations de chantiers.
- Sur Leforest, au droit des puits de mine, toute construction est interdite dans le secteur « inconstructibilité » figuré au plan de zonage à l'exception des travaux indiqués à l'article 2.
- Sur Leforest, au droit des zones d'échauffement, toute construction est interdite dans le secteur « inconstructibilité » figuré au plan de zonage.
- Dans le secteur UDi, Les caves et les sous-sols.

En sus dans les secteurs Z1 et Z2 reportés au plan de zonage règlementaire en application de l'article R 151-31-2 du Code de l'Urbanisme, l'ensemble des interdictions définies à l'annexe de l'Arrêté Préfectoral du 07 octobre 2015 instaurant le PIG.

En sous zone UDagv

Sont interdits tous les modes d'occupation et d'utilisation des sols sauf ceux soumis à condition et énumérés à l'article 2 de cette même sous zone.

Article UD – 2 : Les occupations et utilisations des sols soumises à conditions particulières

- Les groupes de garages individuels de plus de deux unités à condition qu'ils ne présentent qu'une seule sortie sur la voie publique et qu'ils soient disposés autour d'une cour d'évolution.
- Les constructions et installations de toute nature, les dépôts, les exhaussements et affouillements des sols nécessaires à l'entretien et au fonctionnement du service public ferroviaire et des services d'intérêts collectifs.
- Les postes de peinture et les dépôts d'hydrocarbure, à condition que ces installations soient liées

à des garages ou des stations-services et que les dispositions particulières soient prises pour limiter les risques d'incendie et en éviter la propagation.

- L'aménagement ou l'extension des activités existantes, à condition qu'il n'en résulte pas une aggravation des dangers et nuisances pour le voisinage.
- Les établissements comportant des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration ou non, à condition que soient prises toutes dispositions nécessaires pour qu'elles n'entraînent pas de nuisances incompatibles avec celles-ci.
- Les affouillements et exhaussements de sols liés aux équipements d'infrastructure et ceux indispensables pour la réalisation des types d'occupation ou d'utilisation des sols autorisés.

Sur Leforest, au droit des puits de mine, les extensions de moins de 20m² et les changements de destination pourront être autorisés sous réserve de prise en compte du risque au travers de dispositions constructives, comme par exemple fondations renforcées, chaînage des murs porteurs, joints de rupture entre parties de bâtiment...

Sur Leforest, au droit des aléas tassement et glissement, il sera fait application de l'article R.111-2 du code de l'Urbanisme dans les secteurs figurés au plan de zonage. Les constructions et installations pourront être autorisées sous réserve de prise en compte du risque au travers de dispositions constructives, comme par exemple fondations renforcées, chaînage des murs porteurs, joints de rupture entre parties de bâtiment...

Dans les secteurs Z1 et Z2 reportés au plan de zonage réglementaire en application de l'article R151-31-2 du Code de l'Urbanisme, les modes d'occupation et d'utilisation du sol admis dans la zone devront en outre respecter les conditions définies à l'annexe de l'Arrêté Préfectoral du 07 octobre 2015 instaurant le PIG.

En sous zone UDagv

Sont seuls autorisés :

- Le stationnement de caravanes, véhicules tractant ou tout autre véhicule,
- La création de voirie de desserte,
- Tout aménagement ou équipement ayant pour objet une gestion optimale de l'accueil et du stationnement des gens du voyage,
- Les constructions de 30m² maximum d'emprise au sol et d'un maximum de 5m de hauteur au point le plus haut par construction,

Les affouillements et exhaussements lorsqu'ils sont indispensables pour la réalisation des types d'occupation ou d'utilisation des sols autorisés.

Article UDagv – 3 : Les conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et aux voies ouvertes au public

1°/ Accès :

Tout terrain enclavé est inconstructible, à moins que son propriétaire n'obtienne un passage aménagé sur les fonds voisins dans les conditions fixées par la réglementation en vigueur.

En aucun cas, l'accès ne pourra avoir une largeur inférieure à 4 mètres.

Les accès et voiries doivent présenter les caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la circulation des handicapés et personnes à mobilité réduite (cf. décrets n° 99-756, n° 99-757 du 31 août 1999) de la défense contre l'incendie, et de la protection civile, et aux besoins des constructions et installations envisagées. Pour les bâtiments publics ou parapublics à usage

scolaire ou social, les accès et la voirie pourront varier en fonction de l'importance et de la destination des bâtiments existants ou projetés.

