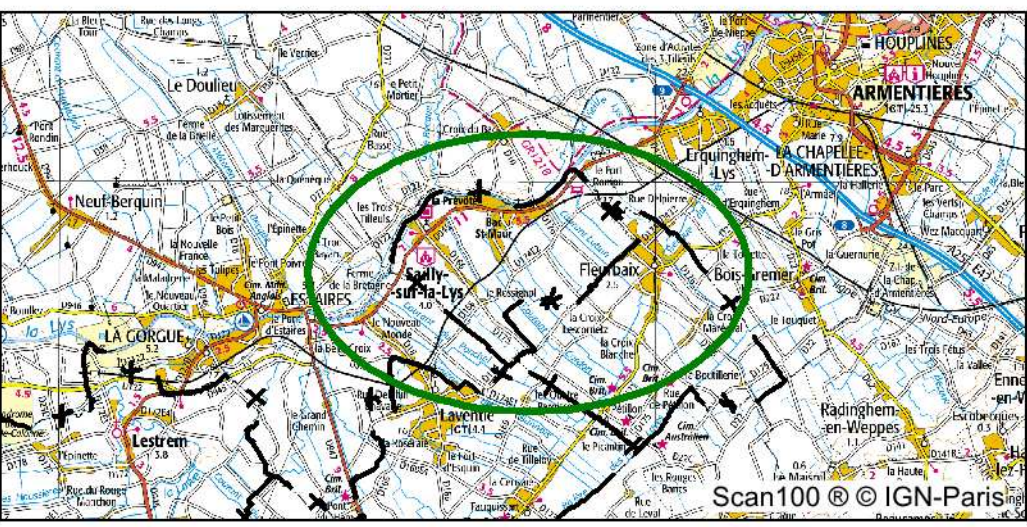




Prescrit le 18/12/2014

Révision du Plan Local d'Urbanisme



Plan des Servitudes d'utilité publique
Informations et Obligations diverses



Echelle : 1/5000ème

Date : Novembre 2015

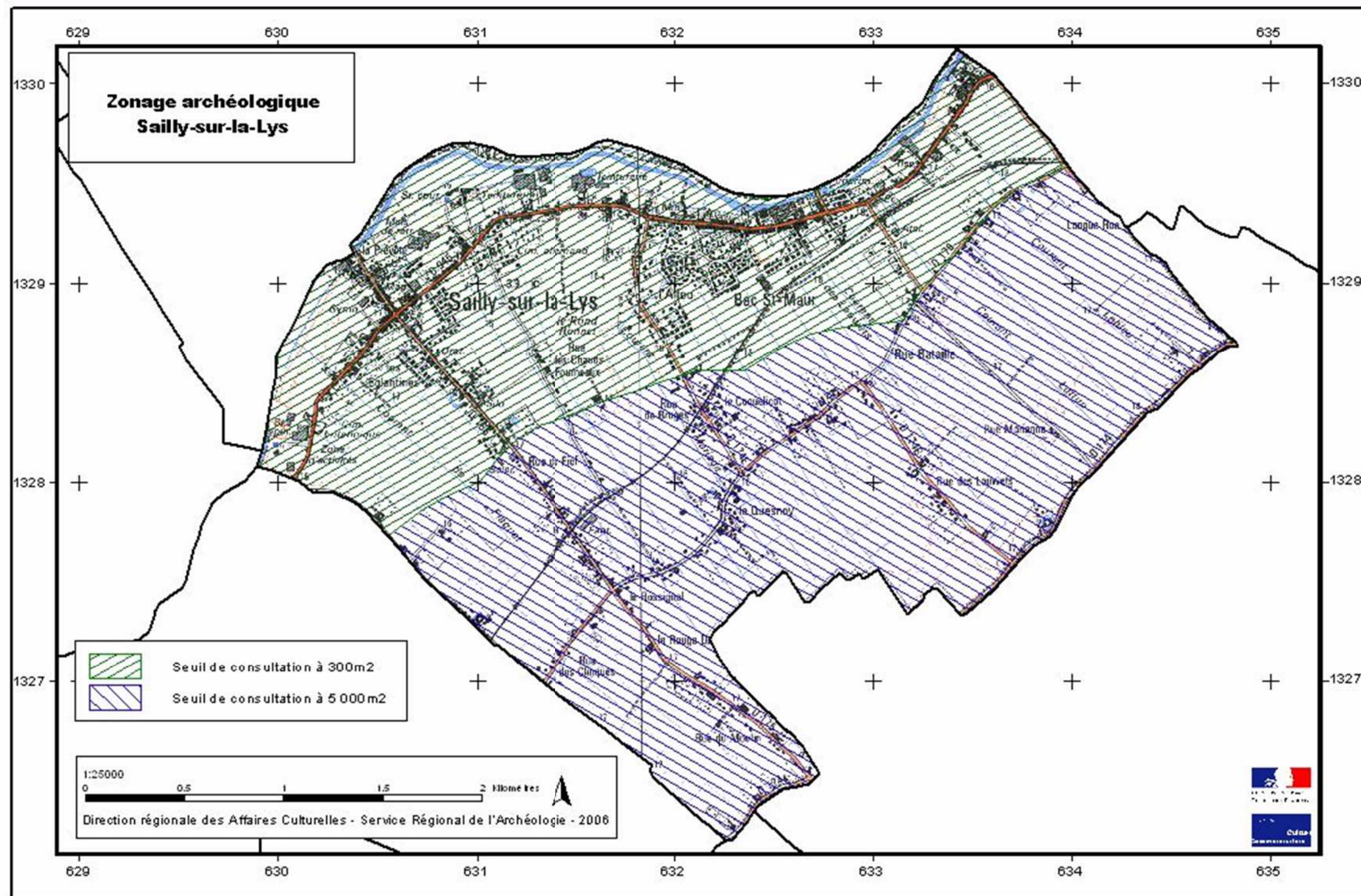
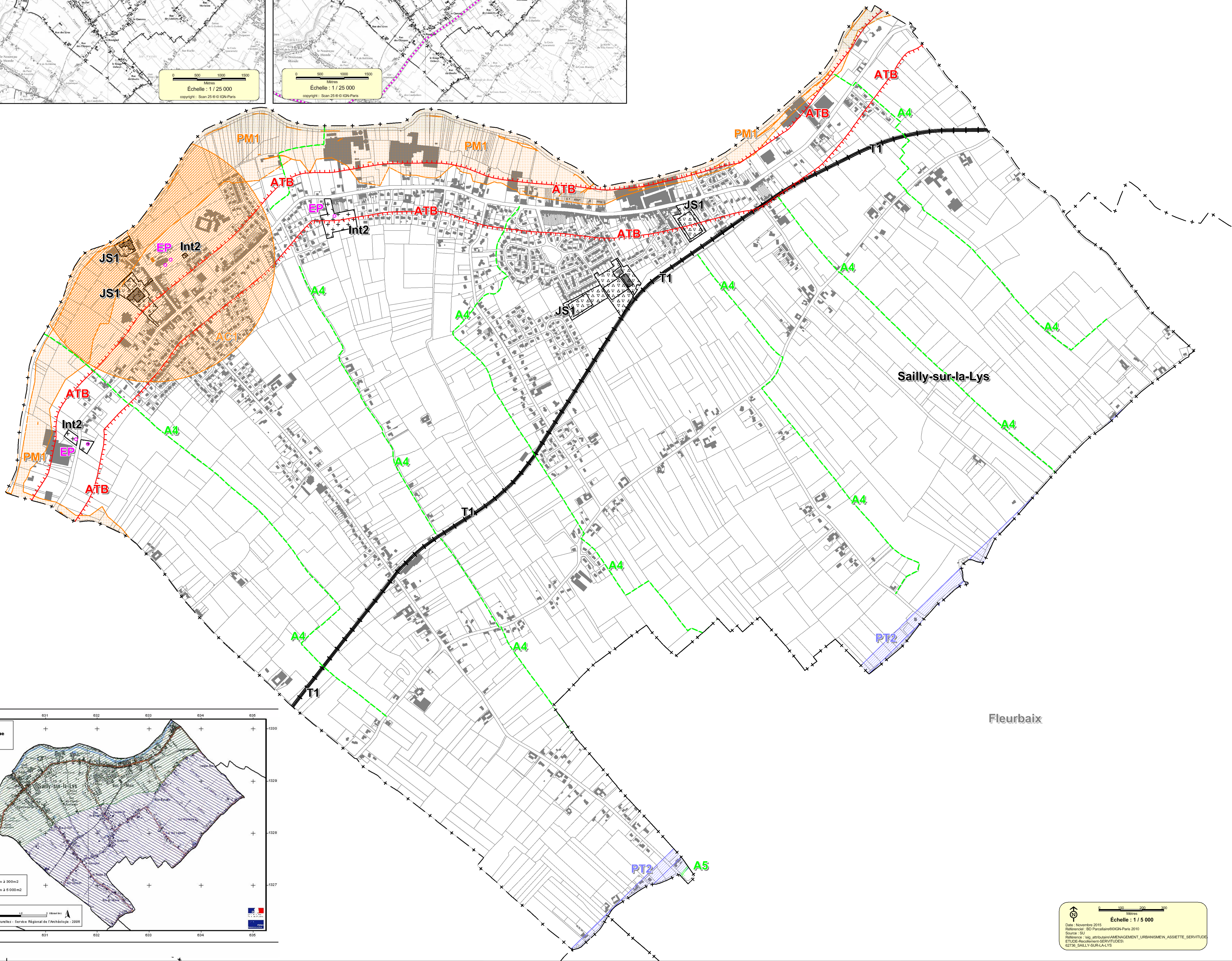
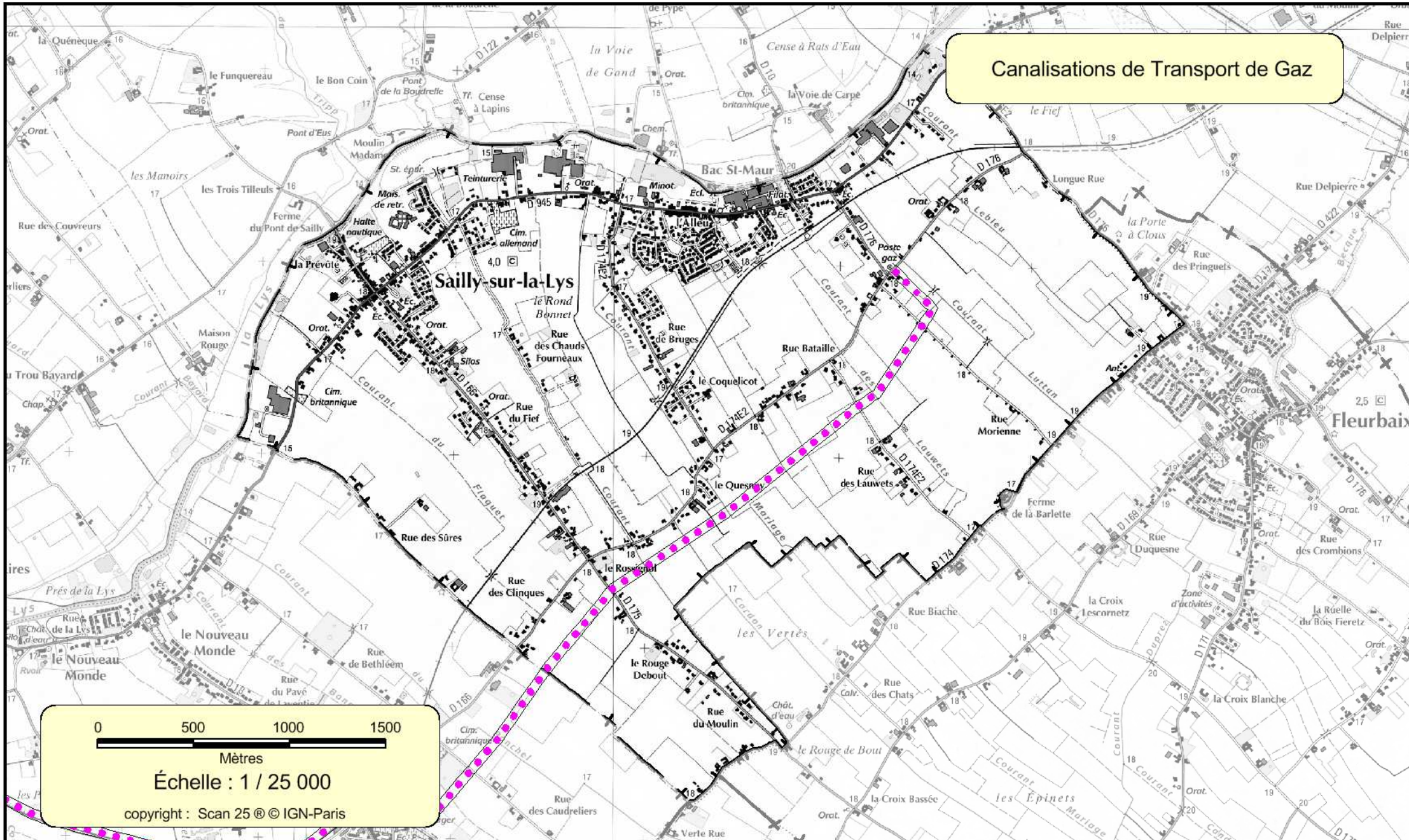
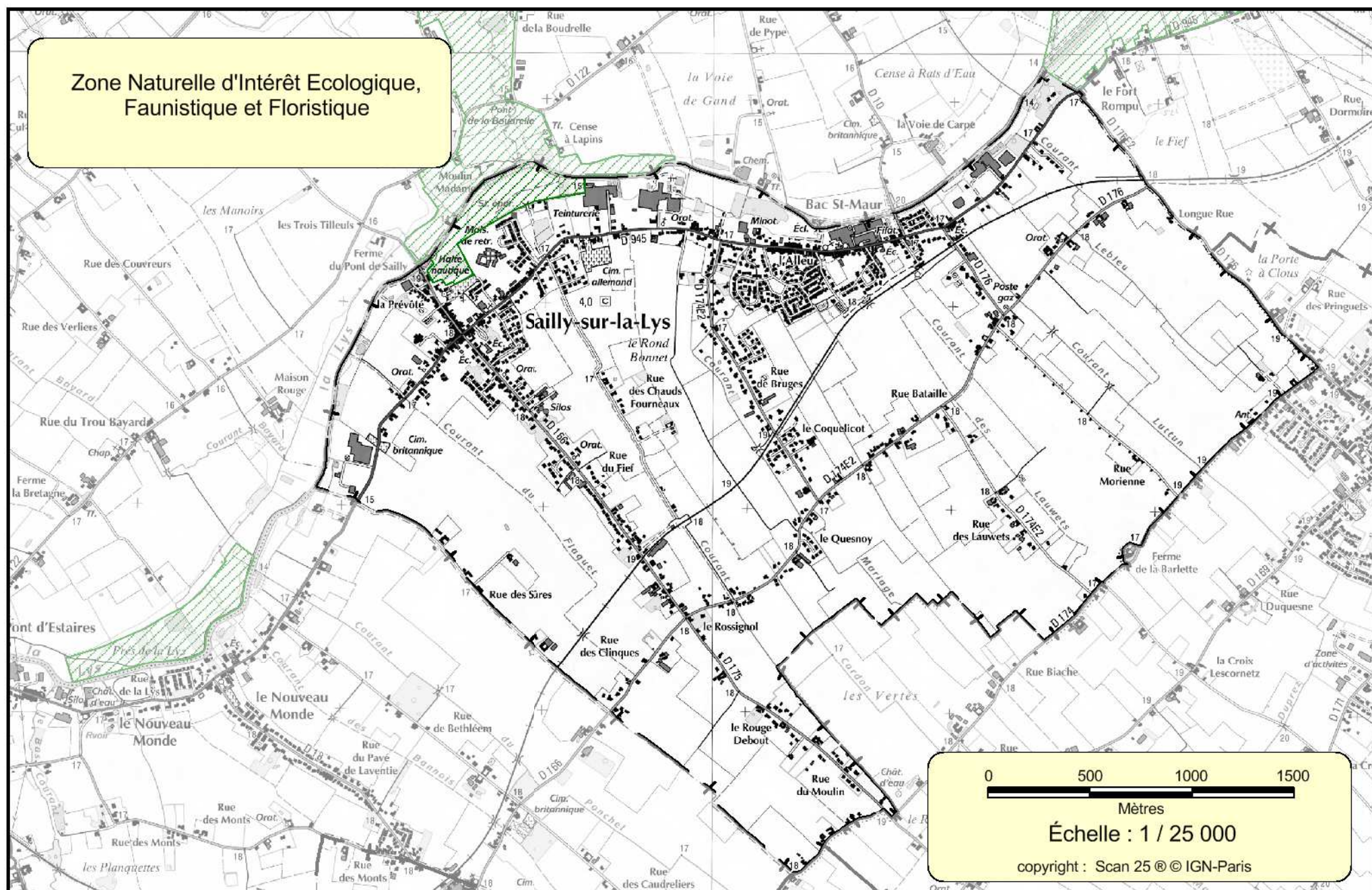
Dessin : P. Decherf
Par : S. Lathuillière
AMENAGEMENT URBANISME
N. ASSETTE - SERVICE D'ETUDE
RECOULEMENT - SERVITUDES
62736 SAILLY-SUR-LA-LYS

