Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté de Communes de la Haute-Deûle

Présentation du PADD et débats sur les orientations en réunion publique

urbycom
URBANISME
PAYSAGE
ENVIRONNEMENT

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA HAUTE-DEÛLE

Objectif et contenu du dossier de PLUi-H

Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) est un document d'urbanisme à l'échelle de plusieurs communes (ici la communauté de communes de la Haute-Deûle), qui :

- Etudie le fonctionnement d'un territoire pour en **dégager les enjeux d'évolution** à 10-15 ans,
- **Construit un projet de développement** s'appuyant sur les spécificités du territoire et respectant les politiques nationales et territoriales d'aménagement,
- Traduit le projet en **règles d'utilisation des sols.**

Le PLUi-H permet de faire du "2 en 1" en intégrant, dans le projet de développement du territoire, des orientations en matière d'habitat valant Programme Local de l'Habitat (PLH)

Les documents qui composent le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi):

- Le Rapport de Présentation
- Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables
- Le Programme d'Orientations et d'Actions (volet Habitat)
- Les Orientations d'aménagement et de programmation
- Le zonage
- Le règlement
- Les annexes

Rappel des pièces constitutives

Diagnostic : définition des enjeux et des besoins du territoire

PADD

Définition des orientations en réponse aux enjeux et besoins soulevés dans le diagnostic, qui devront être traduit règlementairement.

Pièces réglementaires (opposables en termes d'application du droit des sols) :

- OAP
- Zonage
- Règlement

Etape actuelle

EXEMPLE :

Diagnostic :
Problème de circulation et manque de stationnement dans certaines rues

PADD :
« Atténuer le problème de circulation et de stationnement gênant par la création de places suffisantes en centre ville et dans les futurs projets ».

Pièces règlementaires :

Article 12 du règlement des zones U et 1AU : *« prévoir au minimum 2 places de stationnement par logement créé… ».*
Et/Ou
Zonage : mise en place d'un emplacement réservé pour la création de parkings ou d'aires de covoiturage.

Avancement de la procédure

Lancement de la procédure en conseil communautaire

Débat du PADD en conseils municipaux et en conseil communautaire

Arrêt de projet en conseil communautaire

Phase de diagnostic :
Définir les enjeux et besoins du territoire en matière d'habitat, d'équipements, d'économie, de transports, de préservation de l'environnement…

Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) :
Définir les grandes orientations pour le développement du territoire à 10-15 ans, en réponse aux enjeux et besoins

Traduction du PADD dans les pièces règlementaires :
OAP
Zonage
Règlement

//

Définition du Programme d'Orientations et d'Action (volet habitat)

Réunions de concertation avec la population

Suite de la procédure

Débat du PADD en conseils municipaux et conseil communautaire

Arrêt de projet en conseil communautaire

Approbation du PLU en conseil communautaire

Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) : Définir les grandes orientations pour le développement du territoire à 10-15 ans, en réponse aux enjeux et besoins

Traduction du PADD dans les pièces règlementaires :
OAP
Zonage
Règlement

Evaluation environnementale ?

Consultation des personnes publiques associées (Etat, chambres consulaires, Département, Région, SCoT…)