L'édification d'une construction principale derrière ou devant une autre construction principale (existante ou à venir) desservie par un accès qui ne répond pas à la définition d'une voirie (voir ci-après) n'est possible que si cette construction ne constitue pas une 3ème rangée d'urbanisation depuis la voie de desserte (voirie telle que définie ci-après).

L'autorisation peut être subordonnée :

- A l'obligation de se desservir, lorsque le terrain est riverain de plusieurs voies, à partir de la voie où la gêne pour la circulation sera la moindre.
- A la réalisation d'aménagements particuliers destinés à adapter les accès au mode d'occupation des sols envisagé.

En sous zone UDagv

L'accès depuis la D643 est interdit

2°/ Voirie :

Les constructions et installations doivent être desservies par des voies publiques ou privées dont les caractéristiques correspondent à leur destination.

Ces voies doivent :

- permettre l'accès du matériel de lutte contre l'incendie ;
- présenter des caractéristiques suffisantes et optimales pour la circulation des véhicules et des piétons ;
- disposer d'une desserte commune par les réseaux aux normes ;
- présenter des caractéristiques suffisantes en terme de structure de chaussée, de trottoir le cas échéant, et de couche de finition (revêtement solide).

Les parties de voies en impasse à créer ou à prolonger doivent permettre le demi-tour des véhicules de collecte des ordures ménagères et des divers véhicules utilitaires.

Article UD – 4 : La desserte par les réseaux

1°/ Eau potable

Pour recevoir une construction, un terrain doit obligatoirement être raccordé au réseau public de distribution d'eau potable par un branchement de caractéristiques suffisantes.

2°/ Eaux usées domestiques

Dans les zones d'assainissement collectif :

Il est obligatoire d'évacuer les eaux usées (eaux vannes et eaux ménagères) sans aucune stagnation et sans aucun traitement préalable par des canalisations souterraines au réseau public, en respectant les caractéristiques du système (séparatif ou unitaire). Une autorisation préalable doit être obtenue auprès du gestionnaire du réseau d'assainissement.

Toutefois, en l'absence de réseau collectif d'assainissement ou dans l'attente de celui-ci, un système d'assainissement non collectif peut être admis sous les conditions suivantes :

- la collectivité est en mesure d'indiquer le délai de réalisation du réseau prévu ;
- le système est conforme à la réglementation en vigueur et en adéquation avec la nature du sol ;

- le système doit être conçu de manière à être branché ultérieurement sur le réseau d'assainissement public dès sa réalisation.

Dans les zones d'assainissement non collectif :

Le système d'épuration doit être réalisé en conformité avec la législation en vigueur, et en adéquation avec la nature du sol.

3°/ Eaux résiduelles des activités

Sans préjudice de la réglementation applicable aux installations classées, l'évacuation des eaux usées liées aux activités autres que domestiques dans le réseau public d'assainissement est soumise aux prescriptions de qualité définies par la réglementation en vigueur. L'évacuation des eaux résiduelles au réseau d'assainissement, si elle est autorisée, devra faire l'objet d'un prétraitement approprié.

4°/ Eaux pluviales

Les aménagements réalisés devront être tels qu'ils n'aggravent pas les écoulements des eaux pluviales dans le milieu collectant ces eaux (fossés, cours d'eau, réseau d'assainissement, ...). Toutes les possibilités de solutions alternatives ou compensatoires au ruissellement doivent être envisagées pour infiltrer les eaux pluviales à la parcelle ou au plus près (tranchées d'infiltration, noues d'infiltration, bassin d'infiltration, structure réservoir enterrées.). Il revient au pétitionnaire de démontrer les possibilités d'infiltration de la parcelle. Cette obligation n'est valable que pour des sols perméables et adaptés rendant cette technique réalisable et sous réserve de toute réglementation en limitant l'usage. Si les contraintes de sol ou le type d'aménagement ne permettent pas l'infiltration des eaux pluviales sur site, il faudra prévoir après collecte et stockage sur site un rejet à débit contrôlé vers un exutoire superficiel extérieur. Le débit de fuite sera inférieur ou égal de 2 L/s/ha aménagé, il dépend de la capacité disponible de l'exutoire. Dans ce cas, une convention de rejet passée avec le gestionnaire du milieu récepteur (fossés, réseau d'assainissement) du réseau collecteur fixera les objectifs quantitatifs et qualitatifs de ce rejet.

