

PLAN LOCAL D'URBANISME DE VENDIN-LE-VIEIL

PROJET D'AMÉNAGEMENT DE DÉVELOPPEMENT DURABLES

Dossier d'enquête publique



Arrêté le :

07/07/22

Approuvé le :

SOMMAIRE	3
AVANT-PROPOS	4
<i>SCÉNARIO D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT</i>	5
I. PROJET D'AMÉNAGEMENT, D'URBANISME ET D'HABITAT	6
II. PROJET DE TRANSPORTS ET DE DÉPLACEMENTS	8
III. PROJET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, DE L'ÉQUIPEMENT COMMERCIAL ET DES LOISIRS	11
IV. PROJET DE PRÉSERVATION DU PAYSAGE, DU PATRIMOINE ET DU CADRE DE VIE	13
V. PROJET DE PROTECTION DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS ET DES LINÉAIRES D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE	15
VI. FIXER DES OBJECTIFS DE MODÉRATION DE LA CONSOMMATION DE L'ESPACE ET DE LUTTE CONTRE L'ÉTALEMENT URBAIN	17
PLAN DE SYNTHÈSE DU PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES	18

LE PLAN LOCAL D'URBANISME ET LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES (P.A.D.D.)

La loi Solidarité et Renouvellement Urbains du 13 décembre 2000, confirmée par la loi Urbanisme et Habitat du 2 juillet 2003, marque la volonté d'une politique urbaine globalisée accordant aux documents d'urbanisme une logique d'aménagement et de projet. Plus récemment, la loi ALUR du 24 mars 2014, a rappelé la nécessité d'intégrer l'environnement dans les documents d'urbanisme.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables constitue la pièce essentielle du Plan Local d'Urbanisme (PLU). Il a pour vocation de présenter les choix politiques de la commune.

Sa composition est définie par l'article L.151-5 du code de l'Urbanisme :

« Le projet d'aménagement et de développement durables définit :

1° Les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques ;

2° Les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.

Il fixe des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.

Il peut prendre en compte les spécificités des anciennes communes, notamment paysagères, architecturales, patrimoniales et environnementales, lorsqu'il existe une ou plusieurs communes nouvelles. »

Le P.A.D.D. est un document essentiel puisque l'ensemble du Plan Local d'Urbanisme (zonage, règlement et orientations d'aménagement et de programmation) doit être cohérent avec le projet qu'il comporte. Toutefois, le P.A.D.D. n'est pas opposable aux demandes d'autorisation d'occupation et d'utilisation du sol.

La loi Engagement national pour l'Environnement (dit « Grenelle 2 ») s'est fixée pour objectif d'imposer aux documents locaux d'urbanisme (dont SCoT et PLU) de déterminer les conditions permettant d'assurer le respect des objectifs du développement durable dans le programme

global de développement urbain, social, économique des territoires concernés et dans leur manière d'appréhender les problématiques du « développement durable » [réduction des GES (Gaz à Effet de Serre), gestion de la mobilité, gestion des ressources naturelles, prise en compte des risques naturels, gestion de la biodiversité,...]. Le projet suivant tient compte de cette attente.

■ I. PROJET D'AMÉNAGEMENT, D'URBANISME ET D'HABITAT

■ II. PROJET DE TRANSPORTS ET DE DÉPLACEMENTS

■ III. PROJET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, DE L'ÉQUIPEMENT COMMERCIAL ET DES LOISIRS

■ IV. PROJET DE PRÉSERVATION DU PAYSAGE, DU PATRIMOINE ET DU CADRE DE VIE

■ V. PROJET DE PROTECTION DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS ET DES LINÉAIRES D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE

■ VI. FIXER DES OBJECTIFS DE MODÉRATION DE LA CONSOMMATION DE L'ESPACE ET DE LUTTE CONTRE L'ÉTALEMENT URBAIN

VII. PLAN DE SYNTHÈSE DU PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES

I. PROJET D'AMÉNAGEMENT, D'URBANISME ET D'HABITAT

1. Principes pour le développement ou l'amélioration de l'organisation urbaine

Afin de limiter au mieux l'impact de l'urbanisation sur les terrains agricoles et naturels, la construction de nouveaux logements devra être priorisée au sein du tissu urbain existant.

Au vu des ambitions démographiques de la commune sur les prochaines années (environ 5% à l'horizon 2030), et au fait de la création de nouvelles zones d'urbanisation sur la commune, il est nécessaire de prévoir au sein de ces zones une certaine densité et qualité urbaine et architecturale.

En réponse à la nécessité de développer des logements adaptés à une population croissante et vieillissante, et en réponse aux orientations définies à l'échelon supra-communal (SCoT et PLH), une mixité sociale équilibrée sera assurée sur l'ensemble du territoire.

2. Intégrer les contraintes à la logique d'aménagement

Le projet doit tenir compte de l'ensemble des risques et contraintes connus ou présumés, pour mettre en œuvre des outils et une réglementation adaptée à leur gestion.

La gestion du risque inondation doit être assurée : la commune est soumise au risque d'inondation par débordements de la Deûle et par accumulation potentielle. Un risque élevé d'inondations par remontées de nappes est également présent sur une large partie du tissu urbanisé.

Le risque de mouvements de terrains par retrait-gonflement des argiles doit également être pris en compte.

La présence de sites industriels sur le territoire communal et à ses abords conduit la commune à se prémunir contre les potentiels risques engendrés par ces activités. Plusieurs sites sont recensés à proximité de la commune comme SEVESO INEOS STYROLUTION France SAS (commune de Wingles) ou encore des sites ICPE, BASIAS ou BASOL sont présents sur le territoire.

Du fait de la position de Vendin-le-Vieil au sein du Bassin Minier, des risques miniers sont présents sur le territoire. Ces risques sont principalement ceux des gaz de mines ou des effondrements localisés.

Par ailleurs, les axes principaux de la commune peuvent provoquer des nuisances sonores pour

les riverains ou activités se trouvant à proximité de ces voies. Il conviendra de limiter au mieux les impacts que les axes de circulation pourraient engendrer.

L'objectif est d'assurer la sécurité des personnes et des biens sur le territoire et de ne pas aggraver les risques et nuisances existants.