1) Servitudes d'utilité publique

- A4 Cours d'eau non domaniaux
- A5 Canalisation publique d'eau potable ou assainissement
- AC1 Monument historique classé ou inscrit
- I3 Canalisations de transport de gaz ainsi que Gazonor et Nexans
La position mentionnée ne permet pas la localisation précise sur le terrain des canalisations.
Pour tous travaux à proximité des canalisations de gaz naturel, il est nécessaire d'effectuer
auprès de Gaz de France Réseau Transport une demande de renseignement.
- JS1 Terrain de sport dont le changement d'affectation est soumis à autorisation
- PM1 Plan de prévention des risques naturels prévisibles et des risques miniers
Les zonages réglementaires sont mis à titre indicatif seuls; les plans papier font foi
- PT2 Servitude radiolélectrique de protection contre les obstacles
- T1 Voie ferrée

2) Informations et Obligations diverses

- ATB Axe Terrestre Bruyant
- EP Edifice à valeur Patrimoniale
- INT2 Protection des cimetières militaires
- ZA Zonage Archéologique (source DRAC)
- ZNIEFF1 Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique de type 1 (source DREAL)



ARRIVE LE

15 AVR. 2015

SERVICE URBANISME

Madame la Préfète du Pas de Calais

Direction Départementale

Des Territoires et de la Mer

Service Urbanisme et connaissance des Territoires

En Planification (AETP)

100, Avenue Winston Churchill

62022 ARRAS

N/Réf : DPE/SVRD/MS/fc/109154

Affaire suivie par Francis Collin

Objet : Révision du PLU de la commune de Sailly sur la Lys

Affaire suivie par : Colette Berteloot

Douai, le 09 AVR. 2015

Madame la Préfète,

Suite à votre courrier du 04 mars 2015 concernant la révision du PLU de la commune de Sailly sur la Lys, les services de l'Agence de l'Eau Artois-Picardie souhaitent attirer l'attention de la collectivité sur les problématiques de gestion des eaux dans le cadre de la révision de ce document d'urbanisme.

Le code de l'urbanisme instaure une obligation de compatibilité des documents d'urbanisme avec les SDAGE et SAGE. En effet, les SCOT, et les PLU en l'absence de SCOT, doivent être compatibles avec « *les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux* » et « *les objectifs de protection définis par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux* ». Le SDAGE 2010-2015 du bassin Artois-Picardie est disponible sur notre site internet dans la section "Politique de l'eau" à l'adresse : <http://www.eau-artois-picardie.fr/Le-SDAGE-adopte-le-16-octobre-2009.html>.

De façon générale, la collectivité devrait s'assurer que les problématiques suivantes soient bien prises en compte :

- la gestion des eaux pluviales : gestion à la parcelle des eaux pluviales des particuliers, intégration de techniques alternatives dans les projets de réhabilitation et de création des aménagements urbains, de la voirie et des bâtiments
- la délimitation des zonages d'assainissement collectif, non collectif et pluviaux
- la prise en compte des problématiques de ruissellement et d'érosion
- le dimensionnement des réseaux et des stations d'épuration
- la prise en compte des zones inondables
- la préservation de la qualité des ressources en eau

15 AVR. 2015

AIR LIQUIDE
SERVICE CANALISATION
Rue Ariane
59119 WAZIERS
Tel : 03.27.92.36.48
Fax : 03.27.92.36.74

DDTM du Pas de Calais
Service Urbanisme/Planification
Mme Colette Berteloot
100 Av W. Churchill
CS 10007
62022 ARRAS

DDTM-52

25 MARS 2015

Waziers le : 24 Mars 2015.

Madame,

Nous avons bien reçu vos courriers concernant les révisions de Plan Local d'Urbanisme des communes de Gauchin le Gal, Sailly sur la Lys, Bois Bernard et Noyelles sous Bellonne, et vous en remercions.

Nous vous informons que nous n'avons aucun ouvrage, ni de projet dans le périmètre de ces communes, nous ne formulons aucune remarque sur ce projet.

Nous restons à votre disposition pour toute autre information, et nous vous prions d'agréer Madame, nos sincères salutations

Service Canalisation et Domanial Nord France
Daniel LIPKA



25 MARS 2015

ARRIVE LE

25 MARS 2015

SERVICE URBANISME

**La Directrice de la Santé Publique
et Environnementale**

Département santé environnement
Pôle environnement extérieur

Dossier suivi par : Benoît MARC
Téléphone : 03.62.72.88.05
Télécopie : 03.62.72.88.19

ars-npdc-iah@ars.sante.fr

Monsieur le Directeur Départemental des
Territoires et de la Mer
DDTM du Pas-de-Calais
Unité Animation Evaluation Territoriale en
Planification
100 avenue Winston Churchill – CS10007
62022 ARRAS

A l'attention de Madame Berteloot

Lille, le 13 AVR. 2015

Objet : Porter à Connaissance du Plan Local d'Urbanisme - commune de Sailly-sur-la-Lys

Réf. : Courrier de la DDTM du 13 mars 2015
PJ : - extrait du PRSE 2– fiches action 2, 8 et 14
- Fiche d'information 2013 de qualité des eaux destinée à la

Par courrier cité en référence, vous m'avez demandé les éléments à porter à la connaissance de M. le Maire de la commune de Sailly-sur-la-Lys dans le cadre de l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme (PLU).

Le CERTU et l'ADEME ont publié un guide en novembre 2008 « Agir contre l'effet de serre, la pollution de l'air et le bruit dans les plans de déplacements urbains - Approches et méthodes » qui pourra utilement orienter le travail de la collectivité en matière de propositions d'actions à intégrer au volet déplacement du PLU ainsi que l'évaluation de leur impact sur la qualité de l'air et sur la qualité de l'environnement sonore. De même, un guide « Evaluation environnementale des plans de déplacements urbains » publié en 2008 peut vous apporter des éléments d'orientation mais surtout de diagnostic et d'évaluation du précédent PLU (guides disponibles gratuitement sur le site du CERTU).

Vous trouverez ci-dessous les attentes de l'Agence Régionale de Santé :

VOLET AIR

L'analyse de l'état initial devra porter sur les enjeux du territoire : population exposée, établissements sensibles... et positionner la problématique « pollution atmosphérique induite par les transports » par rapport à la pollution atmosphérique globale générée sur la communauté de communes Flandre Lys. Il en sera de même pour la problématique « bruit induit par les transports » par rapport au bruit dans l'environnement.

Schéma Régional Climat Air Energie

L'Etat et la Région ont élaboré conjointement le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) prévu par l'article 68 de la Loi Grenelle 2. Il décline aux échelles régionales une partie du contenu de la législation européenne sur le climat et l'énergie. Le SRCAE a été arrêté le 25 août 2011.

Les orientations prises dans le PLU de Sailly-sur-la-Lys devront être compatibles avec les orientations définies dans le SRCAE (<http://www.srcae-5962.fr/>). La mise en compatibilité des plans existants doit intervenir dans un délai de 3 ans à compter de l'adoption du SRCAE.

Ce schéma a également pour objectif de décliner régionalement le plan national « particule » (inclus dans le Plan National Santé Environnement 2^{ème} génération) lequel fixe pour les PM_{2,5} pour 2015 une valeur cible de 10 µg/m³ ainsi qu'un objectif réglementaire de 15 µg/m³.

La traduction des engagements issus du Grenelle prend en compte les spécificités du territoire, ainsi il s'inscrit dans une perspective de participation pleine et entière à l'atteinte des cibles nationales. A ce titre, la déclinaison des objectifs nationaux définis au niveau régional sont:

- Viser une réduction de 20% d'ici 2020, des consommations énergétiques finales par rapport à celles constatées en 2005.
- Viser une réduction de 20% d'ici 2020, des émissions de gaz à effet de serre par rapport à celles constatées en 2005.
- Viser une réduction de 75% d'ici 2050, des émissions de gaz à effet de serre par rapport à celles constatées en 2005.
- Viser un effort de développement des énergies renouvelables supérieur à l'effort national
- Réduire les émissions des polluants atmosphériques dont les normes sont régulièrement dépassées, ou approchées : les oxydes d'azote et les particules.

Le SRCAE pointe plus spécialement la question des particules dans l'air et le contentieux en cours avec l'Europe sur cette question (dépassement de la moyenne journalière de 50 µg/m³ en PM₁₀ plus de 35 jours/an). Le SRCAE a évalué que l'ensemble de la région était concerné par ce dépassement et a classé quasiment l'intégralité (1522 communes sur 1547) de la région en communes sensibles.

Plan de Protection de l'Atmosphère

Le plan de protection de l'atmosphère du Nord Pas de Calais approuvé le 27 mars 2014 définit et recense les mesures à mettre en œuvre afin de réduire les pollutions atmosphériques. Les propositions de mesures devront prendre en compte tous les secteurs d'activité ayant un impact fort sur la qualité de l'air : Transport/Mobilité, Activités productives et résidentielles/Urbanisme. Le PPA doit être compatible avec les grandes orientations données par le schéma régional climat-air-énergie et les mesures prises dans le PLU devront être du moins cohérentes avec le PPA.

Aussi, la prise en compte de l'évolution de ce document cadre et l'intégration des actions prescriptives et volontaires qui en seront issues au sein du PLU sont nécessaires. Certaines actions réglementaires et d'accompagnement, incitatives sous forme de fiches visent les problématiques liées au transport et à la prise en compte de la qualité de l'air :

- Réglementaire 5 : Rendre progressivement obligatoire les Plans de Déplacements Entreprises, Administration et d'Etablissements Scolaires ;
- Réglementaire 6 : Organiser le covoiturage dans les zones d'activités de plus de 5000 salariés ;
- Réglementaire 7 : Réduire de façon permanente la vitesse et mettre en place la régulation dynamique sur plusieurs tronçons sujets à la congestion en région Nord Pas de Calais ;
- Accompagnement 1 : Promouvoir la charte « CO₂, les transporteurs s'engagent » en région Nord Pas de Calais ;
- Accompagnement 2 : Développer les flottes de véhicules moins polluants ;
- Accompagnement 3 : Promouvoir les modes de déplacements moins polluants ;
- Accompagnement 8 : Placer les habitants en situation d'agir dans la durée en faveur de la qualité de l'air.