Il est en outre autorisé que les eaux pluviales soient récupérées et utilisées à usage domestique ou pour l'activité en application de la réglementation en vigueur.

5°/ Autres réseaux (télécommunications, électricité, télévision, radiodiffusion)

Lorsque le réseau est enterré, le branchement en souterrain est obligatoire.

Article UD – 5 : Superficie des terrains

Il n'est pas fixé de règle pour cet article.

Article UD – 6 : Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

(Dans le présent article les voies répondent aux exigences de l'article 3 2) voirie.)

Les façades avant des constructions principales doivent être implantées avec un retrait au moins égal à 5 mètres par rapport à la limite d'emprise de la voie ou à l'alignement de fait des constructions voisines.

Aucune construction ne peut être édiflée à moins de 10 mètres de la limite du domaine public ferroviaire.

Nonobstant les règles ci-dessus, une implantation à la limite d'emprise de la voie ou en retrait d'un mètre par rapport à ce dernier est admis pour :

- les installations techniques nécessaires au fonctionnement du service public de distribution d'énergie électrique et de gaz ni aux postes de transformation dont la surface au sol est inférieure à 15 m². Leur implantation sera effectuée en fonction des contraintes techniques et du respect du milieu environnant.
- les établissements publics ou d'intérêt général,

Il est possible d'effectuer des travaux confortatifs, d'étendre ou de procéder à l'aménagement de bâtiments existants qui ne respectent pas ces reculs.

Dans tous les cas, en l'absence de projet urbain (étude spécifique dérogatoire au titre de l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme) et en dehors des espaces urbanisés, les constructions et installations ne peuvent être implantés à moins de 100 mètres des axes des autoroutes, à l'exception, le cas échéant :

- des constructions et installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- des services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- des bâtiments d'exploitation agricole ;
- des réseaux d'intérêt public ;
- des adaptations, du changement de destination, de la réfection ou de l'extension des constructions existantes.

En sous zone UDagy

Le retrait est libre

Article UD – 7 : Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

Le principe général est qu'en front à rue, l'implantation des constructions sur limites séparatives est possible mais non obligatoire.

I - Implantation sur limites séparatives.

1) En front à rue, les constructions peuvent être édifiées le long des limites séparatives dans une bande maximum de 30 mètres à partir de la limite d'emprise de la voie.

2) Au-delà de cette bande, les constructions ne peuvent être implantées le long des limites séparatives que :

- lorsqu'il existe déjà en limite séparative sur le terrain voisin une construction ou un mur en bon état, d'une hauteur totale égale ou supérieure à celle à réaliser permettant l'adossement.
- s'il s'agit d'annexes dont la hauteur n'excède pas 4 mètres mesurés au point le plus élevé.
- s'il s'agit d'extensions d'habitations (pièces habitables) dont la surface de plancher n'excède pas 30 m² et dont la hauteur n'excède pas 5 mètres mesurés au point le plus élevé.

En sous zone UDagy

L'implantation sur limite séparative est interdite

II - Implantation avec marges d'isolement.

1) Sur toute la longueur des limites séparatives, la marge d'isolement (L) d'un bâtiment qui n'est pas édifié sur ces limites ou qui ne peut pas l'être en fonction des dispositions du paragraphe I ci-dessus, doit être telle que la différence de niveau (H) entre tout point de la construction projetée et le point bas le plus proche de la limite séparative n'excède pas :

- deux fois la distance comptée horizontalement entre ces deux points ($H = 2 L$).

2) La distance d'éloignement ne peut être inférieure à 3 mètres. Cette distance minimum peut être

ramenée à 0,7 mètre sur la commune de Dourges et 1 mètre sur les autres communes pour les constructions d'une superficie maximale de 12 m² de surface de plancher et d'une hauteur maximale de 2,5 m.

Les installations techniques nécessaires au fonctionnement de service public de distribution d'énergie électrique et de gaz ainsi que les postes de transformation dont la surface au sol est inférieure à 15 m² peuvent être implantés à un mètre minimum de la limite séparative sous réserve de leur intégration dans le milieu environnant.