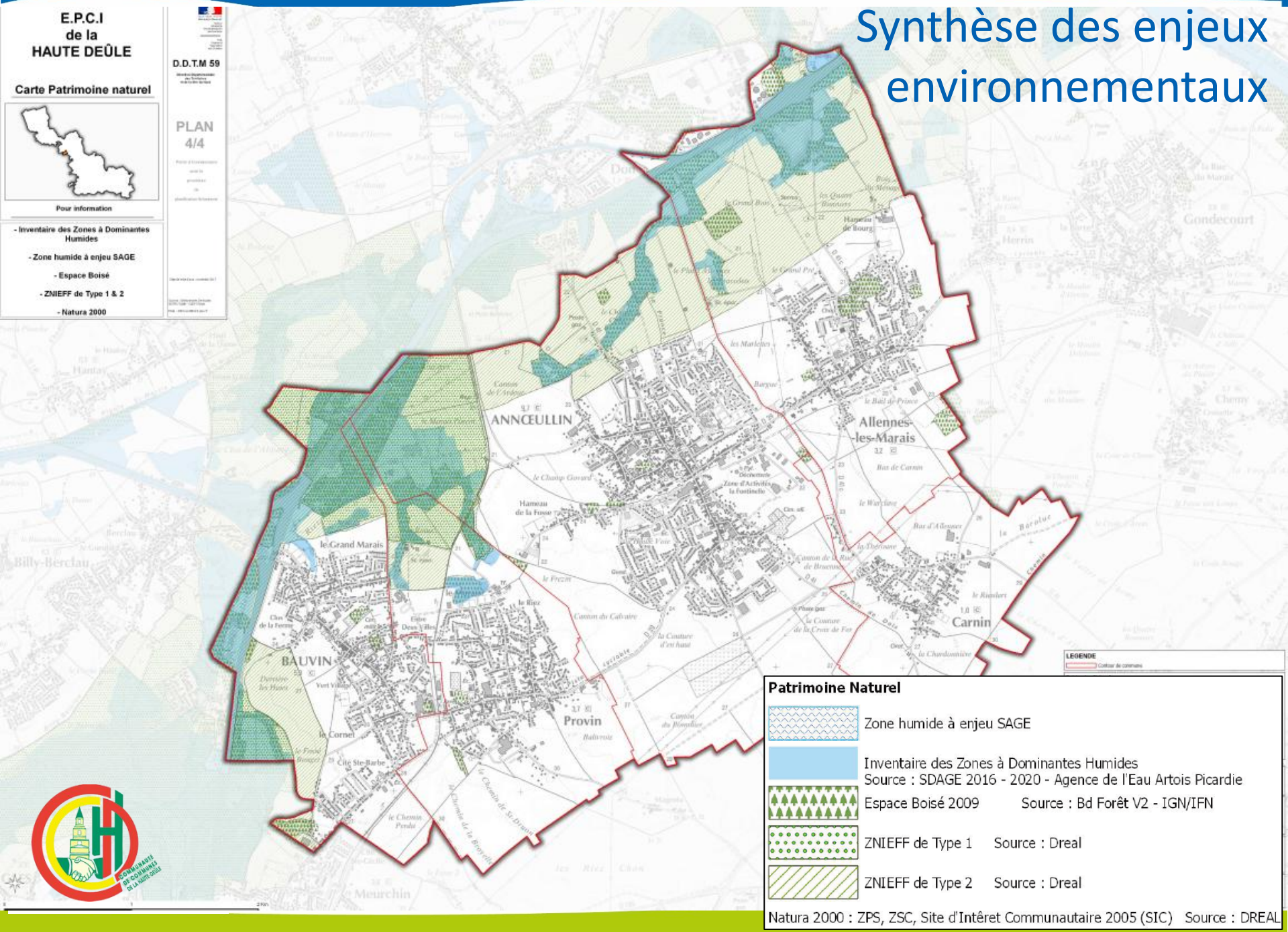
Enquête publique

Contrôle de légalité

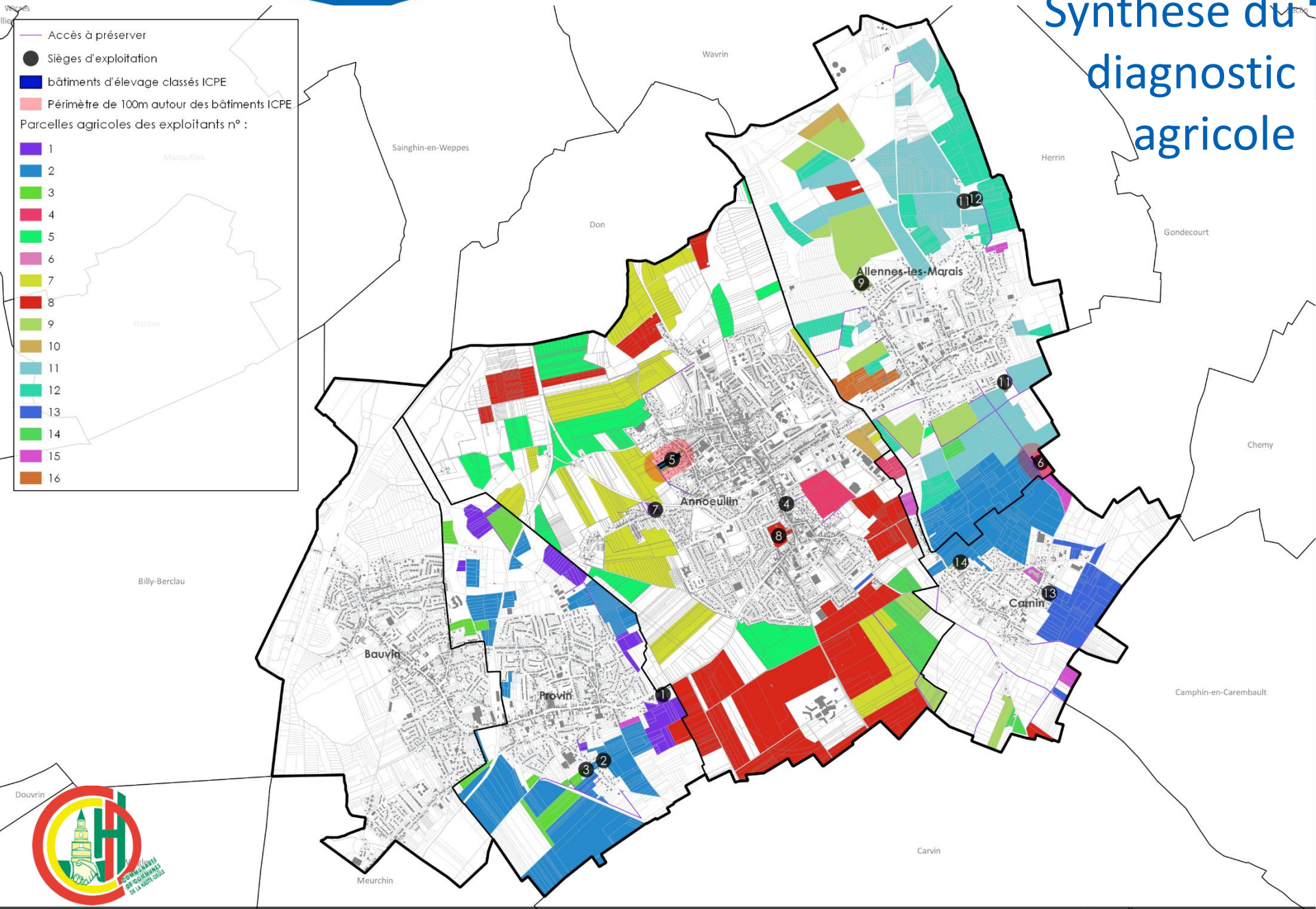
3 mois

2 mois

Synthèse des enjeux environnementaux



Synthèse du diagnostic agricole



0 750 m

Synthèse des enjeux démographiques

L'évolution socio-démographique du territoire présente des signes de fragilité :

- Taux d'évolution de la population peu élevé : à peine + 0,2% par an entre 2010 et 2015.
- Sans comptabiliser les détenus du centre pénitentiaire, solde migratoire négatif sur la période 2010-2015.
- Solde naturel à la baisse (+0,7% dans les années 2000 ; +0,5% par an depuis 2010).
- Progression des plus de 60 ans plus marquée sur le territoire (+6,2% en moyenne par an entre 1999 et 2015) qu'au niveau départemental (+4,2%). Ils représentent désormais 20% de la population (14% en 1999).

La perspective d'une stabilisation voire d'une baisse de la population aurait des conséquences particulièrement négatives :

- impacts sur l'offre de services et de commerces, les équipements, l'animation et la vie des communes ;
- plus globalement pour l'armature urbaine régionale, compte tenu du rôle important que peut et doit jouer la Communauté de Communes dans la structuration du territoire situé entre les deux ensembles métropolitains que sont la Métropole lilloise et le Bassin minier.

Synthèse des enjeux démographiques

Il est donc essentiel de mettre en place une stratégie favorable au renouvellement socio-démographique de la population afin de :

- Préserver dans la durée les équilibres générationnels (pyramide des âges) et sociaux ;
- Assurer la « pérennité » du territoire.