I. PROJET D'AMÉNAGEMENT, D'URBANISME ET D'HABITAT

PROJET D'AMÉNAGEMENT, D'URBANISME ET D'HABITAT

Principes pour le développement ou l'amélioration de l'organisation urbaine

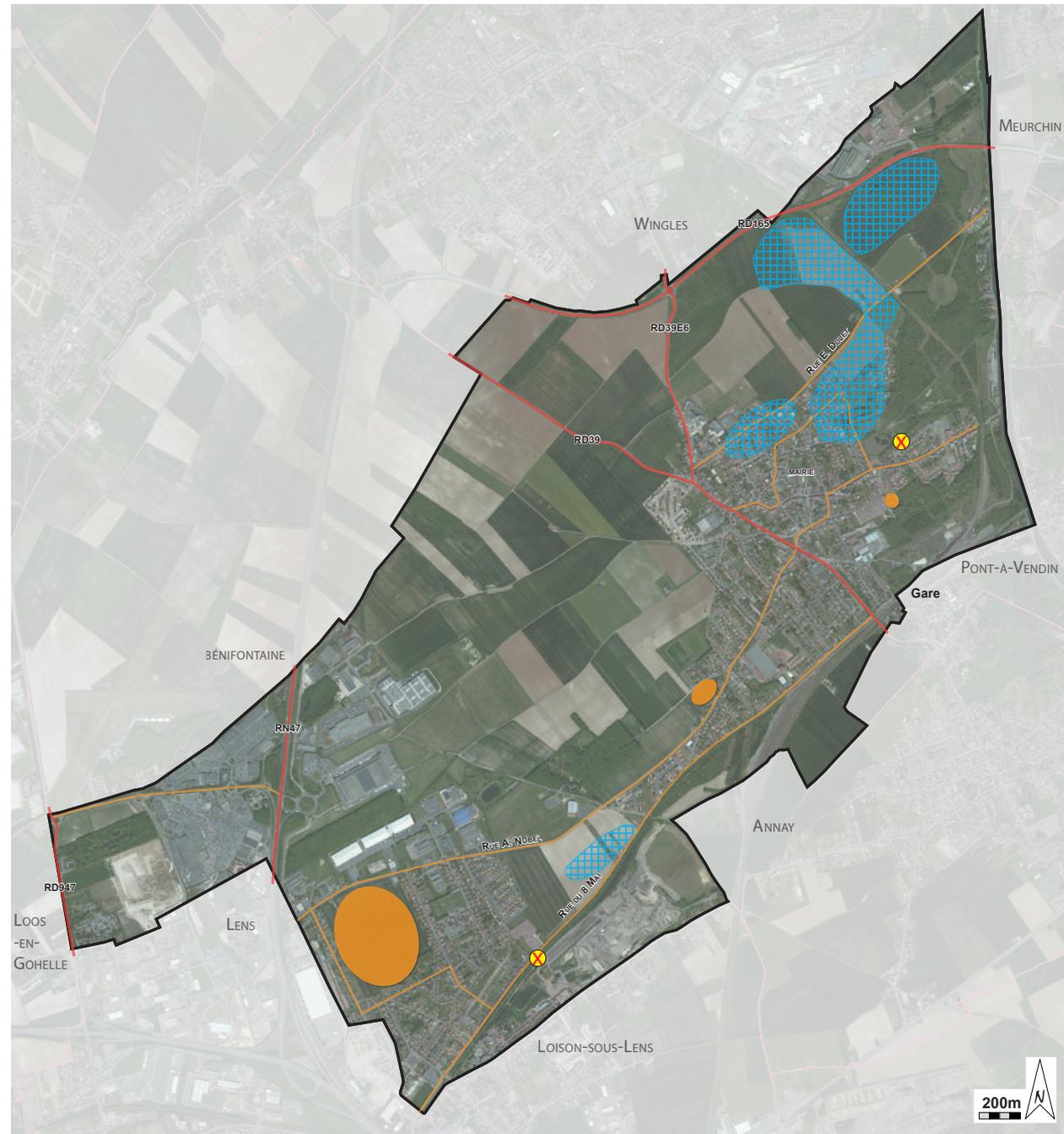
Privilégier un développement par densification du tissu urbain existant

Prévoir des zones d'extension de l'urbanisation qui mêlent densité et qualité urbaine et architecturale, pour répondre à l'ambition démographique visée par la commune (3 à 5%)

Assurer une mixité sociale équilibrée sur l'ensemble du territoire

Intégrer les contraintes à la logique d'aménagement

-  Risque d'inondation par accumulation potentielle
- Risque d'inondation par remontées de nappe (nappe sub-affleurante)
- Aléa faible de retrait-gonflement des argiles
- Risque industriel (SEVESO INEOS STYROLUTION France SAS sur Wingles, en bordure de VIV, et ICPE, sites Basias, sites Basol)
-  Risque minier (Gaz de mines, effondrements localisés)
- Nuisances sonores (axes terrestres bruyants...)
- Plan d'exposition au bruit (aérodrome de Bénifontaine)



II. PROJET DE TRANSPORTS ET DE DÉPLACEMENTS

1. Limiter l'impact de l'automobile en développant des modes de transport alternatifs

Afin de favoriser l'usage de modes de transport alternatifs à la voiture, il est nécessaire de veiller à la sécurisation et à l'amélioration du maillage doux (piéton et cyclable) déjà existant sur le territoire, notamment en centre-ville et entre les quartiers (centre-ville – Cité du 8 ; centre-ville – ZA ; centre-ville – gare ; cité du 8/ZA – gare, ...).

Par ailleurs, le développement de l'usage du maillage doux à proximité et en direction de la gare permettrait de favoriser l'usage du train.

De plus, un projet d'aire de co-voiturage proche de la gare de Pont-à-Vendin faciliterait l'intermodalité et l'usage du train.

Afin de faciliter et encourager l'usage des transports en commun, il sera possible de renforcer la densité de logements à proximité des points de desserte. Une densité accrue pourra être privilégiée aux abords de la future ligne de BHNS.

De plus, il pourra être intéressant de penser le raccordement du centre-ville avec la zone d'activités par les transports en communs.

Il sera nécessaire de prévoir des connexions douces sécurisées et qualitatives entre les futures opérations d'aménagement (logements, équipements et économie) et l'existant.

Un travail sera à réaliser sur l'anticipation du développement de la mobilité fluviale, en lien avec la présence de la Deûle sur le territoire.

2. Soigner les entrées de ville

L'entrée de ville désigne l'urbanisation qui se développe de part et d'autre des principales voies d'accès à la ville.

Les entrées de ville constituent la première perception de la commune : elles sont considérées comme de véritables éléments urbains à prendre en compte. En marquant le commencement ou la fin de l'urbanisation, elles doivent être traitées dans l'optique de créer un événement (travail sur le visuel et la signalétique) afin que les automobilistes aient la sensation d'entrer dans le

tissu urbain et canalisent leur vitesse.

Les entrées de villes situées de part et d'autre de la coupure d'urbanisation imposée par le SCoT constituent un véritable enjeu lié à l'intégration paysagère des poches urbaines. Il s'agit là de créer une transition douce entre espace agricole et urbain.