Impact sanitaire

L'impact sanitaire de la pollution atmosphérique est connu et largement documenté : hospitalisation pour cause cardio-vasculaire ou pour cause respiratoire, décès anticipé, cancer du poumon... Des études récentes permettent de mieux évaluer les risques et les bénéfices de certaines politiques. Ainsi l'étude internationale APHEKOM (www.aphekom.org) a mis en évidence pour la ville de Lille un gain potentiel de 5,8 mois d'espérance de vie pour les adultes de 30 ans et plus si les concentrations en PM_{2,5} étaient réduites de 16,6 µg/m³ (valeur actuelle) à la valeur guide proposée par l'OMS (10 µg/m³).

Plan Régional Santé Environnement 2^{ème} génération

A la suite des engagements pris par le gouvernement lors des tables rondes du Grenelle de l'Environnement, les ministères en charge de l'écologie et de la santé ont élaboré le second Plan National Santé Environnement (PNSE 2), validé en juin 2009 et décliné dans les régions à partir de 2009. **En cohérence avec les orientations de ce plan, les travaux d'élaboration du PRSE 2 en Nord - Pas-de-Calais se sont achevés en 2011.** Réalisés en concertation avec les acteurs locaux en santé et en environnement, ces travaux ont été traduits en 16 actions regroupées en 6 axes prioritaires dont 2 qui sont en lien avec le PLU :

- points noirs environnementaux
- qualité de l'air

Fruit de la volonté partagée de l'Etat, de l'Agence Régionale de Santé et du Conseil régional d'œuvrer en commun sur des priorités de santé publique spécifiquement liées à l'environnement du Nord - Pas-de-Calais, le PRSE 2 a été approuvé en décembre 2011.

Des fiches actions sont particulièrement en lien avec les thématiques portées par le PLU :

- fiche action 2 « réduire les nuisances sonores »,
- fiche action 8 « la ville durable pour tous »,
- fiche action 14 « Identifier et étudier les risques sanitaires dans les zones prioritaires »,

Le PRSE2 pourrait, dans le cadre d'un appel à projet, être appelé à financer certaines actions innovantes du PLU.

Globalement, le PRSE2 a des objectifs classiques : encourager l'acquisition de véhicules propres, favoriser les modes doux, encourager la mise en œuvre de nouveaux services de mobilité... qui devront se décliner dans le PLU. Les fiches proposées dans le guide ADEME/CERTU permettront l'étude des différentes pistes d'action à décliner localement.

Une étude réalisée par l'ORS Ile-de-France amène des arguments sur les bénéfices et les risques de la pratique du vélo. <http://www.ors-idf.org/index.php/component/content/article/642-les-benefices-et-les-risques-de-la-pratique-du-velo-evaluation-en-ile-de-france>.

Les bénéfices pour la santé en termes de mortalité sont bien supérieurs aux risques induits, ce qui se traduit par un bénéfice 20 fois supérieur au risque, ratio lié au bénéfice de l'activité physique. Les risques liés à l'exposition à la pollution atmosphérique restent plus élevés que les risques d'accidentologie mais ils peuvent diminuer avec des niveaux d'exposition moins élevés.

Ce risque devient négligeable au regard des bénéfices dès lors que les concentrations visées par le Plan Particule sont atteintes, cela permettrait une diminution de la mortalité anticipée de 20% avec une concentration de 15µg/m³ et de 50% avec une concentration de 10µg/m³. Seuls des itinéraires fluides pour les cyclistes et à l'écart des grands axes de circulation pourraient diminuer leur niveau d'exposition aux polluants

L'aménagement des pistes cyclables devra se faire de manière à séparer les flux des cyclistes et des automobiles de manière à limiter l'exposition des cyclistes à la pollution automobile. Les pistes cyclables séparées seront à privilégier pour des questions de sécurité mais également d'exposition des cyclistes à la pollution atmosphérique (Cf. rapport AIRPARIF disponible sur internet http://www.airparif.asso.fr/airparif/pdf/Rvelo_20090217.pdf).

Enfin, une attention particulière doit également être apportée à la végétalisation des espaces verts afin d'éviter de planter des essences susceptibles de provoquer des réactions allergiques. Le guide d'information « *Végétation en ville* » du Réseau national de surveillance aérobiologique (RNSA) est disponible sur le site web « <http://vegetation-en-ville.org/> ».

VOLET BRUIT

S'agissant du bruit, l'OMS a défini des valeurs guides pour les zones résidentielles (50 dB(A) pour une gêne moyenne et 55 dB(A) pour une gêne sérieuse). Elle a également défini une valeur guide pour les niveaux de bruit de nuit de 40 dB(A) (http://www.euro.who.int/data/assets/pdf_file/0017/43316/E92845.pdf) correspondant à la valeur la plus faible en deçà de laquelle aucun effet sanitaire n'a été constaté (LOAEL – Lowest Observed Adverse Effect Level). L'OMS propose également une valeur intermédiaire de 55dB(A). L'évaluation des expositions des populations pourrait être basée sur les niveaux OMS.

Des campagnes de mesures doivent être mises en œuvre pour élaborer un état initial du bruit et permettre à terme l'évaluation du PLU. Une attention particulière devra être apportée aux durées et périodes de mesures de façon à s'assurer de la représentativité de ces mesures. Une modélisation avant-projet pourra ainsi déterminer la présence potentielle de nuisance sonore.

VOLET EAU

Au titre de l'article R.123-14 du Code de l'Urbanisme, les annexes graphiques du PLU doivent comprendre, à titre informatif, les schémas des réseaux d'eau existants ou en cours de réalisation, en précisant les emplacements retenus pour tout captage d'eau et installation de traitement et de stockage des eaux destinées à la consommation humaine.

En particulier, le dossier devra présenter les éléments suivants :

- le réseau hydrographique superficiel ;
- les nappes existantes (nature, hydrogéologie) ;
- les éléments de la commune repris dans le cadre du Schéma Départemental de l'alimentation de l'eau publique.

Concernant la protection de la ressource en eau destinée à la consommation humaine, l'attention de la commune devra être attirée sur les problématiques suivantes :

- un état de la qualité de l'eau d'adduction publique et de la quantité d'eau disponible devra apparaître au dossier ;
- le projet d'urbanisme devra être justifié vis-à-vis de la quantité disponible de la ressource en eau d'alimentation publique existante ;
- un bilan de la consommation global de la commune et de la ressource devra être présenté dans le dossier et le projet d'urbanisme devra être justifié vis à vis de la quantité disponible de la ressource en eau d'alimentation publique existante. (150 litres/jour/habitant à prendre en compte dans les perspectives d'augmentation des populations) ;
- les besoins en eau de la collectivité pour réaliser les projets autres que les opérations d'aménagement liées à l'habitat doivent être en adéquation avec les ressources en eau disponibles. (eau industrielle, agro-alimentaire ...) ;
- les réseaux d'eau publique se doivent d'être de dimension suffisante afin de permettre l'extension de l'urbanisation et le maillage des fins de réseau est à privilégier.

Le document de PLU devra ainsi indiquer l'origine de l'eau ainsi que la Personne Responsable de la Production et de la Distribution de l'Eau (PRPDE). Actuellement, le S.I.A.D.E.B.P est la Personne Responsable de la Production et de la Distribution de l'Eau. L'unité de distribution est celle de Fleurbaix.

Sailly-sur-la-Lys est alimenté par six captages situés à Givenchy-les-la-Bassée et Violaines.

Au regard des résultats du contrôle sanitaire de l'eau destinée à la consommation humaine réalisé en 2013, celle-ci présente une très bonne qualité bactériologique. Elle est restée conforme aux normes réglementaires fixées pour les pesticides, les substances indésirables et les substances toxiques.

Elle respecte également les recommandations en vigueur concernant la teneur en ions perchlorates conformément à l'arrêté préfectoral du 25 octobre 2012.

En outre, je rappelle que le décret n°2008-652 du 2 juillet 2008 relatif à la déclaration des dispositifs de prélèvement, puits ou forages réalisés à des fins d'usage domestique de l'eau et à leur contrôle ainsi qu'à celui des installations *privatives* de distribution d'eau potable impose que « *tout prélèvement, puits ou forage réalisé à des fins d'usage domestique de l'eau tel que défini par l'article R.214-5 du Code de l'Environnement doit faire l'objet d'une déclaration auprès du maire de la commune concernée. La commune doit ensuite renseigner l'existence de ces puits dans la base de données nationale des déclarations de forages domestiques créée par le ministère chargé de l'écologie, selon les modalités de l'article R.2224-22 du Code Général des Collectivités Territoriales.* »

La réutilisation des eaux de pluie

En cas de réutilisation des eaux de pluie, il convient que le PLU indique que les prescriptions de l'arrêté du 21 août 2008 relatif à la récupération des eaux de pluie et à leur usage à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments doivent être respectées. Cet arrêté s'applique à l'ensemble des bâtiments, qu'ils soient raccordés ou non à un réseau public de distribution d'eau potable (les écoles primaires et les crèches ainsi que les établissements sanitaires et médico-sociaux notamment ne peuvent pas être équipés de dispositif de récupération d'eau pluviale pour usage à l'intérieur du bâtiment).

VOLET SOLS :

Avant tout projet d'aménagement, il convient de s'assurer de la compatibilité de l'état des milieux avec l'usage futur du site. Pour ce faire, le guide relatif aux « Modalités de gestion et de réaménagement des sites pollués » ainsi que les textes en matière de sites et sols pollués (les circulaires du 8 février 2007) constituent le mode d'emploi des démarches en cas de découverte de pollution pendant les réaménagements urbains.

Le dossier devra comprendre un recensement :

- des sites et des sols pollués ou potentiellement pollués ;
- des sites industriels et activités de services, anciens ou actuels, ayant eu une activité potentiellement polluante.

Afin de vous aider dans votre recherche, 2 bases de données sont à votre disposition :

- BASOL (<http://basol.environnement.gouv.fr>), qui est un inventaire des sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics
- BASIAS (<http://basias.brgm.fr>), qui est un inventaire des sites industriels et activités de services, anciens ou actuels, ayant eu une activité potentiellement polluante

Je demande que la liste de ces sites soit citée dans le rapport de présentation, et que le règlement des zones où se situent ces sites fasse mention de l'existence de ce site et des restrictions d'usage qui s'y appliquent.

L'exhaustivité de ces bases n'est toutefois pas assurée. Il convient donc également de se référer aux données documentaires et historiques de la commune (archives communales, cadastres...) pour s'assurer de l'état des sols avant tout projet d'aménagements.

Par ailleurs, la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles précise que la construction de ces établissements, définis comme l'ensemble des établissements accueillant des personnes de 0 à 18 ans et les aires de jeux et espaces verts attenants, doit être évitée sur les sites pollués.

CHAMPS ELECTROMAGNETIQUES :

Le PLU doit respecter les contraintes liées aux lignes électriques et aux relais de radiotéléphonie.

J'attire notamment votre attention sur le décret n°2002-775 relatif aux valeurs limites d'exposition du public aux champs électromagnétiques émis par les équipements utilisés dans les réseaux de télécommunication ou par les installations radioélectriques.

J'attire également votre attention sur l'avis du 29 mars 2010 dans lequel il a été formulé que « l'AFSSET estime qu'il est justifié, par précaution, de ne plus augmenter le nombre de personnes sensibles exposées autour des lignes de transport d'électricité à très hautes tensions et de limiter les expositions. Cette recommandation peut prendre la forme de la création d'une zone d'exclusion de nouvelles

constructions d'établissements recevant du public (hôpitaux, écoles...) qui accueillent des personnes sensibles (femmes enceintes et enfants) d'au minimum 100 m de part et d'autre des lignes de transports d'électricité à très hautes tensions. Corrélativement, les futures implantations des lignes de transport d'électricité à très hautes tensions devront être écartées de la même distance des mêmes établissements. Cette zone peut être réduite en cas d'enfouissement de la ligne. L'AFSSET remarque que les dispositions législatives et réglementaires ont certes déjà été prises pour limiter les constructions à proximité de lignes de transport d'électricité à très hautes tensions en créant des servitudes d'utilité publique (loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, décret du 19 août 2004) mais celles-ci visent uniquement des considérations de gestion de lignes. »

L'instruction du 15 avril 2013 relative à l'urbanisme à proximité des lignes de transport d'électricité recommande aux gestionnaires d'établissements et aux autorités compétentes en matière d'urbanisme de ne pas implanter de nouveaux établissements sensibles dans des zones exposées à un champ magnétique supérieur à 1 μ T.

De plus, il est à préciser que la construction d'antennes-relais est soumise aux dispositions du PLU, qui peut prévoir des limitations à leur implantation, à condition de le justifier dans son rapport de présentation (cf. arrêt du Conseil d'Etat n°350380 du 17/07/2013).

L'avis de l'Agence Régionale de Santé sur document final devra être sollicité dans le cadre de l'élaboration de l'avis de l'autorité environnementale (décret n°2011-210 du 24 février 2011).