Cette stratégie doit s'appuyer sur deux registres d'intervention complémentaires :

- La mobilisation et la requalification du parc de logements existants.
- Le développement d'une offre nouvelle de logements attractive et adaptée aux besoins et attentes des habitants actuels et futurs.

→ *Produire prioritairement des logements dans l'existant (parc de logements, friches, dents creuses...). Cependant, nécessité de réaliser des programmes de logements* ***en extension pour à minima assurer le maintien démographique***.

En effet, marges de manœuvre limitées pour produire des logements dans l'existant :

- La vacance est très faible sur le territoire (4,8% en 2015 selon l'Insee) et stable. On peut d'ailleurs faire l'hypothèse que la vacance réelle est inférieure au taux fourni par l'Insee.
- Le potentiel de production de logements dans le tissu urbain existant est estimé à environ 250 logements à l'échelle de la Communauté de Communes, ce qui représenterait environ 2 ans de production (sans compter la rétention foncière).

Synthèse des enjeux démographiques et habitat

- La production de logements devra également permettre aux communes de se mettre en conformité avec l'article 55 de la loi SRU. Actuellement, deux communes sont assujetties à l'article 55. Après fusion avec la MEL, 4 des 5 communes le seront : Bauvin, Provin, Annœullin, Allennes-les-Marais.
- Pour atteindre le taux de 20% de logements locatifs aidés au sein du parc de résidences principales puis le maintenir, les communes auront besoin de développer des opérations de logements d'une certaine taille, ce qui n'est pas toujours possible dans le tissu urbain existant. Par ailleurs, les communes souhaitent produire des logements locatifs aidés dans des programmes intégrant de l'accession à la propriété, dans un souci de mixité sociale et générationnelle. Ce qui là encore implique de pouvoir développer des opérations d'une certaine taille, notamment en extension.

Synthèse des besoins en logements

	Lgt nécessaires au maintien démographique 2020-2035	Capacité de densification du tissu urbain	Lgt à prévoir en extension (zones 1AU)	Densité minimale	Surface en extension théorique*	Surface en extension réajustée
Allennes-les-Marais	300	8	292	30	9,73	10,5
Annœullin	825	250	575	40	14,38	10,5
Bauvin	210	63	147	30	4,90	7,35
Carnin	75	29	46	20	2,30	1,14
Provin	165	28	137	30	4,57	6,23
TOTAL	1575	378	1197		35,88	35,72

Les zones d'extension restent à valider

PADD

AXE 1

Assumer l'attractivité résidentielle inhérente à la dynamique métropolitaine (périurbanisation lilloise) tout en diversifiant les fonctions urbaines, pour un territoire vivant, mixte et actif

AXE 2

Affirmer l'identité du territoire et mettre en valeur ses richesses

AXE 3

Faire évoluer le territoire vers un urbanisme durable, garant d'une bonne qualité du cadre de vie

AXE 4

Mettre la mobilité durable au cœur des systèmes de déplacements urbains et périurbains

AXE 1

Assumer l'attractivité résidentielle inhérente à la dynamique métropolitaine (périurbanisation lilloise) tout en diversifiant les fonctions urbaines, pour un territoire vivant, mixte et actif

1.1. Assurer le renouvellement sociodémographique des communes :

- Viser **à minima un maintien** démographique dans chaque commune en favorisant leur renouvellement sociodémographique. A l'échelle du territoire, une croissance démographique de **2,5% d'ici 2035** est ambitionnée.
- Pour cela, fidéliser les familles et les actifs présents sur le territoire tout en accompagnant le vieillissement.
- Poursuivre la diversification de l'offre de l'habitat, en mettant l'accent sur la primo-accession et l'accession à la propriété abordable, tout en développement le parc de logements locatifs sociaux.

AXE 1

Assumer l'attractivité résidentielle inhérente à la dynamique métropolitaine (périurbanisation lilloise) tout en diversifiant les fonctions urbaines, pour un territoire vivant, mixte et actif

1.2. Rapprocher lieu d'habitat et lieux de travail ou de consommation :

- Soutenir la mixité des fonctions urbaines pour faciliter leur accès au plus grand nombre et réduire les déplacements.
- Permettre le maintien et l'implantation de commerces de proximité, d'équipements, d'activités économiques et de service au plus près des habitations.
- Optimiser le foncier encore disponible dans les zones d'activités et prévoir leur extension si nécessaire pour assurer la pérennité des entreprises existantes et permettre l'implantation de nouvelles activités (extension à Annœullin, Provin, Carnin et Allennes-les-Marais).

Compte foncier économique du SCoT pour la CCHD : 10 ha en RU, 20 ha en extension

- En proposant davantage d'emplois, le PLUi vise à contrebalancer la vocation principalement résidentielle du territoire et à réduire les distances entre domicile et travail.

AXE 1

Assumer l'attractivité résidentielle inhérente à la dynamique métropolitaine (périurbanisation lilloise) tout en diversifiant les fonctions urbaines, pour un territoire vivant, mixte et actif

1.3. Assurer un développement urbain (de l'habitat et de l'activité économique) qui tienne compte des capacités des équipements existants, ou de leur possibilité d'évolution :

- Pérenniser les équipements existants en équilibrant la pyramide des âges : viser un équilibre démographique (une pyramide des âges stable) et un bon renouvellement de la population (taux de natalité) pour pérenniser les écoles→ rejoint la thématique logements sur la diversification de l'offre.
- Permettre le développement d'une nouvelle offre en équipements susceptible d'attirer les jeunes et de répondre au vieillissement de la population : promotion des sports et loisirs. Définir une stratégie de localisation des futurs équipements et un réseau de maillage piéton et cyclable efficace pour faciliter leur accès.
- Mettre en place une stratégie foncière pour assurer un développement des équipements nécessaires à court, moyen ou plus long terme. Il s'agit de conserver des opportunités foncières pour accueillir de nouveaux équipements au cas où ils s'avéreraient nécessaires.
- Prévoir la couverture numérique du territoire, critère d'attractivité pour les nouveaux habitants et les nouvelles entreprises. Le déploiement du THD est une priorité sur les zones d'activités existantes et projetées.