Les entrées de villes seront à aménager en vue de sécuriser les déplacements, notamment pour les déplacements doux.



Les récentes opérations d'aménagement manquent d'intégration, notamment en entrée de ville



Les récentes opérations d'aménagement manquent d'intégration, notamment en entrée de ville



Les récentes opérations d'aménagement manquent d'intégration, notamment en entrée de ville

II. PROJET DE TRANSPORTS ET DE DÉPLACEMENTS

3. Permettre des places de stationnement suffisantes et stratégiquement situées

Des espaces de stationnement suffisants devront être prévus pour les futures constructions, qu'elles soient à usage d'habitation, de services, d'équipement ou encore d'activité économique ou commerciale.

Des systèmes de gestion mutualisée d'espaces de stationnement seront encouragés pour optimiser l'utilisation du foncier concerné, de jour comme de nuit.

De plus, les futures zones de développement de l'habitat devront instaurer un nombre de place(s) par logement suffisant au regard des typologies de bâti et à la configuration des ménages attendus.

Des règles de stationnement seront imposées en cohérence avec l'offre en transports en commun.

II. PROJET DE TRANSPORTS ET DE DÉPLACEMENTS

PROJET DE TRANSPORT ET DE DÉPLACEMENTS

Limiter l'impact de l'automobile en développant des modes de transport alternatifs

↔ Sécuriser et compléter le maillage doux (piéton et cyclable) en centre-ville, et entre les quartiers

↔ Favoriser l'usage du train en facilitant l'accès à la gare aux modes doux

Promouvoir le covoiturage

Faciliter et encourager l'usage des transports en commun, notamment en renforçant la densité de logements à proximité des points de desserte.

Penser le raccordement du centre-ville avec la zone d'activités par les transports en commun

Prévoir des connexions douces sécurisées et qualitatives entre les futures opérations d'aménagement (logements, équipements et économie) et l'existant

⚡ Soigner les entrées de ville

Les entrées de ville seront à valoriser par le biais de traitements paysagers qui favoriseront l'intégration des constructions dans le paysage

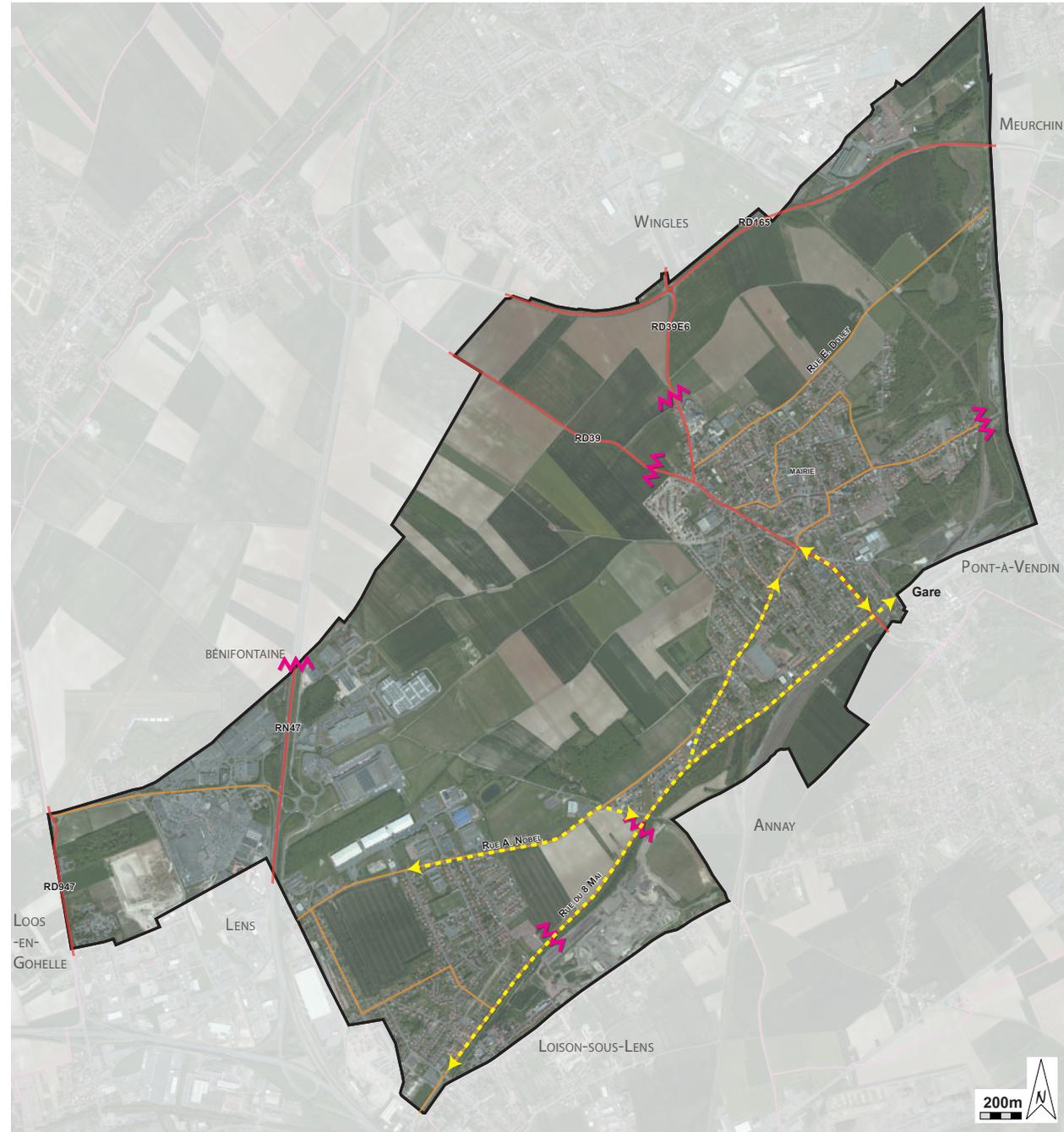
Un soin particulier sera apporté aux futures opérations d'aménagement en entrée de ville pour garantir une transition réussie entre espace urbain et plaine agricole

Permettre des places de stationnement suffisantes et stratégiquement situées

Prévoir des places de stationnement suffisantes pour les futures opérations d'aménagement, que ce soit pour de l'habitat, des équipements, ou encore de l'activité économique

Développer le stationnement en cohérence avec la desserte par les transports en commun

Anticiper le développement de la mobilité fluviale



III. PROJET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, DE L'ÉQUIPEMENT COMMERCIAL ET DES LOISIRS

L'offre en équipements, commerces et services de proximité participe à l'attractivité de la ville et favorise la création de lien social entre les habitants. Pour cela, la commune souhaite assurer leur pérennisation sur le long terme.