Dr Carole BERTHELOT

Copie : Mairie de Sailly-sur-la-Lys

QUALITE DE L'EAU DU RESEAU PUBLIC

BILAN 2013

Unité de distribution : FLEURBAIX

Ces informations sont fournies par l'Agence Régionale de Santé Nord - Pas-de-Calais, en application du code de la santé publique. Lire le verso pour de plus amples informations. Les résultats analytiques détaillés peuvent être consultés à la mairie de votre commune ou sur <http://www.eaupotable.sante.gouv.fr>

GESTIONNAIRES

Maître d'ouvrage

S.I.A.D.E.B.P

Exploitant

S.I.A.D.E.B.P

RESSOURCES

Vous êtes alimentés par 6 captages

- ♦ F1 GIVENCHY LA BASSEE(F2CGE)
- ♦ F2 GIVENCHY LA BASSEE(F1CGE)
- ♦ FO1 VIOLAINES
- ♦ FO2 VIOLAINES
- ♦ FO6 GIVENCHY LES LA BASSEE
- ♦ VIOLAINES FO7

PRODUCTION

Vous êtes alimentés par 1 station

- ♦ PRODUCTION SIADEBP

MICROBIOLOGIE

Pourcentage de conformité des 23 valeurs mesurées : 100,0% - maxi. : 0 germe/100ml

Limites de qualité : 0 germe/100ml

Très bonne qualité bactériologique.

FLUOR

3 valeurs mesurées : mini. : 0,4 mg/L - maxi. : 0,5 mg/L - moyenne : 0,4 mg/L

Limite de qualité : mini. : aucune maxi. : 1,5 mg/L

Eau peu fluorée.

Un apport complémentaire de fluor peut être conseillé après avis médical.

DURETÉ

6 valeurs mesurées : mini. : 37,2 °F - maxi. : 39,7 °F - moyenne : 38,7 °F

Références de qualité : mini. : aucune maxi. : aucune

L'eau de votre réseau est très dure.

NITRATES

7 valeurs mesurées : mini. : 0,0 mg/L - maxi. : 0,3 mg/L - moyenne : 0,2 mg/L

Limite de qualité : mini. : aucune maxi. : 50 mg/L

La consommation d'eau en l'état ne présente pas de risque pour la santé.

PESTICIDES

3 valeurs mesurées : maxi. : 0,00 µg/l

Limite de qualité par pesticide : 0,1 µg/l

Eau conforme. Aucun pesticide n'a été détecté dans votre réseau.

CONCLUSION

L'eau distribuée au cours de l'année 2013 présente une très bonne qualité bactériologique. Elle est restée conforme aux normes réglementaires fixées pour les substances indésirables, les substances toxiques et les pesticides. Elle respecte également les recommandations en vigueur concernant la teneur en ions perchlorates, conformément à l'arrêté préfectoral du 25 octobre 2012.

Le contrôle sanitaire de l'eau

Le contrôle sanitaire de l'eau destinée à la consommation humaine est effectué par le département santé-environnement (pôle qualité des eaux) de l'Agence Régionale de Santé. Les prélèvements et analyses ont été délégués en 2013 au laboratoire CARSO, agréé par le ministère chargé de la santé.

Les prélèvements sont faits à la ressource, en production (en sortie de station de traitement/production) et sur le réseau de distribution. Un réseau, ou unité de distribution, peut regrouper une ou plusieurs communes.

Le nombre d'analyses dépend du nombre d'habitants desservis et de la ressource (souterraine ou superficielle). Les résultats sont comparés aux valeurs fixées par l'arrêté ministériel du 11 janvier 2007 relatif aux limites et références de qualité des eaux [...].

Les résultats d'analyses du contrôle sanitaire sont transmis au responsable du réseau pour action et au maire pour information auprès des usagers par voie d'affichage.

Pour mieux comprendre

La qualité bactériologique est évaluée par la recherche de bactéries témoins d'une pollution microbiologique du réseau (pollution pouvant être responsable de maladies plus ou moins graves telles que gastro-entérite, hépatite A, parasitose, ...).

Le fluor est un oligo-élément présent naturellement dans l'eau. Des doses modérées sont bénéfiques pour la santé. Lorsque l'eau est peu fluorée, un apport complémentaire sous forme de sel de cuisine fluoré ou de comprimés peut vous être recommandé par votre dentiste, pour une prévention optimale de la carie dentaire.

Les nitrates sont présents à l'état naturel dans les sols comme résidus de la vie (végétaux, animaux et humains) à des teneurs voisines de 5 mg/l (milligrammes par litre). Des apports excessifs ou mal maîtrisés de matières fertilisantes peuvent être à l'origine d'une augmentation de la concentration dans les ressources. La teneur en nitrates ne doit pas dépasser 50 mg/l afin d'assurer la protection des nourrissons et des femmes enceintes.

A l'état naturel, l'eau ne contient pas de pesticide. Les activités humaines sont responsables de la présence de ces composés qui, à une concentration dépassant la valeur sanitaire maximale fixée pour chaque molécule, sont suspectés d'effets sur la santé lorsqu'ils sont consommés durant toute une vie. Par précaution, la limite de qualité est inférieure à la valeur sanitaire maximale.

L'agressivité de l'eau peut entraîner la corrosion des canalisations métalliques (plomb, cuivre, ...) dans les réseaux intérieurs. Le remplacement de toute conduite en plomb est souhaitable. Dans l'attente de leur changement, il est important de laisser couler quelques litres d'eau avant de la consommer, en évitant les gaspillages. Etant donné que le plomb est un élément toxique, il convient de limiter son accumulation dans l'organisme. Aussi, il est vivement recommandé aux enfants et aux femmes enceintes de ne pas boire l'eau du robinet lorsque des canalisations en plomb sont présentes dans l'habitation.

Les ions perchlorates sont recherchés depuis peu dans l'eau. Leur effet potentiel sur la santé est une perturbation du fonctionnement de la thyroïde. En l'absence de limite ou de référence de qualité réglementaire pour ce composé au plan national, l'arrêté préfectoral du 25 octobre 2012 recommande de ne pas consommer l'eau au-delà de 4 µg/L (microgrammes par litre) pour les nourrissons de moins de 6 mois et à partir de 15 µg/L pour les femmes enceintes ou qui allaitent. Pour plus de renseignements, le site internet de l'ARS est régulièrement mis à jour et peut être consulté.

Pour toute information complémentaire, vous pouvez vous adresser à la personne responsable de la distribution de l'eau (ses coordonnées figurent sur une facture) et, éventuellement, au pôle qualité des eaux de l'Agence Régionale de Santé.

Des gestes simples

Après quelques jours d'absence, purgez l'ensemble des canalisations d'eau avant consommation, en laissant couler l'eau quelques instants avant de la boire.

En cuisine, utilisez exclusivement l'eau du réseau d'eau froide pour la boisson, la cuisson des aliments et le rinçage des ustensiles. L'utilisation d'une eau chaude favorise la migration des métaux dans l'eau.

L'eau froide doit être conservée au frais dans un récipient couvert et propre sans dépasser plus de 48 heures.

Réservez les traitements complémentaires éventuels, tels les adoucisseurs, au seul réseau d'eau chaude sanitaire. Ils sont sans intérêt sur le réseau d'eau froide utilisé pour la consommation et même parfois dangereux. Ils peuvent en effet accélérer la dissolution des métaux des conduites ou devenir des foyers de développements microbiens lorsque leur entretien est mal assuré.

Si la saveur ou la couleur de l'eau distribuée change : signalez-le à votre distributeur.

Ce document destiné aux abonnés du service de distribution d'eau peut être reproduit sans suppression ni ajout. Il est souhaitable de l'afficher dans les immeubles collectifs.



Réduire les nuisances sonores

Pilote
DREAL

Partenaires associés

Conseil régional, CETE, DDTM 59 et 62, ADEME, Lille Métropole, Ville de Lille

Références PNSE 2

Diminuer l'impact du bruit : actions 15 et 37

Quelques chiffres régionaux

Chiffres 2007 :

près de **200 000**
habitants en surexposition du bruit

1700 km
d'infrastructures routières

600 km
de voies ferrées concernées par
la cartographie des expositions au
bruit

Contexte, état des lieux

L'exposition au bruit de niveau sonore élevé est à l'origine de surdités partielles ou totales, selon les caractéristiques du bruit, l'intensité et la durée d'exposition. Le bruit a également des effets non auditifs divers sur la santé physique et mentale des individus, parmi lesquels des perturbations du sommeil qui constituent la plainte majeure des personnes exposées et, chez les enfants, des risques de détérioration des capacités cognitives de mémorisation et d'apprentissage.

Depuis 2004, la réglementation européenne puis nationale, a rendu obligatoire la publication de cartes de bruit. Ces cartes visent à informer le public sur les niveaux sonores auxquels il est exposé dans son environnement et dont les transports en sont les principaux émetteurs. La densité du réseau routier de notre région, l'importance de son trafic (automobile, ferroviaire, aérien) et la densité des zones urbaines traversées justifient plus qu'ailleurs cette exigence.

En 2010, il est constaté que plusieurs collectivités en région ne communiquent pas les données nécessaires à la bonne information des habitants. Les partenaires de l'action se proposent de leur rappeler tout en leur apportant en tant que

de besoin les moyens et les méthodes pour y remédier. L'avancement des travaux de cartographie concerne principalement les réseaux routiers nationaux et ferroviaires. Les services de l'État ont amorcé l'élaboration des Plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) qu'imposent les directives européennes.

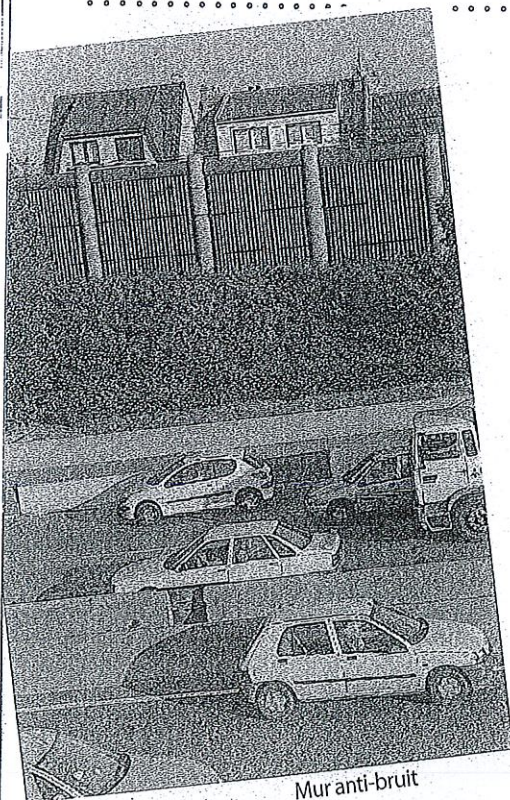
Les grandes agglomérations sont également soumises à cette obligation autour des infrastructures dont elles ont la responsabilité. Sept agglomérations en région de plus de 100 000 habitants sont ainsi potentiellement concernées. Toutes n'ont pas pris conscience de l'importance de réaliser leur PPBE et de la charge qui leur incombe de traiter les nuisances générées par les réseaux routiers qu'elles gèrent. Les retardataires sont incités à se conformer à brève échéance.

L'État poursuivra la mise en œuvre de son programme de protection contre le bruit en provenance de ses infrastructures terrestres. Il contribuera également à l'apport de solutions aux collectivités et aux particuliers visant à contrôler et atténuer les nuisances sonores subies.

Résultats attendus

⌘ Finaliser en juin 2012 les cartographies sonores des grandes infrastructures et agglomérations régionales

⌘ Diminuer l'exposition individuelle et collective dans les points noirs du bruit



Mur anti-bruit

Les opérations

Résorber les points noirs du bruit sur le réseau routier national non concédé

Mettre en œuvre le programme de re-qualification des infrastructures routières de l'État et du programme de résorption

des points noirs du bruit isolés

Indicateur de suivi

Nombre de points noirs du bruit résorbés

Sensibiliser et aider les collectivités à la mise en œuvre de la cartographie sonore de leur agglomération

Faire un rappel institutionnel des dispositions réglementaires résultant des directives européennes en matière de cartographie sonore auprès des collectivités concernées

Partager des expériences réussies

Indicateur de suivi

Nombre de cartes de bruit établies

Aider les collectivités à informer les populations sur la protection sonore des lieux de vie

Diffuser auprès des collectivités des informations pédagogiques à transmettre aux particuliers sur les mesures techniques et financières de protection contre

les nuisances sonores générées par le transport terrestre

Indicateurs de suivi

Formalisation des informations (guides, plaquettes)

Nombre de collectivités touchées

Informar les collectivités des mesures de prévention du bruit lors d'établissement des PPBE (résorption des points noirs du bruit)

Mettre en place des actions d'information (mise en place de relais de formation et de supports pédagogiques) à l'attention des agents des collectivités territo-

riales concernées sur la prévention des nuisances sonores liées aux transports terrestres