AXE 1

Assumer l'attractivité résidentielle inhérente à la dynamique métropolitaine (périurbanisation lilloise) tout en diversifiant les fonctions urbaines, pour un territoire vivant, mixte et actif

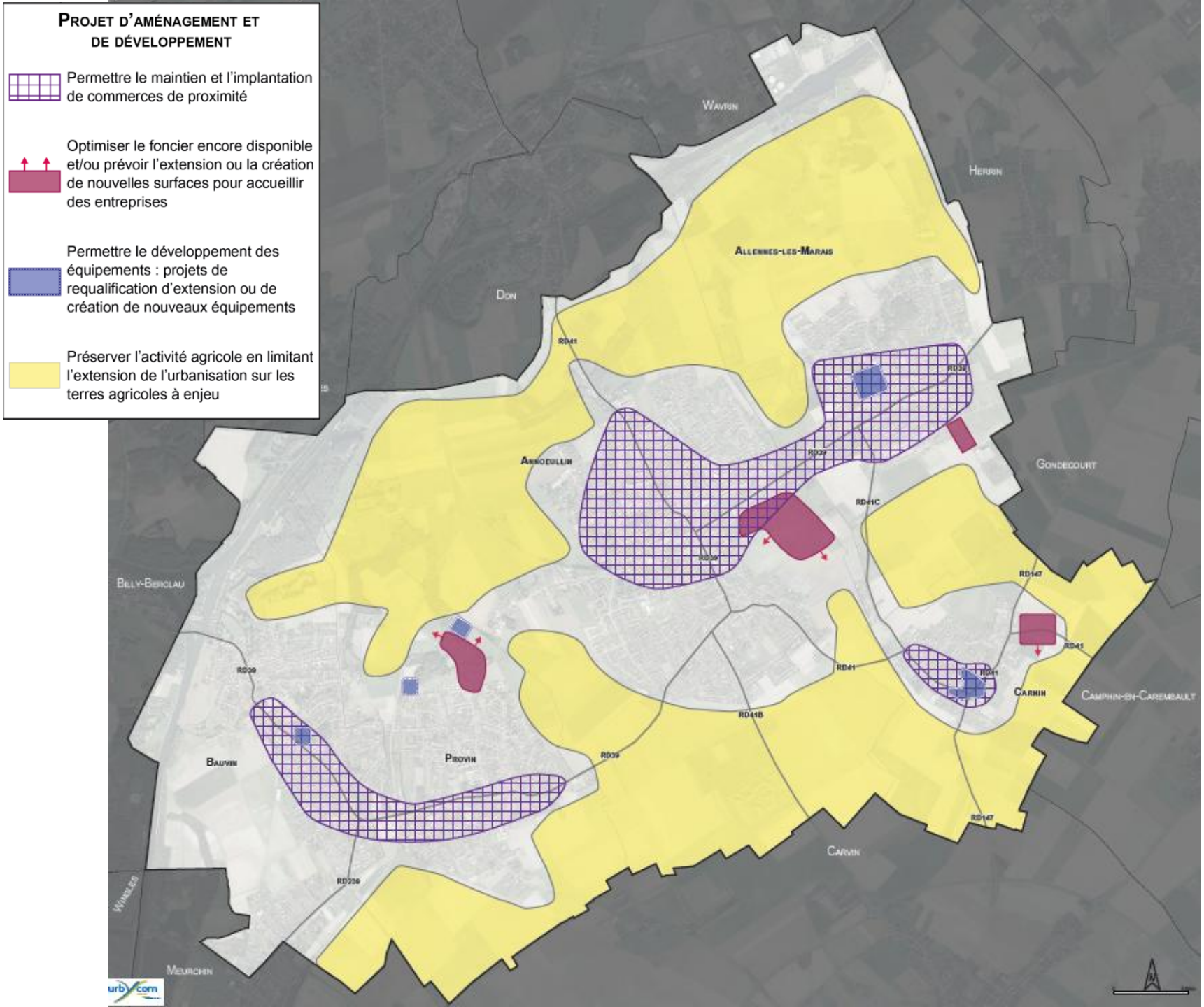
1.4. Concilier développement urbain et activité agricole :

- Préserver l'activité agricole en limitant l'extension de l'urbanisation sur les terres agricoles à enjeu.
- Permettre la pérennisation et la diversification des exploitations existantes.
- Promouvoir les circuits courts.

1.5. Modérer la consommation d'espace par rapport aux dix dernières années :

- 64 ha de foncier consommés entre 2008 et 2019, soit 5,78 ha par an.
- 53 ha de zone potentiellement ouverte à l'urbanisation (36 ha à vocation habitat/mixte + 17 ha à vocation économique) entre 2020 et 2035, soit 3,5 ha par an.

→ Objectif de réduction à 39%.


PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT
Permettre le maintien et l'implantation de commerces de proximité
Optimiser le foncier encore disponible et/ou prévoir l'extension ou la création de nouvelles surfaces pour accueillir des entreprises
Permettre le développement des équipements : projets de requalification d'extension ou de création de nouveaux équipements
Préserver l'activité agricole en limitant l'extension de l'urbanisation sur les terres agricoles à enjeu
WAVRIN
HERRIN
ALLENNES-LES-MARAIS
DON
ANNOEULLIN
GONDECOURT
BELLY-BERCLAU
BAUVIN
PROVIN
CARNIN
CAMPHIN-EN-CAREMBAULT
CARVIN
WINGLES
MEURCHIN
RD41
RD39
RD41C
RD147
RD41B
RD226

AXE 2

Affirmer l'identité du territoire et mettre en valeur ses richesses

2.1. Assurer la préservation des éléments remarquables et identitaires du territoire :

Protéger les éléments marqueurs d'une identité, ou remarquables d'un point de vue architectural, historique ou sociologique. Il peut s'agir d'éléments de patrimoine bâti ponctuels, ou d'ensembles bâtis remarquables (cités minières), mais aussi d'éléments naturels (arbres, alignements d'arbres, espaces verts, square…).