Les travaux visant à améliorer le confort de bâtiments existants qui ne respectent pas les dispositions du présent article peuvent être autorisés à l'arrière ou dans le prolongement du bâtiment existant.

Dans le cas de construction sur un terrain bordé par plus d'une voie, l'un des pignons peut être implanté à la limite de la voie ou en recul de 3 mètres minimal à compter de cette même limite.

En sous zone UDagv
La marge d'isolement est libre

Article UD – 8 : Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

Entre deux bâtiments doit toujours être ménagée une distance suffisante pour permettre l'entretien facile des marges d'isolement et des bâtiments eux-mêmes, ainsi que le passage et le fonctionnement du matériel de lutte contre l'incendie.

Cette distance doit être au minimum de 3 mètres. Elle peut être ramenée à 2 mètres minimum, lorsqu'il s'agit de constructions dont la superficie n'excède pas 20 m² de surface de plancher et de hauteur au faîtage inférieure à 3 mètres.

Article UD – 9 : Emprise au sol

L'emprise au sol sur une parcelle est fixée à 60% de la surface du terrain, il peut être amené à 80% de la surface du terrain pour les parcelles dont la superficie est inférieure à 200m².

En sous zone UDagv
L'emprise au sol des constructions autorisées ne devra pas dépasser 30m² par construction.

Article UD – 10 : Hauteur des constructions

La hauteur d'une construction mesurée à partir du sol naturel avant aménagement ne peut dépasser 11 mètres au faîtage de la toiture (soit R + 1 + C) hors dispositifs techniques. Il ne peut être aménagé qu'un seul niveau dans la hauteur des combles.

Dans le secteur UDi, le premier niveau de plancher devra être situé à +0,50m par rapport au terrain naturel.

En sous zone UDagv
La hauteur des constructions ne devra pas excéder 5m au point le plus haut.

Article UD – 11 : Aspect et extérieur et clôtures

A) Dispositions Générales

Les constructions, installations et clôtures autorisées ne doivent nuire ni par leur volume, ni par leur aspect à l'environnement immédiat et aux paysages dans lesquels elles s'intégreront. Elles devront, également, respecter le style d'architecture locale.

B) Dispositions particulières relatives aux constructions à usage d'habitation et de leurs extensions

1) Façades : Les murs de façade qui ne sont pas réalisés en matériaux destinés à rester apparents (tel que : pierre de taille naturelle ou reconstituée, moellon appareillé, brique pleine jointoyée, bois, essentage d'ardoises, de clin- bois, P.V.C. ou métallique de teinte unique), doivent recevoir un parement ou un enduit soit teinté dans la masse, soit peint. Toute peinture ou élément coloré, distinct de la tonalité générale de la construction, doit être motivé par la disposition des volumes ou les éléments architecturaux. Le bois est autorisé (cependant les rondins sont interdits).

En cas de travaux sur une construction existante, les matériaux utilisés seront similaires à ceux d'origine. Il est recommandé que :

- la brique ou la pierre des murs de façades reste ou soit rendue apparente en cas de travaux,
- la couleur des peintures de façades soit choisie dans les tons neutres.

Les teintes vives sont interdites. Cependant le blanc est autorisé.

Les règles ci-dessus, pourront être adaptées pour la construction d'habitat bioclimatique ou d'utilisation du chauffage solaire ou pour l'isolation par l'extérieur ou pour l'utilisation de matériaux verriers.

Les extensions des constructions seront effectuées avec des matériaux de teinte et de nature harmonieuse avec la construction d'origine, les matériaux verriers sont autorisés.

C) Dispositions particulières aux autres constructions, annexes

La construction d'annexes tels que garages, appentis, abris, devra être traitée en harmonie avec le bâtiment principal.

La construction de garages en plaque béton pourra être autorisée à l'arrière des bâtiments principaux.

Les ouvrages techniques installés au sol doivent être masqués par des murets ou des écrans de verdure ou être traités en harmonie avec les constructions avoisinantes dans le choix des matériaux et revêtements.

D) Clôtures

Les clôtures tant à la limite d'emprise des voies que sur la profondeur de marge de recul ne sont pas obligatoires.