L'objectif est de favoriser la complémentarité des commerces de proximité du centre-ville avec ceux de la Zone d'activité et notamment de favoriser la création de moyennes surfaces alimentaires en centre-ville afin d'en faciliter l'accès.

Il conviendra également de favoriser l'accueil de nouvelles activités sur le territoire. Pour cela, il conviendra en priorité d'optimiser le foncier de la zone d'activités et de faciliter sa densification.

Quelques exploitations agricoles sont encore en activité à Vendin-le-Vieil et un certain nombre de terres agricoles sont encore exploitées. Elles constituent un support indispensable à l'activité agricole.

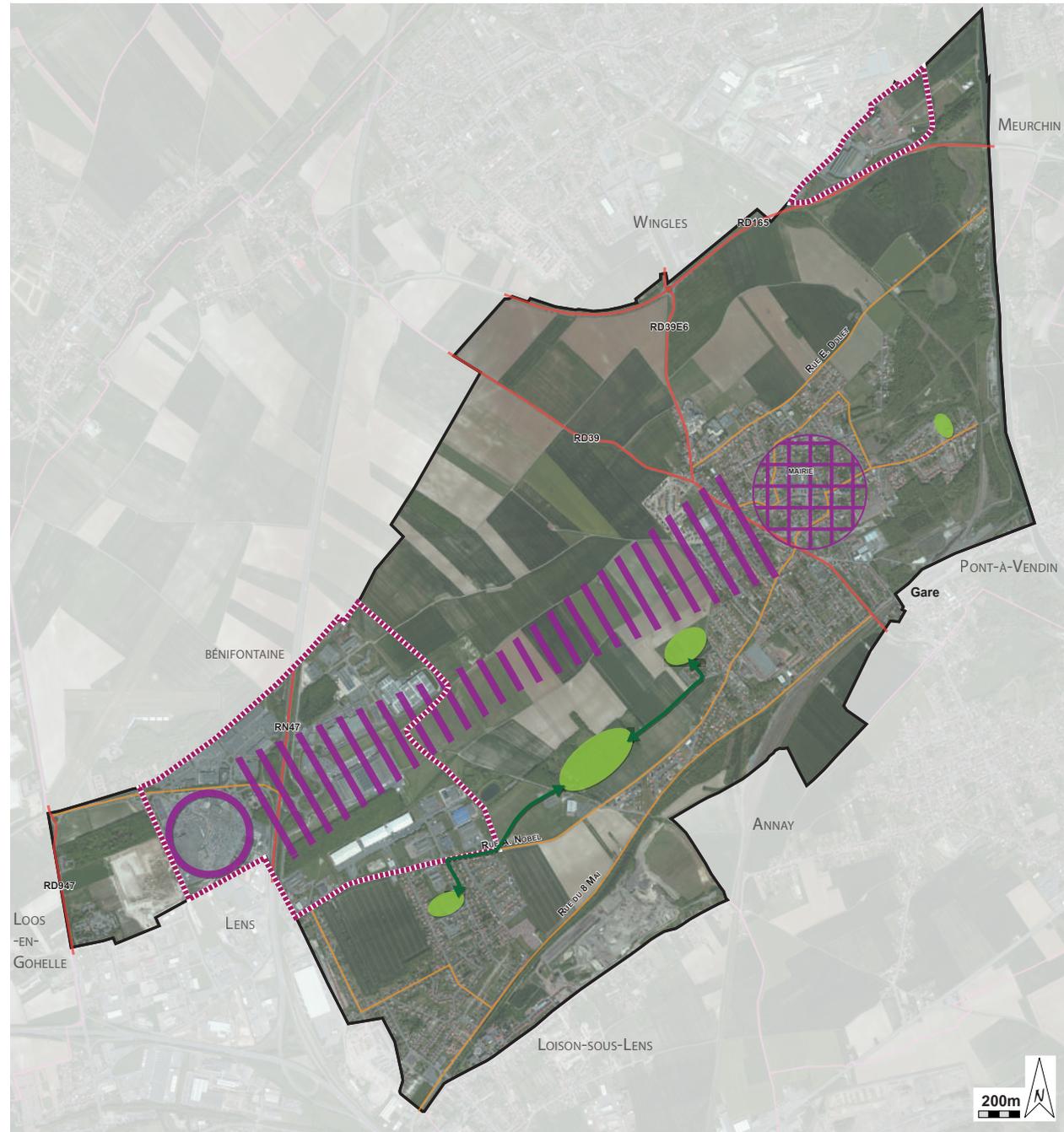
Les projets de développement urbain seront pensés de manière à n'impacter que le moins possible l'activité agricole.

Par ailleurs, améliorer les connexions douces et valoriser les équipements existants permettrons de promouvoir et développer les sports et loisirs.

La couverture numérique du territoire sera à établir, permettant à la commune d'être attractive pour les nouveaux habitants et les entreprises.

III. PROJET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, DE L'ÉQUIPEMENT COMMERCIAL ET DES LOISIRS

- PROJET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, COMMERCIAL ET DES LOISIRS**
-  Conforter les commerces de proximité du centre-ville
 -  Favoriser la complémentarité des commerces du centre-ville avec les commerces de la ZA
 -  Optimiser le foncier et sa densification dans la zone d'activités
 -  Promouvoir le développement des sports et loisirs en valorisant les équipements existants et en améliorant les connexions douces entre ces espaces
- Préserver l'activité agricole en limitant l'extension de l'urbanisation sur les terres agricoles à enjeux et permettre la pérennisation et le développement des exploitations existantes
- Prévoir la couverture numérique du territoire, critère d'attractivité pour les nouveaux habitants et les nouvelles entreprises



IV. PROJET DE PRÉSERVATION DU PAYSAGE, DU PATRIMOINE ET DU CADRE DE VIE

1. Assurer la préservation des éléments remarquables et identitaires de la ville

La localisation de Vendin-le-Vieil au sein du Bassin Minier lui confère une identité particulière. En effet, la zone urbaine de la commune recense un certain nombre de maison à caractère remarquable, ainsi que des cités minières également concernées par une zone UNESCO. Par ailleurs, d'autres ouvrages issus de la même époque sont présents sur le territoire communal, comme un cavalier minier par exemple.

Il conviendra de préserver et protéger ces édifices marquant l'identité de la commune, d'autant plus que le patrimoine est un atout important quant à l'attractivité d'un territoire.