2.2. Préserver les milieux sensibles sans les mettre sous cloches :

Les espaces naturels (entités boisés, prairies humides, marais, lits de la Deûle…) sont à protéger et à valoriser. La protection de ces espaces ne signifie pas une « mise sous cloche », car il faut pouvoir les valoriser à des fins ludiques, ou dans un cadre touristique, de loisirs…

AXE 2

Affirmer l'identité du territoire et mettre en valeur ses richesses

2.3. Assurer une intégration paysagère qualitative des futures opérations d'aménagement (zones d'activités et zones d'habitats) et permettre une intégration harmonieuse des futures constructions dans le tissu existant :

- Adapter les règles de volumétrie et d'aspects extérieurs des constructions aux typo-morphologies environnantes. Cela n'implique pas nécessairement une imitation des architectures et formes urbaines existantes, mais la recherche d'une harmonie urbaine.
- Soigner les transitions entre l'existant et les nouvelles opérations d'aménagement, de manière à ce qu'elles s'intègrent au mieux au paysage urbain existant et aux usages des lieux : les nouveaux habitants doivent pouvoir s'intégrer facilement à la vie de quartier ou de village (pour Carnin), faire vivre les espaces publics, commerces et services de proximité....

2.4. Maintenir des perspectives visuelles vers les paysages agricoles, et vers les clochers

AXE 2

Affirmer l'identité du territoire et mettre en valeur ses richesses

2.5. 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 (exemples de la ZA de la Fontinelle à Annœullin : frange sud à végétaliser, de même pour l'entrée de ville de Carnin depuis la RD147 et l'entrée de ville Est d'Allennes-les-Marais depuis la RD39).
- 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.
- Des aménagements de voirie pourront être pensés afin de réduire la vitesse des automobilistes en entrées de ville (contrastes de revêtement, chicanes…).
- Préserver les entrées de ville qualitatives (Bauvin depuis la RD239 avec la cité minière Sainte-Barbe, enceinte du château d'Allennes-les-Marais…)

PROJET DE VALORISATION DU CADRE DE VIE
Valoriser les milieux naturels sensibles
Soigner les transitions entre l'existant et les futures opérations d'aménagement
Maintenir des perspectives visuelles vers les paysages agricoles et vers les clochers
Soigner les entrées de ville
WAVRIN
HERRIN
ALLENNES-LES-MARAIS
DON
SAINGHIN-EN-WEPPES
ANNOEULLIN
GONDECOURT
BILLY-BERCLAU
BAUVIN
PROVIN
CARNIN
CAMPHIN-EN-CAREMBAULT
CARVIN
WINGLES
MEURCHIN
RD41
RD39
RD41C
RD147
RD41B
RD239

AXE 3

Faire évoluer le territoire vers un urbanisme durable, garant d'une bonne qualité du cadre de vie

3.1. Intégrer les contraintes du territoire aux logiques d'aménagement :

- Prendre en compte et gérer les risques d'inondation par accumulation, par ruissellement ou encore par remontée de nappe : interdire la constructibilité en zone à risque fort et de sécuriser les nouvelles constructions en zones à risque mineur (réhausses) + limiter l'imperméabilisation des sols pour ne pas aggraver le risque + protéger les linéaires d'arbres et de haies ainsi que les terrains agricoles et naturels jouant un rôle de tamponnement des eaux.
- Prendre en compte les risques de mouvements de terrain par retrait-gonflement des argiles, et par effondrement potentiel de cavité.
- Prendre en compte et traiter en amont des projets les éventuelles pollutions du sol et du sous-sol.
- Intégrer les risques industriels à la logique de développement.
- Prendre en compte les nuisances sonores pouvant être générées par les axes routiers, autoroutiers et les voies ferrées.
- De manière générale, éviter toute création de risque ou de nuisance susceptible de générer des problèmes de santé, de salubrité, ou de détériorer la qualité du cadre de vie.

AXE 3

Faire évoluer le territoire vers un urbanisme durable, garant d'une bonne qualité du cadre de vie

3.2. Impulser une gestion durable de la ville :

- Réduire la consommation énergétique des constructions et soutenir les constructions à énergie positive (isolation thermique renforcée, ventilations avec récupération de chaleur, captation optimale de l'énergie solaire, procédés de récupération des eaux pluviales…).
- S'adapter aux changements climatiques, traiter les îlots de chaleur.
- Penser la modularité des nouvelles constructions pour être en mesure de répondre à l'évolution des besoins en matière de typologies de logements, d'équipements ou encore de services de proximité, sans nécessiter de foncier supplémentaire et en assurant une optimisation du parc immobilier sur le long terme. Penser aussi à développer la mixité fonctionnelle à l'échelle du bâti.
- Privilégier un développement de nouveaux logements par densification du tissu urbain existant : en dents creuses, en cœur d'îlot ou encore en reconversion de friches.
- Prévoir des zones d'extension de l'urbanisation qui mêlent densité et qualités urbaine et architecturale,
- Favoriser l'utilisation et la production des énergies renouvelables.
- Développer une gestion optimisée du cycle de l'eau pour préserver au mieux la ressource : garantir le retour au milieu naturel d'une eau de qualité par des ouvrages durablement performants.

AXE 3

Faire évoluer le territoire vers un urbanisme durable, garant d'une bonne qualité du cadre de vie

3.3. Œuvrer pour une meilleure qualité de vie, en permettant le déploiement de la nature dans les tissus urbains :