Indicateurs de suivi

Nombre de collectivités touchées

Nombre de points noirs du bruit résorbés

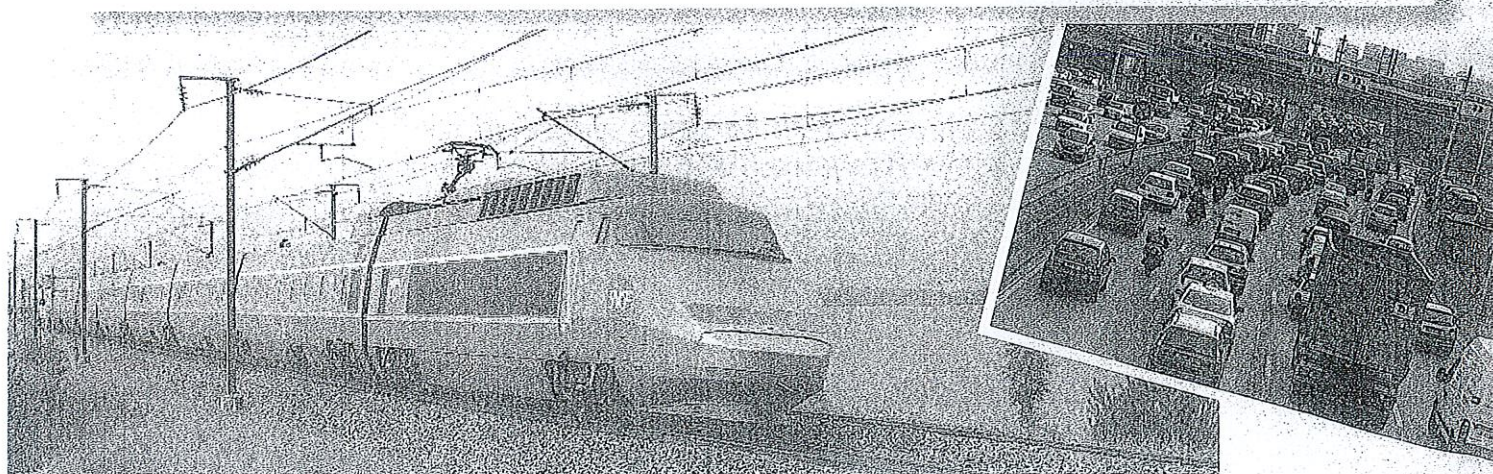
Amplifier les diagnostics « bruit » des logements neufs à leur réception

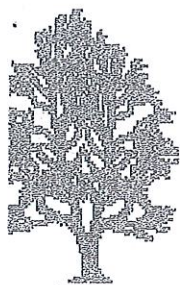
Mobiliser des expertises techniques et juridiques de résorption du bruit par les services (DREAL, DDTM et CETE) sur

certaines logements ciblés (plainte ou mal façon)

Indicateur de suivi

Nombre de logements neufs et rénovés diagnostiqués sur le bruit





La ville durable pour tous

Pilotes

ARS, DREAL

Partenaires associés

ARS, DDTM, LMCU, collectivités, CAUE 59, CAUE 62, ENRx, architectes, promoteurs

Références PNSE 2

Santé et transports : action 13

Diminuer l'impact du bruit : action 37

Quelques chiffres

régionaux

95% de la population vit dans des espaces à dominante urbaine

4 millions

d'habitants, densité de population de 320 habitants par km²

126 mètres

d'autoroutes et de voies nationales par km² (67 au niveau national)

10 000

hectares de friches, soit environ 8% du territoire régional et près de 50% de la surface nationale

Contexte, état des lieux

La région Nord - Pas-de-Calais est caractérisée par une population importante regroupée sur un territoire limité (deux départements). De fait, la densité démographique élevée classe la région au 2^{ème} rang des régions derrière l'Ile-de-France.

L'urbanisme et l'aménagement du territoire ont un impact déterminant sur la santé : l'exposition des populations aux pollutions environnementales (air, bruit, sol pollué...) dépend à la fois du cadre de vie offert aux habitants mais également des aménagements proposés (offres de transport, proximité industrie...).

La concentration d'activités polluantes ou d'aménagements urbains lourds (routes) conduit à créer une surexposition de certaines populations conduisant à une inégalité sociale. Outre les aspects environnementaux, le développement des quartiers devra intégrer cette dimension afin de permettre à tous de profiter d'un environnement sain.

Dans cette perspective, l'action vise à la promotion de la santé-environnement

dans l'urbanisme durable auprès des professionnels de l'aménagement (architectes, urbanistes, écologues...) et dans le développement de projets urbains. La professionnalisation de la santé-environnement dans l'aménagement urbain nécessitera le développement d'outils et de référentiels sur la base de l'évaluation environnementale déjà réalisée dans un certain nombre de dossiers (SCOT, routes...).

Les préoccupations de PNSE2, en particulier la lutte contre les inégalités, doivent conduire la stratégie de l'action en veillant en particulier à l'accès pour tous au logement dans un environnement urbain préservé des atteintes à la santé des populations.

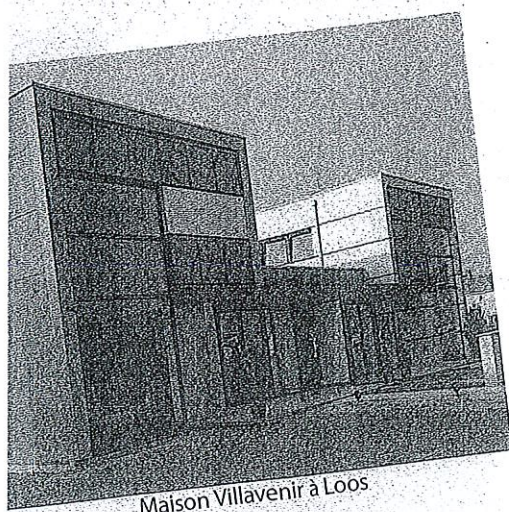
Les actions développées devront s'appuyer sur les démarches déjà engagées en région : groupe de travail « urbanisme durable » de l'Aire métropole de Lille (AML) et son « Guide de référence renouvellement urbain durable 2015 », actions menées par le Centre ressource de développement durable (CERDD)....

Résultats attendus

- ⌘ Améliorer la prévention des risques sanitaires liés à l'environnement au travers de l'aménagement du territoire et plus particulièrement des documents d'urbanisme, la qualité des constructions
- ⌘ Éclairer les décideurs dans la réalisation d'opération ou de planification d'aménagement du territoire garantissant à toutes les populations

l'accès aux zones préservées des nuisances et des risques sanitaires environnementaux

- ⌘ Éclairer les décideurs dans la réalisation des logements (qualité recherchée dans l'isolation, aération, matériaux sains)
- ⌘ Produire des documents de référence pour les collectivités et les aménageurs



Maison Villavenir à Loos

Les opérations

Mettre en œuvre un club régional « Ville durable-atelier écoquartier »

Animer un réseau régional de rencontres des différents acteurs permettant :

- la confrontation des expériences, l'aide par l'expertise et l'échange de pratiques,
- la diffusion de l'information relative aux différents appels à projets,
- la communication des programmes

- de sensibilisation existants, l'élaboration de formations spécifiques (en fonction des besoins spécifiques en région),
- la diffusion des programmes de formation auprès des collectivités et des professionnels à la démarche « Ville durable », ...

Indicateurs de suivi

Nombre annuel de réunions
Nombre et nature des participants
Nombre de communication

Sensibiliser et former à la démarche « Ville durable »

Organiser des ateliers thématiques à destination des collectivités et des agents des services de l'État

Organiser des manifestations de sensibilisation à destination des élus et des professionnels de l'aménagement

Indicateurs de suivi

Nombre d'ateliers thématiques organisés
Nombre de personnes participant aux différentes journées organisées de sensibilisation ou de formation

Élaborer des outils en région sur la démarche de la Ville durable pour tous

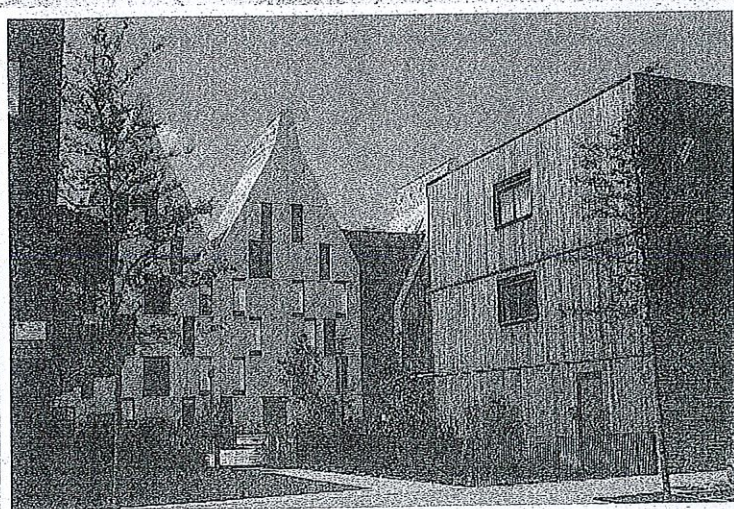
Identifier des besoins auprès des porteurs de projets (cf opérations 1 et 2) et au regard des difficultés auxquelles sont confrontées les collectivités et/ou aménageurs dans le développement de la démarche

Développer des outils se fondant sur les attentes des acteurs et les bonnes prati-

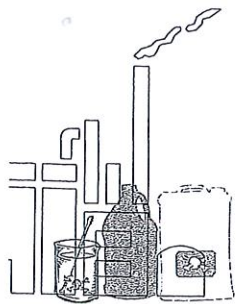
ques développées en région : actualisation et essor de guides ou de cahiers des charges existants, expérimentation (ex : PLU et bruit), évaluation d'opérations déjà réalisées, ...

Indicateurs de suivi

Nombre d'outils développés
Nombre de projets répondant aux spécifications des outils
Nombre de projets prenant en compte la lutte contre les inégalités sociales en comparaison au nombre total de projets



Ecoquartier à Dunkerque



Identifier et étudier les risques sanitaires dans les zones prioritaires

Pilotes
DREAL, ARS

Partenaires associés

CIRE, ATMO, APPA, SPPPI, collectivités, associations, organisations professionnelles

Références PNSE 2

Lutte contre les points noirs environnementaux : action 32

Quelques chiffres

régionaux

1^{er} rang des régions pour la mortalité par la maladie de l'appareil respiratoire

2^{ème} rang des régions en émissions de dioxines

3^{ème} rang des régions en émissions de particules PM_{2,5}

13% du nombre de sites pollués recensés en France

Contexte, état des lieux

La région est caractérisée à la fois par une densité démographique importante, qui la place au 2^{ème} rang des régions derrière l'Ile-de-France, et une forte imbrication de zones industrielles et urbaines, entrecoupée d'un réseau dense de voies terrestres et une façade maritime très active.

La région présentant par ailleurs les taux les plus élevés de France en termes d'indices comparatifs de mortalité, l'hypothèse d'un impact significatif des pollutions environnementales (air, bruit, sol pollué, ondes électromagnétiques...) sur la santé des populations est fondée. Toutefois il est difficile de démontrer que l'environnement dégradé est à l'origine de l'état sanitaire de notre population.

D'autres causes, comportementales ou génétiques, peuvent en masquer le lien. En utilisant une approche de type « étude d'impact », il est possible d'évaluer les risques sanitaires au regard des expositions cumulées de l'ensemble des émissions au sein d'une aire géographique donnée, notamment en cas de pollutions

atmosphériques multiples. Ce peut être le cas des concentrations industrielles associées aux trafics routiers, ferroviaires, maritimes, aéroportuaires,

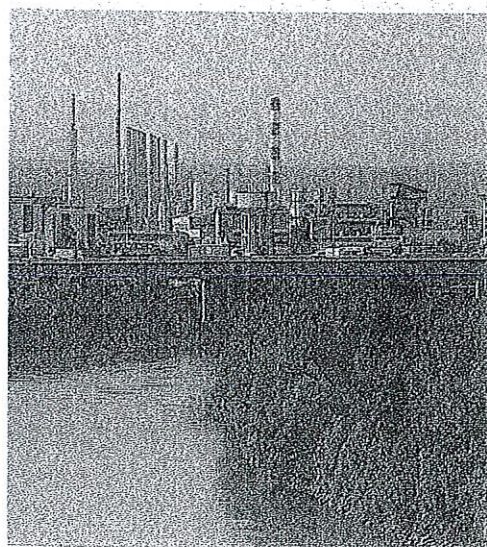
La région a été initiatrice de telles études, menées de 2004 à 2006 sur les deux territoires de Dunkerque et de Calais. Une 3^{ème} est entreprise sur le territoire compris entre les agglomérations de Denain et d'Aniche.

Au-delà des constats, il importe de mettre en œuvre les mesures de gestion des sources d'émissions et des milieux pour en limiter l'impact sur les populations, notamment parmi les plus vulnérables. Il pourra s'agir ainsi de préserver des espaces de vie et de biodiversité. Il apparaît également nécessaire de définir la surveillance environnementale voire humaine pour mieux en établir les impacts sanitaires.

Résultats attendus

- ⌘ Identifier et cartographier les zones d'expositions prioritaires et établir une méthode de hiérarchisation,
- ⌘ Mettre en œuvre et adapter des méthodes existantes d'évaluation des risques environnementaux et sanitaires

- ⌘ de type « études d'impact » sur les zones prioritaires d'exposition,
- ⌘ Prendre les mesures de gestion et de surveillance adaptées dans les zones étudiées.