2. Conserver et permettre le déploiement de la nature en ville et dans la plaine agricole

La commune souhaite préserver les espaces verts et les relier entre eux par des liaisons douces et végétalisées, de manière à favoriser la promenade.

Il est également important de préserver les principaux linéaires végétalisés et entités boisées qui participent à la qualité du paysage et donc au cadre de vie.

Une coulée verte sera également pensée entre le parc des Faitelles et les terrains de sport le long du chemin afin de promouvoir le développement de la nature mais également de créer des liaisons douces.

3. Assurer une intégration paysagère des futures opérations

Les futures opérations d'aménagement devront faire l'objet d'une attention particulière quant à leur intégration paysagère. En effet, une intégration harmonieuse des futures constructions dans le tissu urbain existant assurera une transition réussie entre des espaces créés et des espaces déjà existants.

4. Encourager la renaturation ou la requalification des friches ou éléments dévalorisants du paysage ou limiter leur impact visuel

Dans l'optique de préserver et garder une certaine qualité de cadre de vie, la renaturation ou requalification des friches ou éléments dévalorisants du paysage permettant de limiter leurs impact sont à prévoir.

Il s'agit également de les valoriser en tant que cœur de nature, poumon vert ou encore espace de biodiversité.

5. Maintenir une coupure d'urbanisation entre les deux entités urbaines existante

Dans une optique de valorisation du paysage, il est essentiel de maintenir une coupure d'urbanisation entre les deux entités urbaines existantes afin de préserver le paysage de la plaine agricole.

6. Maintenir des perspectives visuelles vers les paysages agricoles

De plus, le maintien des perspectives visuelles vers les paysages agricoles et vers le clocher participent à la qualité du cadre de vie et à la valorisation du paysage naturel.

IV. PROJET DE PRÉSERVATION DU PAYSAGE, DU PATRIMOINE ET DU CADRE DE VIE

PROJET DE VALORISATION DU PAYSAGE, DU PATRIMOINE ET DU CADRE DE VIE

Assurer la préservation des éléments remarquables et identitaires de la ville

Maisons remarquables

 Cités minières remarquables

 Cavalier minier

Conserver et permettre le déploiement de la nature en ville et dans la plaine agricole

 Préserver les principaux espaces verts et les relier par des liaisons douces et végétalisées

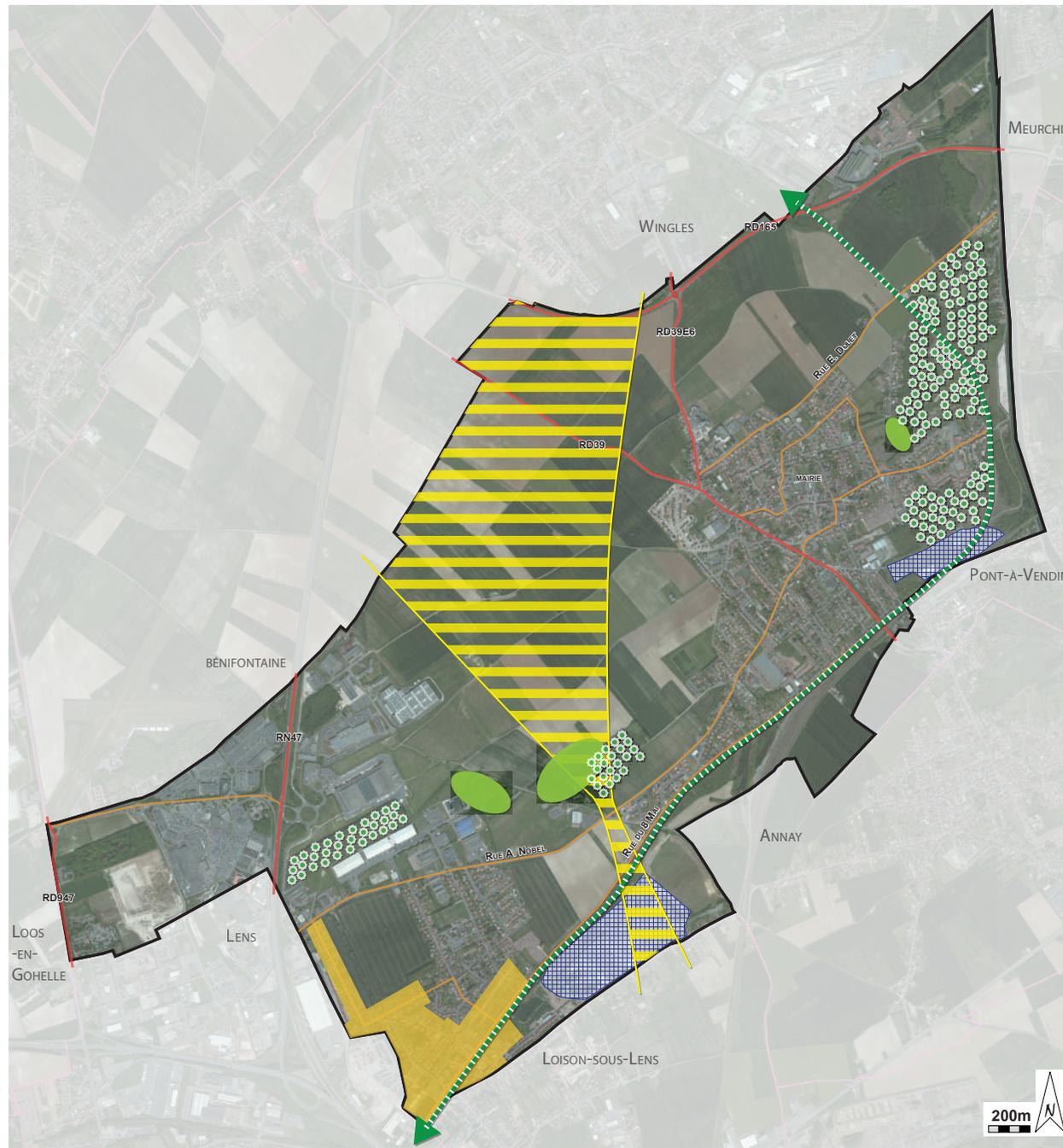
 Préserver les principaux linéaires végétalisés et entités boisées

Assurer une intégration paysagère qualitative des futures opérations d'aménagement (zone d'activité et zone d'habitat) et permettre une intégration harmonieuse des futures constructions dans le tissu existant

 Encourager la renaturation ou la requalification des friches ou éléments dévalorisants du paysage ou limiter leur impact visuel

 Maintenir une coupure d'urbanisation entre les deux entités urbaines existantes

Maintenir des perspectives visuelles vers les paysages agricoles, et vers le clocher



1. Préserver les milieux sensibles

Les principales entités boisées sont à protéger du fait de leur rôle de cœur de biodiversité, en plus d'être des atouts valorisant le cadre de vie.