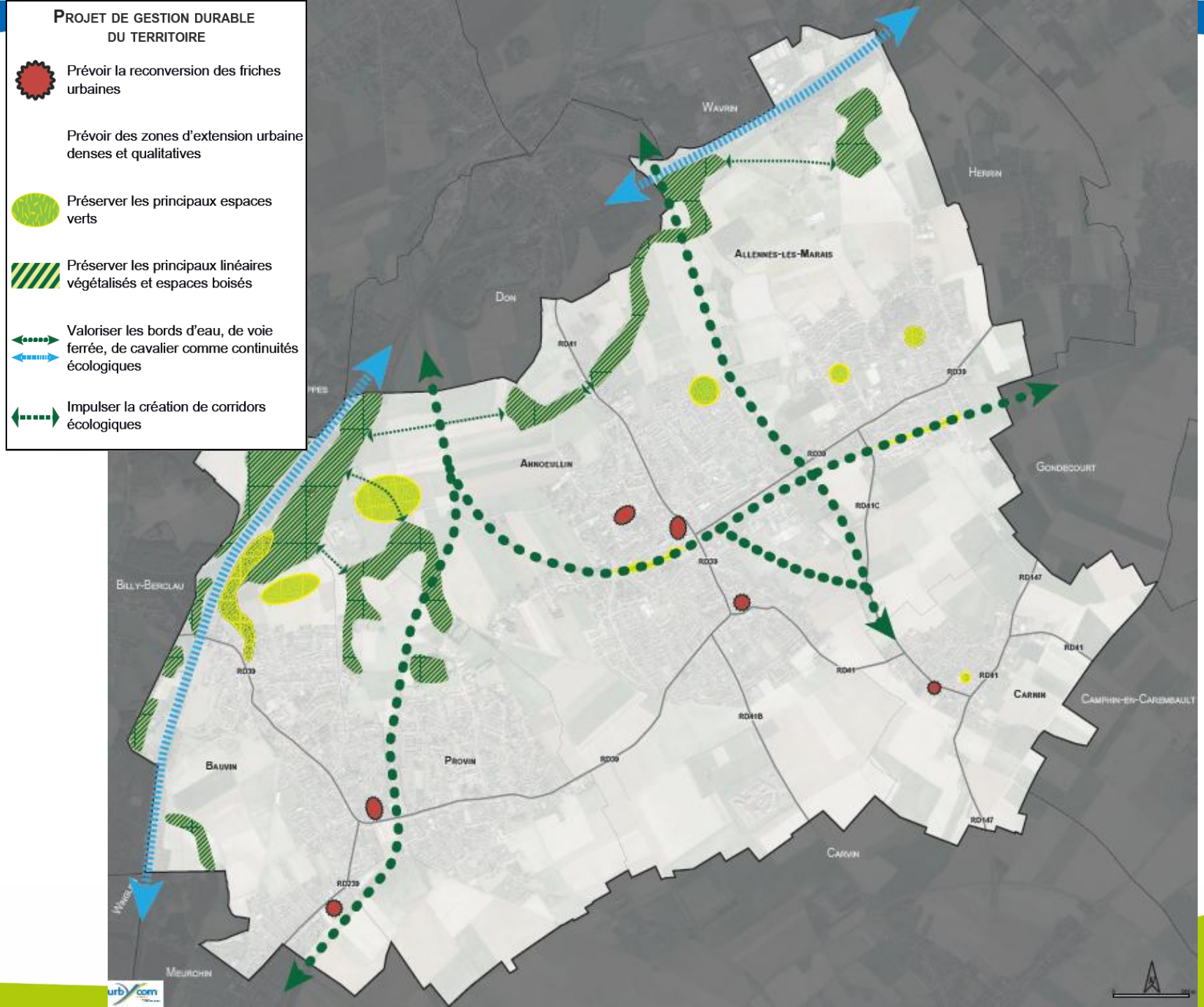
- Préserver les principaux espaces verts et inciter à en créer de nouveaux, comme espaces de respiration urbains mais aussi comme espaces de détente et générateurs de lien social. Eviter leur enclavement. Orienter le plus possible les nouvelles constructions vers ces espaces. Privilégier des modes de gestion différenciée.
- Préserver les principaux linéaires végétalisés et entités boisées, qui favorisent la circulation des espèces animales et végétales, qui permettent de modérer les effets « îlots de chaleurs » et les nuisances sonores apportées par la circulation automobile.
- De la même façon, pour limiter les îlots de chaleur et dans un but esthétique, favoriser la création de murs végétalisés, inciter les plantations en toiture ou sur les balcons…
- Encourager la pratique de jardins potagers.
- Impulser la création de linéaires végétalisés reliant les différents espaces verts pour favoriser la circulation des espèces (exemple : sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée qui traverse les centre-ville d'Allennes et d'Annoeullin).

AXE 3

Faire évoluer le territoire vers un urbanisme durable, garant d'une bonne qualité du cadre de vie

3.4. Préserver et compléter le réseau de continuités écologiques :

- Valoriser les bords de voie d'eau, de voies ferrées, ou d'anciennes lignes de chemin de fer, comme continuités écologiques de trame verte et bleue. Cette orientation est compatible avec la création de continuités piétonnes et/ou cyclables sur ces linéaires.
- Maintenir et créer des continuités écologiques (végétalisées) pour connecter les différentes entités boisées et les espaces à renaturer. Des linéaires d'arbres ou de haies, à travers la plaine agricole, permettraient de reconnecter quelques entités naturelles (exemple au nord de Bauvin et Provin, le long des rues de la Halte et Etienne Dolet). Le projet encourage donc aux plantations de linéaires d'essences locales.
- Trame verte à conserver entre Carnin et le nord du territoire, le long de la frontière entre Annoeullin et Allennes.
- Permettre le bon fonctionnement du réseau hydrographique. Les abords des cours d'eau seront à préserver de toute construction pour faciliter leur entretien mais aussi pour limiter les risques de débordement vis-à-vis des usagers et des biens.


PROJET DE GESTION DURABLE DU TERRITOIRE
Prévoir la reconversion des friches urbaines
Prévoir des zones d'extension urbaine denses et qualitatives
Préserver les principaux espaces verts
Préserver les principaux linéaires végétalisés et espaces boisés
Valoriser les bords d'eau, de voie ferrée, de cavalier comme continuités écologiques
Impulser la création de corridors écologiques
WAVRIN
HERRIN
ALLENNES-LES-MARAIS
DON
RD41
RD39
AHNOEULLIN
GONDECOURT
RD41C
BILLY-BERCLAU
RD147
RD41
CARNIN
CAMPHIN-EN-CAREMBAULT
RD41B
BAUVIN
PROVIN
CARVIN
RD239
MEURCHIN

AXE 4

Mettre la mobilité durable au cœur des systèmes de déplacements urbains et périurbains

4.1. Réduire les besoins de déplacements :

- Soutenir une mixité fonctionnelle des tissus urbains et une économie de proximité pour répondre à un maximum de besoins des habitants sans qu'ils n'aient à parcourir de longues distances.
- Privilégier des formes urbaines compactes et denses ou mesurer l'étalement urbain pour limiter les distances entre habitat-lieux de consommation-lieu de travail-équipements…

AXE 4

Mettre la mobilité durable au cœur des systèmes de déplacements urbains et périurbains