Paysage industriel

Les opérations

Élaborer une méthode d'identification et de suivi des zones prioritaires et une stratégie de mise en œuvre des études

Mettre en place un groupe de travail réunissant les compétences techniques régionales en matière de suivi environnemental ou sanitaire

Définir des critères d'identification et de hiérarchisation de zones

Indicateur de suivi
Nombre de zones prioritaires identifiées et hiérarchisées

Mettre en œuvre au niveau local des études environnementales et sanitaires des zones identifiées

Diagnostiquer l'état des milieux des zones prioritaires et évaluer les risques sur les populations concernées

Restaurer les milieux et la biodiversité,
Mettre en place une surveillance de l'état des milieux

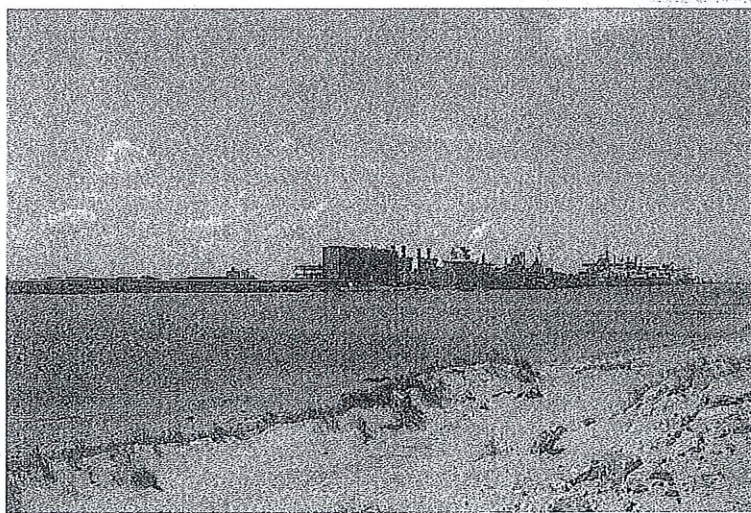
Mettre en œuvre des actions concertées de santé publique pour évaluer l'im-

pact sanitaire des populations exposées

Cartographier les zones à risques

Prendre en compte dans les documents d'urbanisme des zones étudiées les usages des sols adaptés aux risques

Indicateurs de suivi
Nombre d'études de zones
Nombre de mesures de restauration et de gestion des milieux
Nombre de surveillances environnementales ou sanitaires



Zone industrielle de Dunkerque





PRÉFÈTE DU PAS-DE-CALAIS

Direction Départementale des Territoires et de la Mer
Service Urbanisme/Planification
Unité Animation Evaluation Territoriale
en Planification (AETP)
Affaire suivie par : Colette Berteloot
colette.berteloot@pas-de-calais.gouv.fr
☎ 03 21 22 99 99 Fax 03 21 55 01 49

ARRAS, le **28 OCT. 2015**

OBJET : - Révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de SAILLY-SUR-LA-LYS
- Eléments de PAC de la DDTM

1 : PRESENTATION DE LA COMMUNE :

La commune urbaine de Sailly-sur-la-Lys de 4 046 habitants (source INSEE 2011) a rejoint la Communauté de Communes Flandres Lys le 1^{er} janvier 2014.

Celle-ci ne détenant pas la compétence urbanisme, la commune a repris cette compétence et a prescrit la révision du PLU par délibération du 18 décembre 2014.

2: URBANISME ET PLANIFICATION:

L'urbanisme est actuellement régi par un PLU Intercommunal de la Communauté de Communes Mont de Flandre-Plaine de la Lys approuvé le 30 juin 2009. Le futur PLU devra être compatible avec :

- le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Artois-Picardie approuvé le 20 novembre 2009 en cours de révision,
- le Plan de Gestion des Risques Inondations (PGRI) en cours d'élaboration,
- le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de la Lys approuvé le 6 août 2010,
- les dispositions du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la Flandre Intérieure approuvé le 17 avril 2009 et mis en révision le 23 juin 2015,
- le PLH Flandres Lys en cours d'élaboration,
- le Plan de Prévention des Risques Inondation de la vallée de la Lys Aval approuvé le 21 juillet 2005.

Ce PLU devra également prendre en compte le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) Nord Pas-de-Calais approuvé le 4 juillet 2014.

3 : RISQUES :

3-1 : Informations générales

Dossier Départemental des Risques Majeurs

Pour information, le Dossier Départemental des Risques Majeurs (DDRM) a été mis à jour en 2012.

Ce document est disponible sur le site internet des services de l'État par le lien suivant :

<http://www.pas-de-calais.gouv.fr/Politiques-publiques/Prevention-des-risques-majeurs>

Munitions anciennes de guerre

Dans le DDRM, toutes les communes du Pas-de-Calais sont concernées par le risque lié aux munitions anciennes de guerre. Cette information devra figurer dans le rapport de présentation.

Les risques liés aux Transports de Matières Dangereuses

Tout le territoire du département du Pas-de-Calais est concerné par le risque lié aux Transports de Matières Dangereuses. Cette information devra figurer dans le rapport de présentation.

A ce titre, le Dossier Départemental des Risques Majeurs rappelle que l'intégration de ce risque dans les documents de planification représenterait un atout indispensable (Cf. page 139 du DDRM 2012).

Les arrêtés de catastrophes naturelles

Pour rappel, l'arrêté de catastrophe naturelle paru au JO du 30/12/1999 a été pris pour tout le département.

Ci-joint, pour la commune, le tableau les reprenant :

Numéro INSEE	Nom de la commune	Événement	DEBUT	FIN	ARRETE	JO	Reconnue / non reconnue
62736	Sailly-sur-la-Lys	mouvements de terrain consécutifs à la sécheresse	01/05/89	31/12/90	14/01/92	05/02/92	R
62736	Sailly-sur-la-Lys	inondations et coulées de boue	19/12/93	02/01/94	11/01/94	15/01/94	R
62736	Sailly-sur-la-Lys	inondations et coulées de boue	25/12/94	31/12/94	18/07/95	03/08/95	R
62736	Sailly-sur-la-Lys	inondations et coulées de boue	17/01/95	05/02/95	26/12/95	07/01/96	R
62736	Sailly-sur-la-Lys	mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols	01/01/96	31/12/96	27/12/00	29/12/00	R
62736	Sailly-sur-la-Lys	inondations et coulées de boue et mouvement de terrain (*)	25/12/99	29/12/99	29/12/99	30/12/99	R
62736	Sailly-sur-la-Lys	inondations et coulées de boue	05/03/12	07/03/12	11/06/12	15/06/12	R

Programmes d'Action de Prévention des Inondations (PAPI)

Une démarche PAPI est en cours sur le territoire de la commune de SAILLY-SUR-LA-LYS. L'Établissement Public Territorial de Bassin (EPTB) Lys (ex SYMSAGEL) pilote le PAPI de la Lys. Pour assurer une cohérence entre les objectifs du PAPI et ceux du PLU, il est opportun d'associer et de consulter cet organisme.

Directive Inondation (DI)

Le PLU de SAILLY-SUR-LA-LYS est concerné par le Territoire à Risque important d'Inondation (TRI) de Béthune-Armentières défini par arrêté préfectoral le 26/12/2012. La structure porteuse identifiée pour ce TRI est l'EPTB Lys (ex. SYMSAGEL) qui animera l'écriture d'une Stratégie Locale de Gestion du Risque d'Inondation (SLGRI), en partenariat avec les acteurs de l'aménagement et de la gestion des eaux.

Un porter à connaissance a été transmis aux communes concernées en date du 15/09/2014. Il contient les cartographies des surfaces inondables et les risques pour trois types d'événements (fréquent, moyen, extrême). L'ensemble des cartographies et des rapports associés sont disponibles sur le site de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement du Nord – Pas-de-Calais à l'adresse suivante : <http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/Cartographie-des-TRI>.

En application de l'article L.111-1-1 du code de l'urbanisme et en l'absence de SCOT intégrateur, le PLU devra être compatible avec les objectifs de gestion des risques d'inondation et les orientations fondamentales définis par le PGRI, ou rendu compatible dans un délai de trois ans.

Le PGRI est disponible en consultation du public jusqu'au 18 juin 2015 à l'adresse suivante :

<http://consultation.eau-artois-picardie.fr/docs/PGRI-Artois-Picardie-Dreal.pdf>

Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Il exprime les objectifs et projets de la collectivité locale en matière de développement économique et social, d'environnement et d'urbanisme à l'horizon de 10 à 20 ans.

La prise en compte du risque dépendra de l'importance des aléas en termes de surface et d'intensité, et de leur localisation (par exemple, développer la commune en dehors des zones à risques).

3-2 : Tableaux d'intégration des risques dans le PLU

Les tableaux d'intégration des données risques sont élaborés en fonction des thématiques présentes sur le territoire : **inondation, mouvements de terrain**.

Chaque tableau se compose de deux parties :

- 1^{ère} partie : PAC « risques »

La première partie constitue le PAC « risques » et liste les obligations législatives et réglementaires (PGRI, SDAGE, PPR...) et les aléas qui ont un impact sur l'aménagement du territoire de la commune de SAILLY-SUR-LA-LYS.

- 2^e partie : préconisations pour la prise en compte des risques dans le PLU

La deuxième partie préconise pour chaque document du PLU de la commune, les éléments à intégrer permettant une prise en compte efficace du risque.

Tableaux d'intégration des données risques

1ère partie : PAC « risques »		2e partie : préconisations pour la prise en compte des risques dans le PLU				
Inondations	Rapport de présentation	OAP Orientation(s) d'Aménagement Programmé(s)	PADD Plan d'Aménagement et de Développement Durable	Règlement	Documents graphiques	Annexes/ servitudes
	Exposer l'existence des risques affectant le territoire concerné et leurs incidences sur l'occupation des sols	-	Projet de la collectivité et prise en compte des risques	Réglementer la prise en compte des aléas	Faire afficher l'ensemble des aléas	Insérer tous les documents de prise en compte des risques
	Plan de Prévention des Risques Naturels de la Lys aval approuvé le 21/07/2005.	-	Quelques exemples : • Développer la commune en dehors des zones à risques ; • Réaménager le centre-ville en prenant en compte le risque (ex : aléa fort en centre urbain) ; • etc...	Ce PPRN est approuvé, un renvoi vers le règlement ainsi qu'au zonage réglementaire de ce PPRN devra figurer pour les zones concernées.	-	Ce PPRN vaut servitude d'utilité publique.
	Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI)	-		Préserver et restaurer les zones naturelles d'expansion de crues (ZEC) afin de réduire l'aléa inondation dans les zones urbanisées	-	-
Obligations législatives et réglementaires (PPRI, PGRI, SDAGE...)	Compatibilité en l'absence de SCOT intégrateur		Dans l'attente de l'approbation du PGRI, la compatibilité est à démontrer avec le SDAGE du Bassin Artois-Picardie.	Le PLU devra être compatible avec le SAGE. Ces documents définissent les objectifs et les orientations pour lutter contre les inondations.	-	-
	SDAGE du Bassin Artois-Picardie, approuvé le 20 novembre 2009. SAGE de la Lys approuvé le 06 août 2010.	-		Interdiction des projets en zone inondable non urbanisée et en zone humide. (cf Volet DI – I- Informations générales)		

Tableaux d'intégration des données risques

1ère partie : « risques »		2e partie : préconisations pour la prise en compte des risques dans le PLU				
Inondations		Rapport de présentation	OAP Orientation(s) d'Aménagement Programmée(s)	PADD Plan d'Aménagement et de Développement Durable	Règlement	Documents graphiques
		Exposer l'existence des risques affectant le territoire concerné et leurs incidences sur l'occupation des sols.	-	Projet de la collectivité et prise en compte des risques	Réglementer la prise en compte des aléas	Faire afficher l'ensemble des aléas
Obligation de prise en compte des risques. (Article L121-1 du code de l'urbanisme) Aléas DI (Directive Inondation) Aléas PPR approuvé	Les cartographies des surfaces inondables relatives à la Directive Inondation (DI) ont été transmises le 15/09/2014 (PAC DI du TRI de BETHUNE-ARMENTIÈRES)	Présenter les thématiques, les phénomènes, les aléas et les conséquences sur le développement du territoire et l'urbanisation. Exposer la réflexion menée pour l'intégration des risques dans le développement de la commune (contraintes, mesures, choix, ...).	Signaler ce risque si des OAP sont concernées.	Le PADD doit intégrer la thématique inondation dans les projets d'aménagement du territoire et justifier des choix réalisés en zone à risque. La prise en compte du risque dépendra de l'importance des aléas en termes de surface et d'intensité, et de leur localisation.	Prendre en compte l'ensemble des aléas dans le règlement. (Cf. Annexe 1 du PAC DI)	Les enveloppes des événements Fréquent (décennal) et Extrême (millénal) pourront être identifiées au plan de zonage.
	Plan de Prévention des Risques Naturels de la Lys aval approuvé le 21/07/2005. Des Zones inondées constatées (ZIC) ont été relevées sur la commune de SAILLY-SUR-LA-LYS en 1993, avec des hauteurs d'eaux non connues.	Joindre des cartographies par type de phénomènes rencontrés. (Cf. Annexe 1 du PAC DI) (Cf. volet PPRN, AZI et ZIC – 3. Éléments complémentaires aux tableaux de données)		(Cf. volet PPRN, AZI et ZIC – 3. Éléments complémentaires aux tableaux de données)	Prendre en compte l'ensemble des aléas dans le règlement. (Cf. volet PPRN ; AZI et ZIC – 3. Éléments complémentaires aux tableaux de données)	Les enveloppes des aléas connus devront être identifiées dans le document d'urbanisme. Il faudra préciser que dans ces enveloppes « à risques identifiés », des dispositions spécifiques y sont associées et qu'elles devront être intégrées dans le document d'urbanisme.
Remontées de nappes (données BRGM)	Sensibilité aux remontées de nappe phréatique allant jusqu'à un niveau moyen à très élevé sur la commune de SAILLY-SUR-LA-LYS.	Présenter l'aléa et ses conséquences sur l'urbanisation. (Cf. volet Remontées de nappe phréatique – 3. Éléments complémentaires aux tableaux de données)	Signaler ce risque si des OAP sont concernées par un niveau d'aléa à minima moyen.	Signaler ce risque pour les zones concernées par un niveau d'aléa à minima moyen.	Prendre en compte ce risque dans le règlement pour les zones concernées par un niveau d'aléa à minima moyen.	
						Les cartographies des aléas du PPRN pourront être annexées au PLU. (Cf. volet PPRN, AZI et ZIC – 3. Éléments complémentaires aux tableaux de données)