Par ailleurs, la proximité de la Deûle avec le territoire communal lui permet de posséder un certain nombre d'espèces de biodiversité propres à ce milieu. Il convient donc de le protéger afin de préserver les espèces existantes.

2. Préserver et compléter les corridors écologiques

Les linéaires créés par la voie ferrée, le canal ou encore le cavalier minier forment à la fois des coupures, mais aussi des continuités intéressantes pour la circulation des espèces faunistiques et floristiques.

Le projet vise à la valorisation des bords à voie d'eau comme continuités écologiques de trame verte et bleue : les bords de la Deûle seront à valoriser comme continuités piétonnes et/ou cyclables, mais aussi comme trames vertes.

Le cavalier minier (bien inscrit UNESCO) sera à valoriser en tant que corridor écologique et itinéraire doux de randonnée.

De plus, il serait intéressant de pouvoir relier par une liaison douce (piétonne, cyclable, randonnée, etc.) le cavalier minier et le tracé de l'Eurovélo 5 passant par Loison-sous-Lens.

3. Impulser une gestion durable de la ville et permettre le développement ou l'amélioration des réseaux d'énergie du territoire

Le projet devra veiller à la protection de la ressource en eau et ne pas aggraver la vulnérabilité des masses d'eau souterraines.

De plus, la commune souhaite s'engager en faveur de la transition énergétique afin de réduire les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre et augmenter la production d'énergies renouvelables.

Les dispositifs de production d'énergie renouvelable seront encouragés, dans le respect de la qualité paysagère et environnementale des milieux dans lesquels ils s'insèrent.

V. PROJET DE PROTECTION DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS ET DES LINÉAIRES D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE

PROJET DE PROTECTION DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS ET DES LINÉAIRES D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE

Préserver les milieux sensibles

●● Entités boisées

▬ Les bords de Deûle

Préserver et compléter les corridors écologiques

▬ Protéger le corridor écologique créé par le cavalier minier

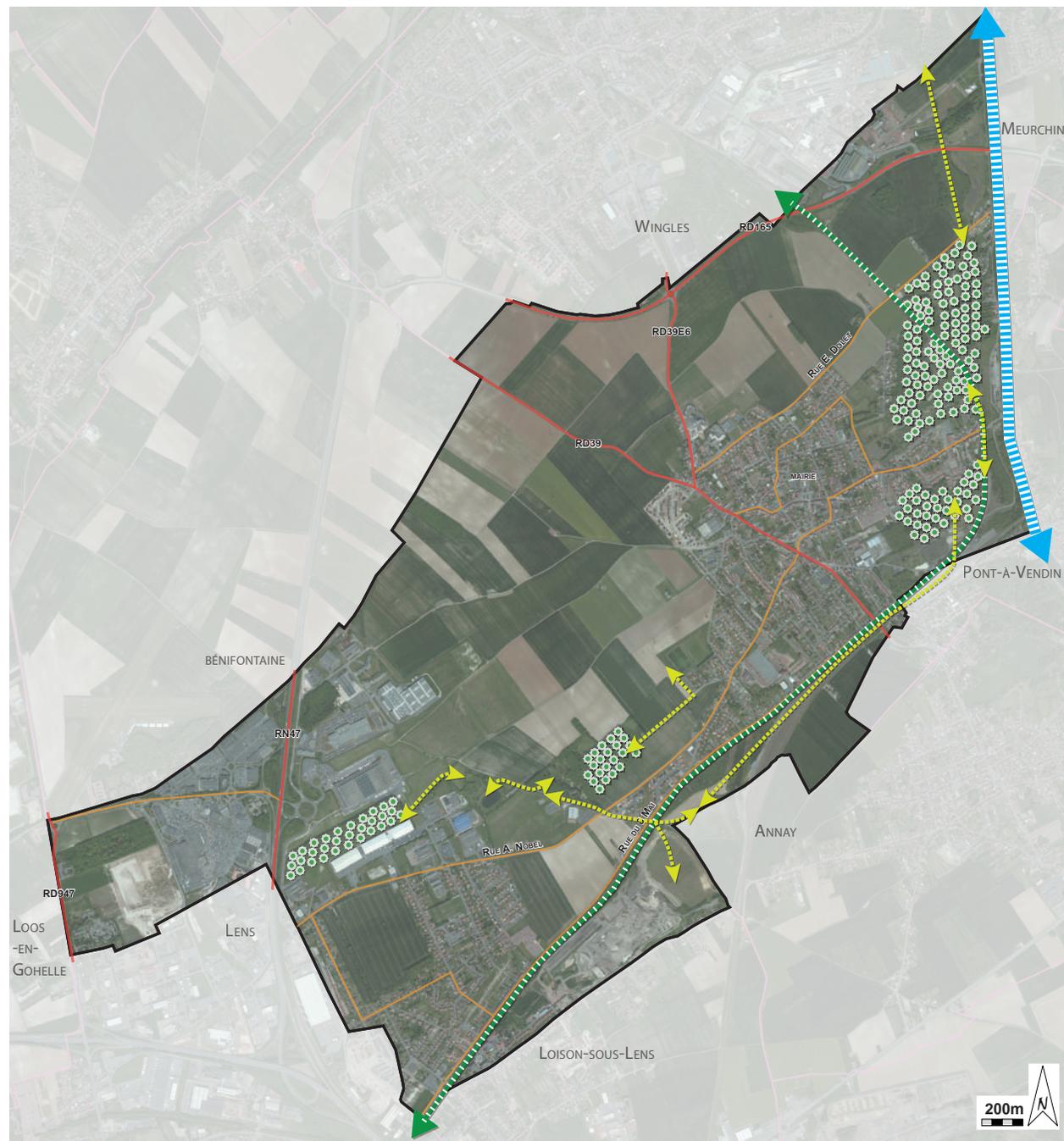
▬ Valoriser les bords à voie d'eau comme continuités écologiques de trame verte et bleue

▬ Maintenir et créer des continuités écologiques (végétalisées) pour connecter les différentes entités boisées et les espaces à renaturer

Impulser une gestion durable de la ville

Assurer la préservation de la ressource en eau

Permettre le bon fonctionnement du réseau hydrographique



VI. FIXER DES OBJECTIFS DE MODÉRATION DE LA CONSOMMATION DE L'ESPACE ET DE LUTTE CONTRE L'ÉTALEMENT URBAIN

Dans un objectif de maîtrise de l'étalement urbain et de gestion économe de l'espace, le développement de l'urbanisation doit se faire en limitant le grignotage des terres agricoles/naturelles, pour leur préservation et la pérennisation de l'activité agricole.