4.2. Développer des modes de transport alternatifs à la voiture :

- Sécuriser et compléter le maillage doux de manière à favoriser les déplacements piétons et cyclistes pour les trajets internes au territoire, ou pour accéder au réseau de transport en commun.
- Favoriser l'usage du train en facilitant l'accès aux gares les plus proches, dont celle de Bauvin-Provin. L'intermodalité voiture/train, ou encore vélo-train, pourrait être développée grâce à des aires de covoiturage et des stationnements deux roues adaptés, aux abords des gares et des haltes ferroviaires. Les rabattements Train/bus devront également être facilités en faisant coïncider les horaires de chacun.
- Promouvoir le covoiturage pour réduire les déplacements motorisés individuels.
- Une fois l'offre en transport en commun optimisée, il sera intéressant de densifier autour des points de desserte lorsque cela est possible, pour garantir à un grand nombre d'habitants le meilleur accès possible aux transports en commun.
- Prévoir des connexions douces sécurisées et qualitatives entre les futures opérations d'aménagement (logements, équipements et économie) et l'existant, et à l'intérieur des futures opérations.
- Question du transport fluvial (4 communes traversées par la Deûle) pour marchandises et personnes (développement de navettes fluviales pour le transport de personnes permettrait de relier la MEL…).

AXE 4

Mettre la mobilité durable au cœur des systèmes de déplacements urbains et périurbains

4.3. Organiser une mobilité douce touristique et de loisirs, qui puisse également répondre à des besoins quotidiens de déplacement :

- S'appuyer sur les linéaires existants créés par les voies ferrées, canaux, ou axes routiers pour créer des pistes cyclables ou itinéraires de randonnée sécurisés et directs. Par exemple, l'ancienne voie ferrée qui traverse Annœullin et Allennes ;

Chemin à Annœullin, sur l'ancienne voie ferrée

- Conforter les itinéraires de randonnée existants et les adapter à une mobilité quotidienne, tout en respectant l'environnement dans lequel ils s'insèrent (adapter grâce à des revêtements en dur, à une signalétique renforcée, qui indique les temps de parcours à pied ou à vélo pour rejoindre tel ou tel endroit, à un maillage complet, sans entrave et en site propre pour sécuriser les déplacements…).

AXE 4

Mettre la mobilité durable au cœur des systèmes de déplacements urbains et périurbains

4.4. Permettre des places de stationnement suffisantes et stratégiquement situées :

- Prévoir une offre de stationnement cohérente au regard des capacités de desserte par les transports en commun et de la vocation des constructions. Par exemple, adapter les normes de stationnement en fonction de la taille des logements.
- Accentuer les capacités pour remédier aux problèmes de stationnement gênant (sur les trottoirs ou le long de voies étroites), ou proposer des espaces de stationnement mutualisés lorsque cela est possible.
- Les nouveaux espaces de stationnement devront être pensés de manière à limiter leur impact sur les sols et les paysages urbains : les revêtements perméables, les plantations sur les parkings seront encouragés.