Inserer tous les documents de prise en compte des risques

Tableaux d'intégration des données risques

1ère partie : « risques »		2e partie : préconisations pour la prise en compte des risques dans le PLU					
Mouvements de terrain	Rapport de présentation	OAP Orientation(s) d'Aménagement Programmée(s)	PADD Plan d'Aménagement et de Développement Durable	Règlement	Documents graphiques	Annexes/ servitudes	
	<i>Exposer l'existence des risques affectant le territoire concerné et leurs incidences sur l'occupation des sols</i>	-	<i>Projet de la collectivité et prise en compte des risques</i>	<i>Réglementer la prise en compte des aléas</i>	<i>Faire afficher l'ensemble des aléas</i>	<i>Insérer tous les documents de prise en compte des risques</i>	
Obligation de prise en compte des risques : Intégration des aléas/Données mouvement de terrain (Article L121-1 du code de l'urbanisme) <u>Données BRGM</u> Retrait-gonflement des sols argileux Sismicité	<u>Retrait/gonflement des sols argileux :</u> Les niveaux d'aléas identifiés par le BRGM sur la commune de SAILLY-SUR-LA-LYS sont à priori nul à moyen . Présenter les thématiques, les phénomènes, les aléas et les conséquences sur le développement du territoire et l'urbanisation. Exposer la réflexion menée pour l'intégration des risques dans le développement de la commune (contraintes, mesures, choix, ...). Signaler ce risque si des OAP sont concernées. Le PADD doit intégrer la thématique mouvement de terrain dans les projets d'aménagement du territoire et justifier des choix réalisés en zone à risque. La prise en compte du risque dépendra de l'importance des aléas en termes de surface et d'intensité, et de leur localisation. (Cf. volet retrait/gonflement des sols argileux – 3. Eléments complémentaires aux tableaux de données) Prendre en compte les dispositions constructives spécifiques qui s'appliquent. (Cf. volet sismicité – 3. Eléments complémentaires aux tableaux de données)	-	Signaler ce risque. -	Prendre en compte les dispositions constructives spécifiques qui s'appliquent. (Cf. volet sismicité – 3. Eléments complémentaires aux tableaux de données)	-	Les enveloppes des aléas connus devront être identifiées dans le document d'urbanisme. Il faudra préciser que dans ces enveloppes « à risques identifiés », des dispositions spécifiques y sont associées et qu'elles devront être intégrées dans le document d'urbanisme. Les cartographies des aléas pourront être annexées au PLU.	

3-3 : Éléments complémentaires aux tableaux de données

A – Remontées de nappe phréatique

Dans le règlement, une information à l'intention des pétitionnaires / porteurs de projets devra figurer afin qu'ils prennent en compte ces risques, en vérifiant la stabilité des sols et des constructions projetées.

Sur le plan de zonage et dans le règlement, pour les zones sensibilité moyenne / forte / très élevée, nappe affleurante (données du BRGM), il conviendra d'afficher la recommandation suivante :

« Le pétitionnaire est invité à vérifier le niveau piézométrique de la nappe afin de déterminer les mesures constructives à adopter pour assurer la stabilité et la pérennité de la construction projetée, par exemple par la réalisation de sondages ou d'une étude géotechnique. »

Des informations sur cette thématique sont disponibles sur le site internet du BRGM :

<http://www.inondationsnappes.fr/>

B – Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN), Atlas des Zones Inondables (AZI) et Zones Inondées Constatées (ZIC)

Dans le rapport de présentation et sur le plan de zonage du PLU, les enveloppes d'aléas du PPRN de la Lys aval devront être affichées en rappelant que des dispositions constructives y sont associées.

Dans le règlement, des dispositions constructives y seront associées afin de prendre en compte ce risque.

Pour une meilleure prise en compte du risque inondation, le règlement s'appuiera sur le niveau d'aléa en reprenant les mesures suivantes :

Enjeux Aléas	Fort (H>1.00m)		Moyen (0,5m<H<1m)		Faible (H inconnue ou H<0,5m)	
	Projet nouveau	Modification ou extension d'un bâtiment	Création d'un nouveau bâtiment	Modification ou extension d'un bâtiment	Création d'un nouveau bâtiment	Modification ou extension d'un bâtiment
Zone urbanisée / urbanisable	Interdire les nouvelles constructions sauf exploitations agricoles liées au fonctionnement d'une exploitation existante avec surface de plancher créée au-dessus de la côte d'eau connue + 20 cm	Autoriser sous réserve de : → ne pas créer de cave/sous-sol → ne pas créer de surface de plancher au-dessous de la côte d'eau connue + 20cm → limiter à 20 % maximum l'emprise au sol totale sur l'unité foncière	Autoriser sous réserve de : → ne pas créer de cave/sous-sol → ne pas créer de premier niveau d'habitation ou de surface de plancher au-dessous de la côte d'eau connue + 20cm → limiter à 20 % maximum l'emprise au sol totale sur l'unité foncière	Autoriser sous réserve de : → ne pas créer de cave/sous-sol → ne pas créer de surface de plancher au-dessous de la côte d'eau connue + 20cm → limiter à 20 % maximum l'emprise au sol totale sur l'unité foncière	Autoriser sous réserve de : → ne pas créer de cave/sous-sol → ne pas créer de premier niveau d'habitation ou de surface de plancher au-dessous de la côte d'eau connue + 20cm ou du TN + 50cm si la hauteur d'eau n'est pas connue. → limiter à 20 % maximum l'emprise au sol totale sur l'unité foncière	Autoriser sous réserve de : → ne pas créer de cave/sous-sol → ne pas créer de surface de plancher au-dessous de la côte d'eau connue + 20cm ou du TN + 50cm si la hauteur d'eau n'est pas connue. → limiter à 20 % maximum l'emprise au sol totale sur l'unité foncière
Zone non urbanisée	Interdire les nouvelles constructions sauf exploitations agricoles liées au fonctionnement d'une exploitation existante : → prescription : surface de plancher créée au-dessus de la côte d'eau connue + 20 cm					

L'emprise au sol correspond à la projection verticale du volume de la construction, tous débords et surplombs inclus. Toutefois, les ornements tels que les éléments de modénature et les marquises sont exclus, ainsi que les débords de toiture lorsqu'ils ne sont pas soutenus par des poteaux ou des encorbellements.

La surface de plancher correspond à une surface close et couverte sous une hauteur sous plafond supérieure à 1,80 m, calculée à partir du nu intérieur des murs. Sont exclus les surfaces des vides et des trémies, les aires de stationnement, les caves ou celliers, les combles et les locaux techniques.

Le niveau d'habitation s'entend comme le plancher bas de l'espace privatif de l'unité d'habitation. Ne sont pas concernés les niveaux utilisés exclusivement pour l'accès des habitants ou pour le stockage (hall, caves,...), de même que ceux réservés à d'autres destinations que l'habitation.

L'unité foncière correspond à une propriété foncière d'un seul tenant composée d'une parcelle ou d'un ensemble de parcelles appartenant à un même propriétaire ou à la même indivision.

Les autres mesures à intégrer sont les suivantes :

- ✓ Identifier les secteurs où les haies doivent être conservées ou plantées ;
- ✓ Classer les secteurs exposés au risque d'inondation en zone naturelle afin de préserver l'état initial de l'environnement en vue de maintenir et favoriser les écoulements et les infiltrations ;
- ✓ Favoriser l'infiltration au plus près, etc ...

C – Le retrait gonflement des sols argileux

Dans le règlement, une information à l'intention des pétitionnaires/porteurs de projets devra figurer afin qu'ils prennent en compte ces risques, en vérifiant la stabilité des sols et des constructions projetées.

Sur le plan de zonage et dans le règlement, pour les **zones en aléa moyen/fort**, il conviendra d'afficher la recommandation suivante :

« Le pétitionnaire est invité à vérifier la présence d'argile afin de déterminer les mesures constructives à adopter pour assurer la stabilité et la pérennité de la construction projetée, par exemple par la réalisation de sondages ou d'une étude géotechnique. »

Ci-jointes, pour rappel, les précautions à prendre vis-à-vis des sols argileux :

Pour les constructions neuves :

- Identifier la nature du sol ;
- Adapter les fondations ;
- Rigidifier la structure et désolidariser les bâtiments accolés.

Pour les constructions existantes :

- Éviter les variations localisées d'humidité ;
- Être vigilant vis-à-vis des plantations d'arbres.

Des informations sur cette thématique sont disponibles sur le site internet suivant :

<http://www.georisques.gouv.fr/dossiers/alea-retrait-gonflement-des-argiles/#/>

D – Sismicité

Dans le règlement, une information à l'intention des pétitionnaires/porteurs de projets devra figurer afin qu'ils prennent en compte ce risque, en adaptant les constructions projetées au niveau de sismicité.

Les dispositions constructives s'appliquent en fonction du type d'usage et elles relèvent du code de la construction.

- Articles R563-1 à R563-8 du Code de l'Environnement modifiés par le décret no 2010-1254 du 22 octobre 2010 relatif à la prévention du risque sismique ;
- Article D.563-8-1 du Code de l'Environnement créé par le décret no 2010-1255 du 22 octobre 2010 portant sur la délimitation des zones de sismicité du territoire français et modifié par le décret n°2015-5 du 6 janvier 2015.

Des informations sont disponibles sur les sites suivants :

<http://www.planseisme.fr/Zonage-sismique-de-la-France.html>

<http://www.sisfrance.net/>

Ci-joint, pour rappel, les règles de construction parasismique :

	Zone 2 (faible)
Bâtiments neufs	Règles de construction parasismique pour les bâtiments nouveaux des catégories d'importance III et IV
Bâtiments existants	- Règles de construction parasismique pour les bâtiments de catégories d'importance III et IV, en cas de remplacement ou d'ajout d'éléments non structuraux (ex : balcons, cheminée). - Règles de construction parasismique pour les bâtiments de catégories d'importance IV, en cas de travaux ayant pour objet d'augmenter de 30 % la surface plancher créée ou supprimant plus de 30 % d'un plancher à un niveau donné.

4 : SECURITE ROUTIERE - AMENAGEMENT NUMERIQUE – BRUIT :

4-1 : Sécurité routière

Est fourni en annexe le tableau de bord des accidents survenus sur la commune entre 2009 et 2013.

Sur la commune de Sailly sur la Lys, entre 2009 et 2013, nous avons relevé 1 accident corporel. Il a engendré 1 blessé hospitalisé.

Ces résultats sont établis à partir des renseignements fournis par les forces de l'ordre. Il n'est pas exclu que d'autres accidents se soient produits sans que celles-ci ne soient prévenues. Ces éléments ne seraient alors pas recensés.

En outre, l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière du Pas-de-Calais prend en compte les accidents corporels. Aussi, les accidents matériels ne sont pas recensés.

4-2 : Bruit

Loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit

Article 13 (repris à l'article L.571-10 du code de l'environnement)

Dans chaque département, le préfet recense et classe les infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic. Sur la base de ce classement, il détermine, après consultation des communes, les secteurs situés au voisinage de ces infrastructures qui sont affectés par le bruit, les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte pour la construction de bâtiments et les prescriptions techniques de nature à les réduire.

Les secteurs ainsi déterminés et les prescriptions relatives aux caractéristiques acoustiques qui s'y appliquent sont reportés dans les plans d'occupation des sols des communes concernées. Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article, et notamment les conditions de l'information des constructeurs et du classement des infrastructures en fonction du bruit.

Les infrastructures prises en compte sont le réseau ferré (RFF), le réseau autoroutier concédé (C) ou non (NC), le réseau routier national (RN) ainsi que les projets d'infrastructure, le réseau routier départemental (RD) et les voies communales (VC) selon leur importance.

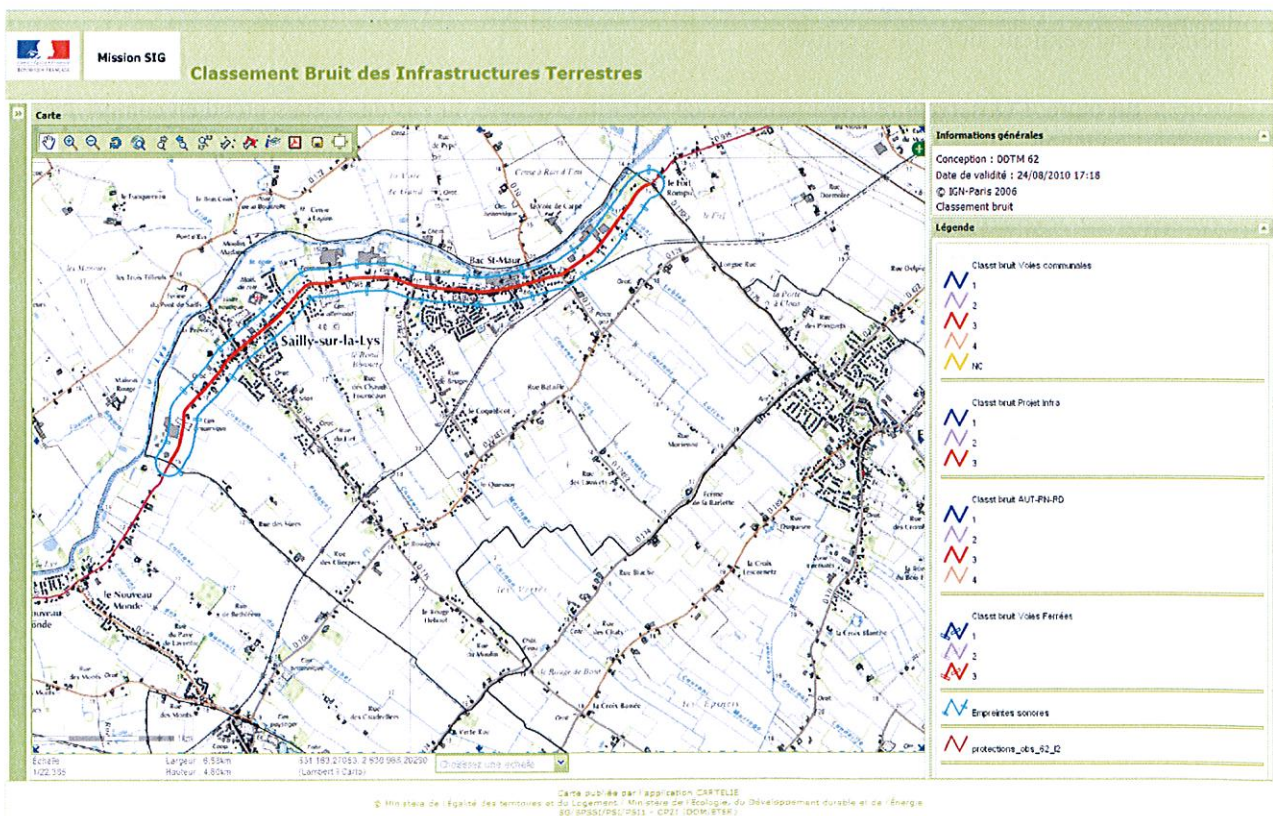
Le territoire de la commune de SAILLY-SUR-LA-LYS est concerné par les différentes zones de bruit suivantes :