Pour cela, priorité est donnée au comblement et au renouvellement du tissu urbain existant. Ainsi, un compte foncier exhaustif des opportunités offertes par le tissu urbain a été réalisé avant d'envisager son extension pour la construction de nouveaux logements.

Les potentialités étant insuffisantes comparativement à l'objectif démographique retenu, des zones d'extension de l'urbanisation sont à prévoir.

Ces zones généreraient une consommation d'espace à environ 58,55 ha entre 2009 et aujourd'hui, soit 5,855 ha par an.

Sachant qu'environ 20 ha de surface agricole serait ouverte à l'urbanisation d'ici 2030 (soit 1,8 ha par an), une réduction de la consommation annuelle serait estimée à minimum 65%.

PROJET D'AMÉNAGEMENT, D'URBANISME ET D'HABITAT

Principes pour le développement ou l'amélioration de l'organisation urbaine

Privilégier un développement par densification du tissu urbain existant

Prévoir des zones d'extension de l'urbanisation qui mêlent densité et qualité urbaine et architecturale, pour répondre à l'ambition démographique visée par la commune (3 à 5%)

Assurer une mixité sociale équilibrée sur l'ensemble du territoire

Intégrer les contraintes à la logique d'aménagement

-  Risque d'inondation par accumulation potentielle
- Risque d'inondation par remontées de nappe (nappe sub-affleurante)
- Aléa faible de retrait-gonflement des argiles
- Risque industriel (SEVESO INEOS STYROLUTION France SAS sur Wingles, en bordure de VIV, et ICPE, sites Basias, sites Basol)
-  Risque minier (Gaz de mines, effondrements localisés)
- Nuisances sonores (axes terrestres bruyants...)
- Plan d'exposition au bruit (aérodrome de Bénifontaine)

PROJET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, COMMERCIAL ET DES LOISIRS

-  Conforter les commerces de proximité du centre-ville
-  Favoriser la complémentarité des commerces du centre-ville avec les commerces de la ZA
-  Optimiser le foncier et sa densification dans la zone d'activités
- Préserver l'activité agricole en limitant l'extension de l'urbanisation sur les terres agricoles à enjeux et permettre la pérennisation et le développement des exploitations existantes
-  Promouvoir le développement des sports et loisirs en valorisant les équipements existants et en améliorant les connexions douces entre ces espaces
- Prévoir la couverture numérique du territoire, critère d'attractivité pour les nouveaux habitants et les nouvelles entreprises

PROJET DE TRANSPORT ET DE DÉPLACEMENTS

Limiter l'impact de l'automobile en développant des modes de transport alternatifs

 Sécuriser et compléter le maillage doux (piéton et cyclable) en centre-ville, et entre les quartiers

 Favoriser l'usage du train en facilitant l'accès à la gare aux modes doux

Promouvoir le covoiturage

Faciliter et encourager l'usage des transports en commun, notamment en renforçant la densité de logements à proximité des points de desserte.

Penser le raccordement du centre-ville avec la zone d'activités par les transports en commun

Prévoir des connexions douces sécurisées et qualitatives entre les futures opérations d'aménagement (logements, équipements et économie) et l'existant

 Soigner les entrées de ville

Les entrées de ville seront à valoriser par le biais de traitements paysagers qui favoriseront l'intégration des constructions dans le paysage

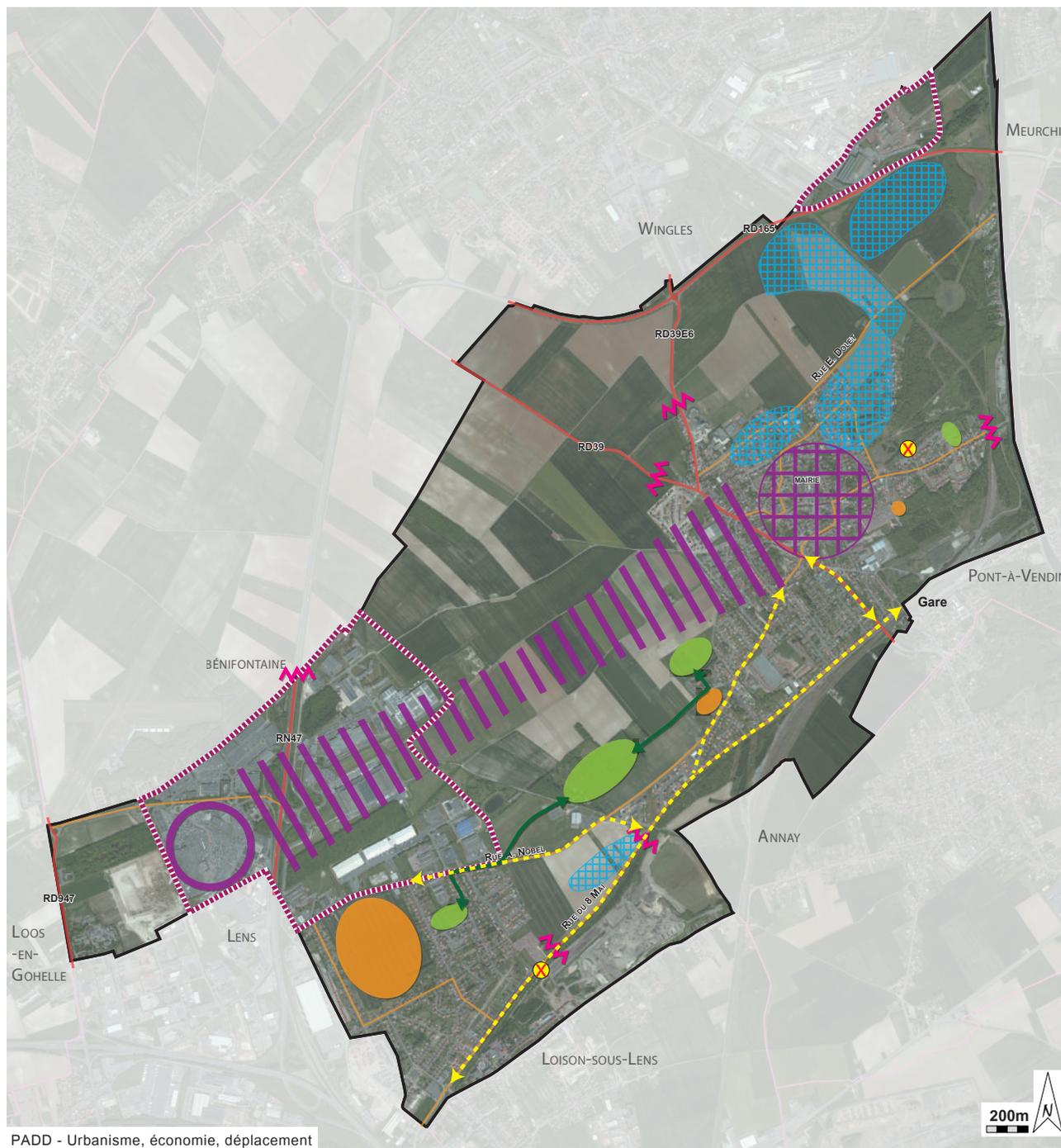
Un soin particulier sera apporté aux futures opérations d'aménagement en entrée de ville pour garantir une transition réussie entre espace urbain et plaine agricole