- a) Clôtures implantées à la limite de la voie et sur la profondeur des marges de recul :

La hauteur totale de la clôture ne peut excéder 1,8 mètre, hors pilastres, dont 1,00 mètre pour la

partie pleine à compter du terrain naturel avant aménagement. L'utilisation de plaques béton ou de panneaux bois limite la partie pleine à 0,50 mètre à compter du terrain naturel avant aménagement.

Les éventuels murs de soutènements (retenue de terres) ne sont pas concernés par ces règles de hauteur. Les portails et pilastres de portail ne sont pas concernés par ces règles.

La partie pleine doit être traitée en harmonie avec la construction principale.

Les clôtures ne doivent en aucun cas gêner la circulation, notamment en diminuant la visibilité aux sorties d'établissements et aux carrefours sous réserve de l'application de l'article R111-2 du code de l'urbanisme.

- b) Sur cour et jardin :

- Les clôtures ne pourront excéder 2,00 mètres de hauteur maximale.

- Il n'est pas fixé de règle relative aux clôtures pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, ainsi qu'en bordure des voies piétonnes.

- Les règles de hauteur précitées ne s'appliquent pas dans le cas de travaux de reconstruction ou de rénovation de clôtures existantes à la date d'approbation du PLU.

Nonobstant les dispositions ci-dessus, la reconstruction des murs de clôture en briques est autorisée avec une hauteur limitée à 2 mètres.

En sous zone UDagy

Les travaux et constructions autorisés dans l'ensemble de la zone devront s'intégrer à l'ambiance paysagère générale de la zone.

Les matériaux de construction, coloris d'enduit, de façade, de toitures ainsi que les volumes des bâtiments devront présenter des formes simples et des teintes naturelles.

Article UD – 12 : Le stationnement

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être réalisé en dehors des voies publiques et conformément à la réglementation en vigueur relative à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées et à mobilité réduite, et notamment relative au stationnement. Le nombre de places de stationnement exigé constitue une norme minimale.

▪ Pour les constructions à destination d'habitation, à l'exception des logements locatifs financés avec un prêt aidé de l'Etat (article L.123-1-3 du code de l'urbanisme), il doit être réalisé 1 place de stationnement automobile par tranche de 60 m² de surface de plancher de construction avec un minimum d'une place par logement...

En sus, pour les projets à destination principale d'habitation créant une voirie nouvelle ouverte à la circulation générale, il sera prévu à l'usage des visiteurs, en dehors des parcelles, 1 place de stationnement automobile par tranche de 4 logements.

▪ Pour les autres destinations de construction, il doit être aménagé des surfaces suffisantes pour l'évolution, le déchargement et le stationnement de la totalité des véhicules de livraisons, de services, du personnel et des visiteurs.

En cas d'impossibilité urbanistique, technique ou architecturale d'aménager sur le terrain de l'opération le nombre de places nécessaires au stationnement, le constructeur devra :

- soit aménager sur un autre terrain situé à moins de 300 mètres du premier, les places de stationnement qui lui font défaut, sous réserve qu'il apporte la preuve qu'il réalise lesdites places

en même temps que les travaux de construction ou d'aménagement :

- soit de justifier de l'acquisition de places non affectées situées dans un parc privé de stationnement existant ou en cours de réalisation situé dans un rayon de 300 mètres ;
- soit de justifier de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation situé dans un rayon de 300 mètres ;
- soit à verser une participation en vue de la réalisation de parcs publics de stationnement.

En sous zone UDagy

Non réglementé

Article UD – 13 : Espaces boisés, espaces protégés, obligation de plantations

Les surfaces libres de toute construction doivent être obligatoirement plantées ou traitées en jardin potager ou d'agrément végétal ou minéral. Les dépôts de matériaux, de citernes de gaz comprimé et autres combustibles situés dans les cours et jardins visibles depuis la voie publique, cheminements et espaces libres communs doivent être entourés d'une haie d'arbustes à feuillage persistant.

Les essences végétales reprises en annexe sont recommandées. Aucune plantation d'arbres à haute tige n'est possible à une distance inférieure à 6 mètres de limite du chemin de fer.

Article UD – 14 : Les possibilités maximales d'occupation des sols

Les possibilités d'occupation des sols sont celles qui résultent de l'application des articles 3 à 13.