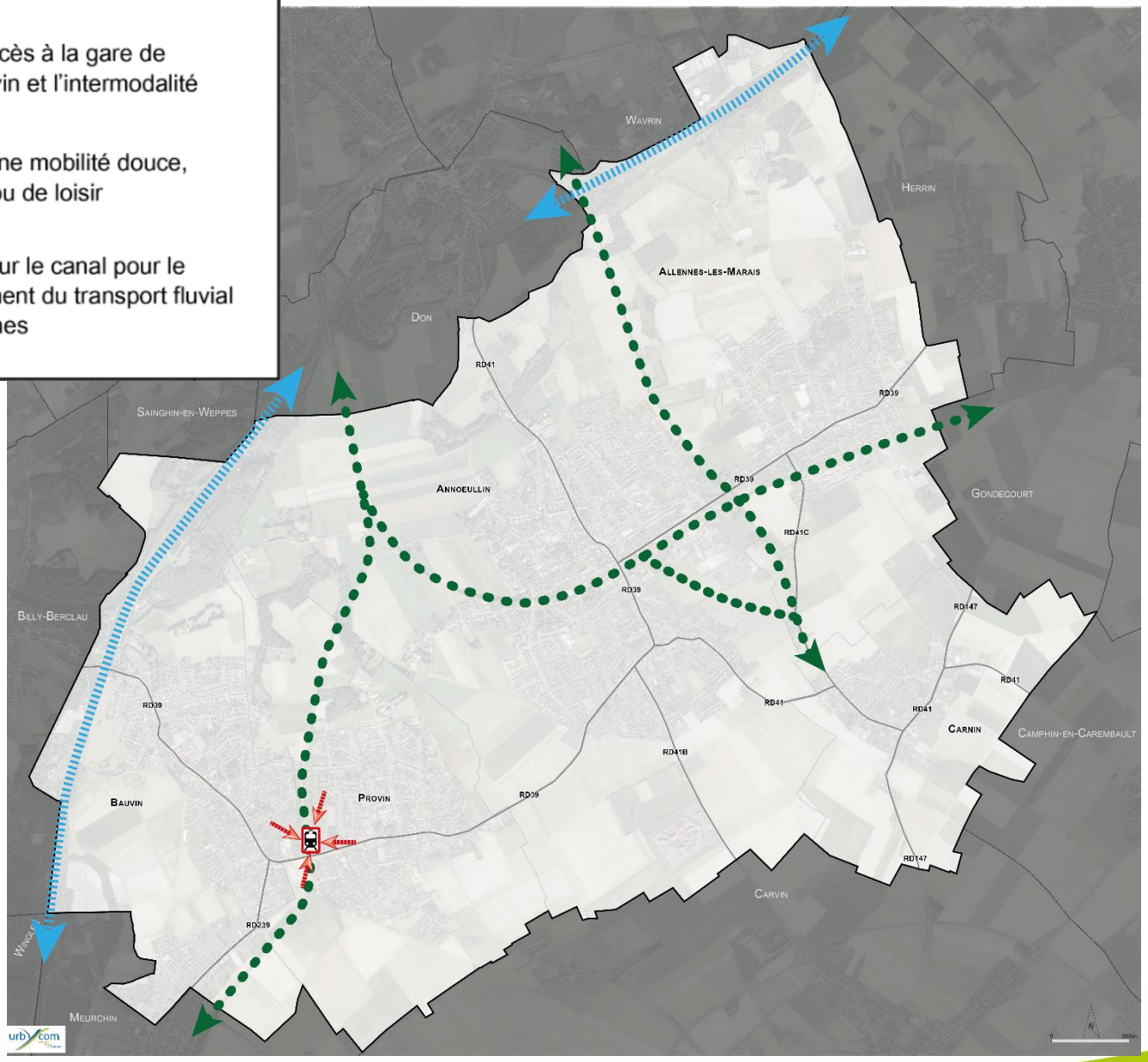
PADD

Projet de transport et de déplacement

Faciliter l'accès à la gare de Bauvin-Provin et l'intermodalité

Organiser une mobilité douce, touristique ou de loisir

S'appuyer sur le canal pour le développement du transport fluvial des personnes



PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

- Permettre le maintien et l'implantation de commerces de proximité
- Optimiser le foncier encore disponible et/ou prévoir l'extension ou la création de nouvelles surfaces pour accueillir des entreprises
- Permettre le développement des équipements : projets de requalification d'extension ou de création de nouveaux équipements
- Préserver l'activité agricole en limitant l'extension de l'urbanisation sur les terres agricoles à enjeu

PROJET DE GESTION DURABLE DU TERRITOIRE

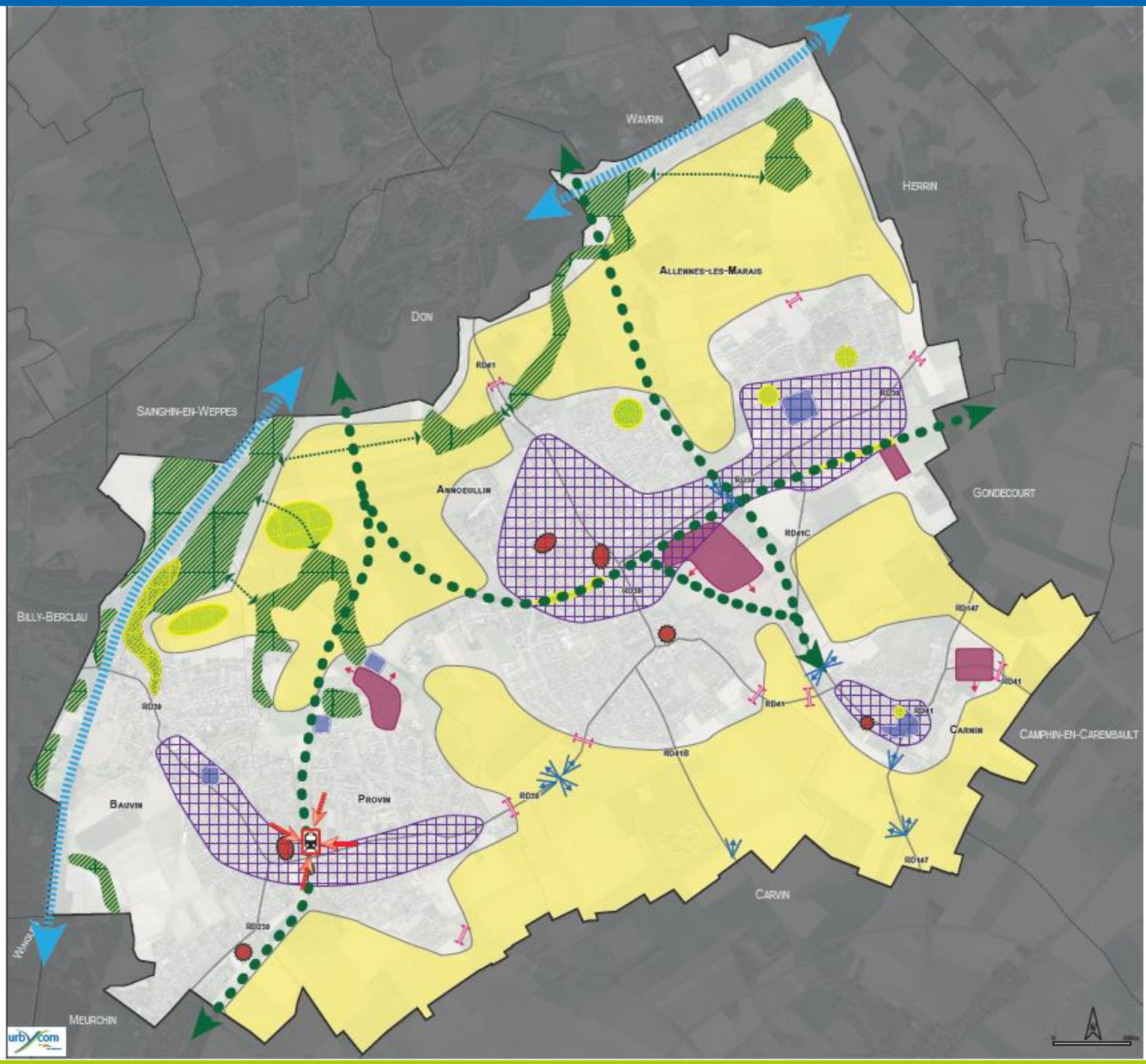
- Prévoir la reconversion des friches urbaines
- Prévoir des zones d'extension urbaine denses et qualitatives
- Préserver les principaux espaces verts
- Préserver les principaux linéaires végétalisés et espaces boisés
- Valoriser les bords d'eau, de voie ferrée, de cavalier comme continuités écologiques
- Impulser la création de corridors écologiques

PROJET DE VALORISATION DU CADRE DE VIE

- Valoriser les milieux naturels sensibles
- Soigner les transitions entre l'existant et les futures opérations d'aménagement
- Maintenir des perspectives visuelles vers les paysages agricoles et vers les clochers
- Soigner les entrées de ville

PROJET DE TRANSPORT ET DE DÉPLACEMENT

- Faciliter l'accès à la gare de Bauvin-Provin et l'intermodalité
- Organiser une mobilité douce, touristique ou de loisir
- S'appuyer sur le canal pour le développement du transport fluvial des personnes



Questions / débat