Permettre des places de stationnement suffisantes et stratégiquement situées

Prévoir des places de stationnement suffisantes pour les futures opérations d'aménagement, que ce soit pour de l'habitat, des équipements, ou encore de l'activité économique

Développer le stationnement en cohérence avec la desserte par les transports en commun

Anticiper le développement de la mobilité fluviale



PADD - Urbanisme, économie, déplacement

PROJET DE VALORISATION DU PAYSAGE, DU PATRIMOINE ET DU CADRE DE VIE

Assurer la préservation des éléments remarquables et identitaires de la ville

Maisons remarquables

 Cités minières remarquables

 Cavalier minier

Conserver et permettre le déploiement de la nature en ville et dans la plaine agricole

 Préserver les principaux espaces verts et les relier par des liaisons douces et végétalisées

 Préserver les principaux linéaires végétalisés et entités boisées

Assurer une intégration paysagère qualitative des futures opérations d'aménagement (zone d'activité et zone d'habitat) et permettre une intégration harmonieuse des futures constructions dans le tissu existant

 Encourager la renaturation ou la requalification des friches ou éléments dévalorisants du paysage ou limiter leur impact visuel

 Maintenir une coupure d'urbanisation entre les deux entités urbaines existantes

Maintenir des perspectives visuelles vers les paysages agricoles, et vers le clocher

PROJET DE PROTECTION DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS ET DES LINÉAIRES D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE

Préserver les milieux sensibles

 Entités boisées

 Les bords de Deûle

Préserver et compléter les corridors écologiques

 Protéger le corridor écologique créé par le cavalier minier

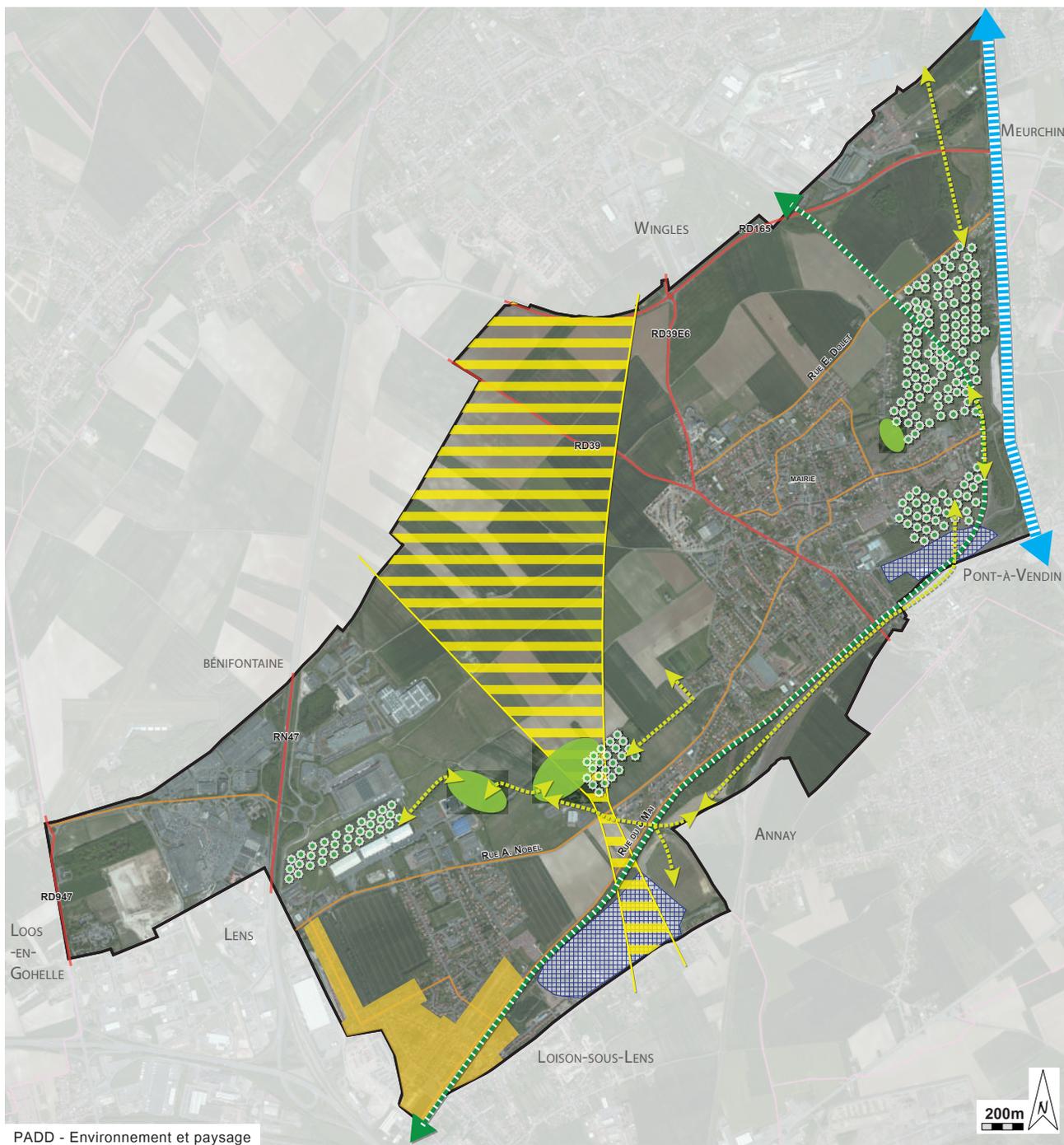
 Valoriser les bords à voie d'eau comme continuités écologiques de trame verte et bleue

 Maintenir et créer des continuités écologiques (végétalisées) pour connecter les différentes entités boisées et les espaces à renaturer

Impulser une gestion durable de la ville

Assurer la préservation de la ressource en eau

Permettre le bon fonctionnement du réseau hydrographique



PADD - Environnement et paysage