- Départementale 945 du PR 13 + 000 au PR 17 + 806 classée en niveau 3 avec une incidence de 100m de part et d'autre de la route ;

Il est à noter que les largeurs affectées s'appliquent dans le cas des infrastructures routières à partir du bord de chaussée (limite de la partie revêtue, incluant notamment la bande d'arrêt d'urgence le cas échéant), et dans le cas des infrastructures ferroviaires à partir du rail extérieur;

Les arrêtés préfectoraux pris en application de cette réglementation, disponible sur le site Intranet (<http://intra.dde-pas-de-calais.i2/les-arretes-prefectoraux-de-a1787.html>), sont les arrêtés préfectoraux suivants :

- Arrêté préfectoral de classement des autoroutes et voies ferrées en date du 23 août 1999 ;
- Arrêté préfectoral de classement des routes nationales en date du 14 novembre 2001 ;
- Arrêté préfectoral modificatif de classement des routes départementales en date du 13 janvier 2003 ;
- Arrêté préfectoral modificatif de classement des voiries communales en date du 21 juillet 2011 ;
- Arrêté préfectoral de classement des projets, modifications d'infrastructures et transformations significatives en date du 15 novembre 2005.



4-3 : Aménagement Numérique du Territoire

Le très haut débit mobile à travers la 4G : la commune de Sailly-sur-la-Lys ne fait pas l'objet d'un classement en zone prioritaire au regard des obligations de déploiement du réseau 4G. (extrait de la liste définie en janvier 2012 par l'autorité de régulation des communications électroniques et des postes (ARCEP).

Les antennes relais : d'après l'ARCEP, 2 antennes relais sont implantées sur le territoire de la commune, au niveau de l'église. Les opérateurs sont Bouygues et SFR.

Le très Haut débit internet (voir cartographie – données de l'Observatoire France Très Haut Débit)
Pour le territoire de la commune de Sailly-sur-la-Lys, la couverture ADSL est de très mauvaise qualité puisque plus de 97 % des logements et locaux professionnels du territoire sont inéligibles pour la réception d'un débit minimum nécessaire à la réception d'internet.

Le déploiement du FttH (fibre jusqu'au domicile)

Sailly-sur-la-Lys se situe en zone publique pour le déploiement de la fibre optique, tel que précisé dans le schéma directeur régional d'aménagement numérique. La commune étant située en zone publique, c'est le Syndicat Mixte Fibre Numérique 59-62 qui déploiera des solutions permettant un accès au très haut débit. La commune est concernée par la phase 1 du déploiement en FttH.

Quelques enjeux émergents liés à l'aménagement numérique justifient pleinement que cette thématique soit prise en compte dans les documents d'urbanisme

Les nouveaux usages créés par internet et les réseaux numériques se sont imposés tant auprès du grand public que des entreprises : web, courrier électronique, téléphonie illimitée, visioconférence, ,...

L'essor d'internet conduit à l'accélération de mutations économiques et sociales qui tendent à bouleverser les rapports entre les différents acteurs socio-économiques.

Ainsi, l'aménagement numérique constitue un enjeu stratégique, déterminant pour le développement économique, social et culturel du territoire. Les technologies de l'information et de la communication auront un impact croissant sur les déplacements et sur la localisation des populations et des activités économiques.

Pourcentage de logements et locaux professionnels:
par classes de débit



Fond

Statistiques

Accès chez l'abonné

☒ DSL sur

☒ cuivre

☒ Câble

☒ Fibre FTTH

Aide

Plus encore

Site du Plan

Sailly-sur-la-Lys (PAS-DE-CALAIS)



Le tableau de bord détaillé proposé actuellement dans CONCERTO n'est pas un outil statistique. En effet, la comparaison de deux chiffres ne saurait être considérée comme une technique statistique pour analyser une évolution dans le temps.

Pour établir une telle étude, il faut constituer une série chronologique sur cinq ans et la traiter au moyen de l'assistant statistique de CONCERTO.

La gravité calculée est G4 correspondant au nombre de tués pour 100 accidents

(1) BH + BL pour les années ≥ 2005 , BG + BL pour les années < 2005

(2) BH pour les années ≥ 2005 , BG pour les années < 2005

(3) Une cellule indique 'sans objet' quand la période d'étude est > 12 mois (glissants)
ou quand la période antérieure concernée (1 an ou 5 ans) n'est pas indiquée présente

Le "% moyen / 5 ans" est calculé sur les accidents de la même période des 5 ans précédents

La disponibilité des accidents pour la période d'étude ou les périodes antérieures (1 an ou 5 ans) n'est pas vérifiée

TABLEAU DE BORD DETAILLE DE LA SECURITE DES DEPLACEMENTS - MODELE INTERURBAIN

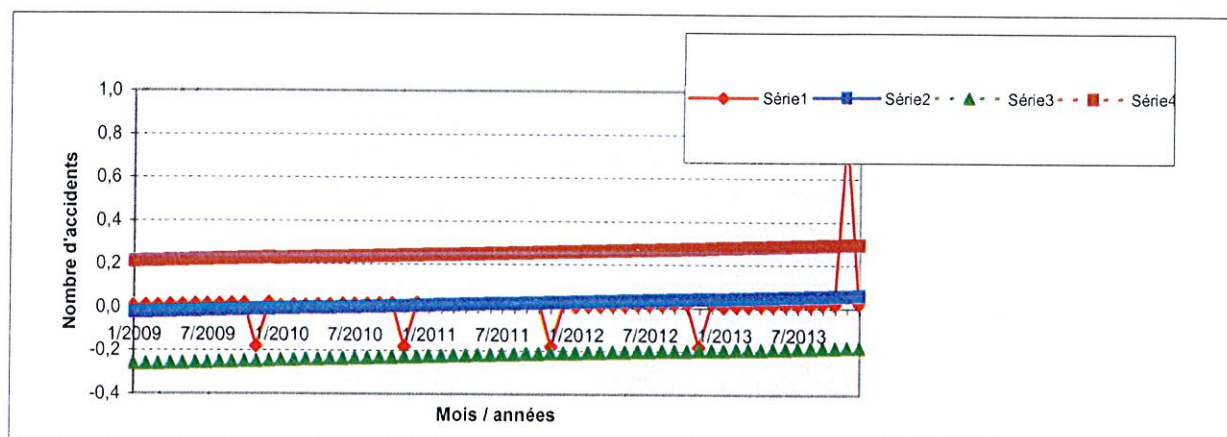
Période d'étude : 01/01/2009 - 31/12/2013

BILAN GLOBAL	Accidents	Accidents mortels	Accidents avec tué(s) ou BH	Victimes	Tués	Total blessés (1)	dont BH (2)
Nbre / période étudiée : 01/01/09 au 31/12/13	1	0	1	1	0	1	1
% / période étudiée	100,0%		100,0%	100,0%		100,0%	100,0%

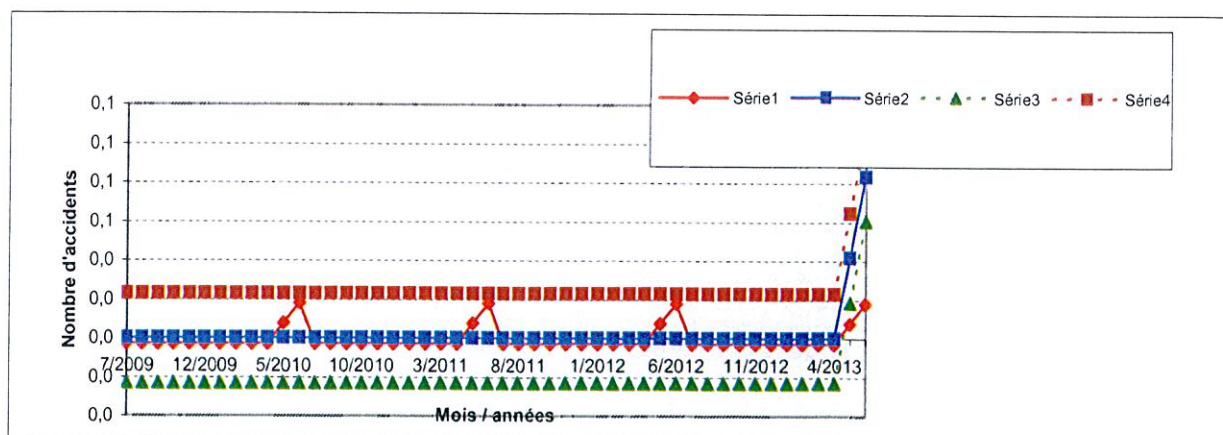
(1) (2) (3) : Voir feuille "Avertissement"

Tendances

Série chronologique mensuelle - méthode de la régression



Série chronologique mensuelle - méthode de la moyenne mobile



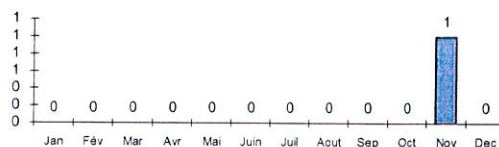
REPARTITION DES ACCIDENTS DANS LE TEMPS

Attention modification de la gravité au 01/01/2005

- Selon le mois

	Nombre
Janvier	0
Février	0
Mars	0
Avril	0
Mai	0
Juin	0
Juillet	0
Aout	0
Septembre	0
Octobre	0
Novembre	1
Décembre	0

- Nombre d'accidents

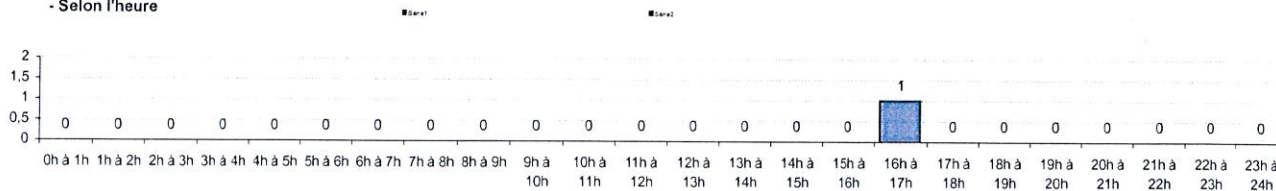


- Selon le jour de la semaine

	Nombre	Nbre Jours
Lundi	0	242
Mardi	0	248
Mercredi	0	246
Jeudi	1	245
Vendredi	0	249
Samedi	0	237
Dimanche	0	240
V.Fête	0	54
Fête	0	65

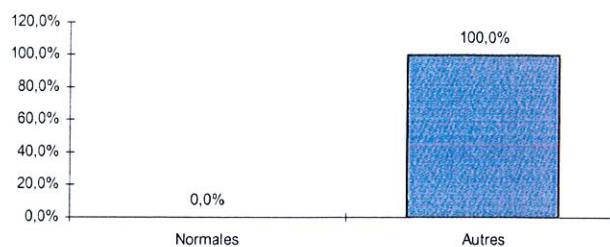
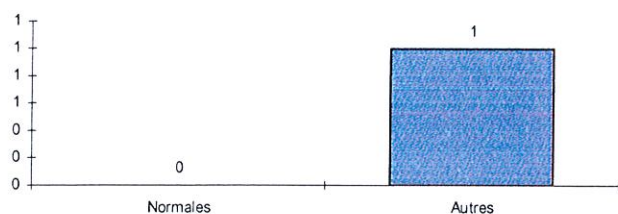
Acc / J = Nbre accid. / Nbre de jours d'un même type

- Selon l'heure



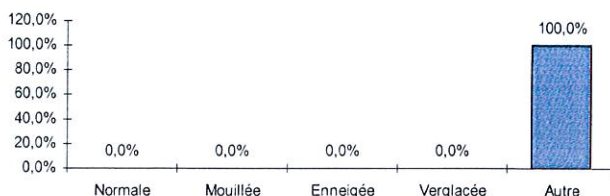
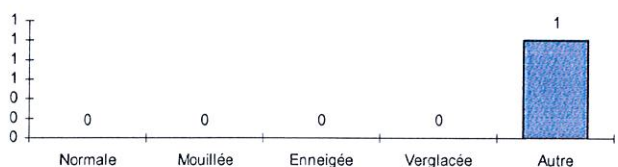
LES CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS

- Conditions atmosphériques (en nombre et % d'accidents)



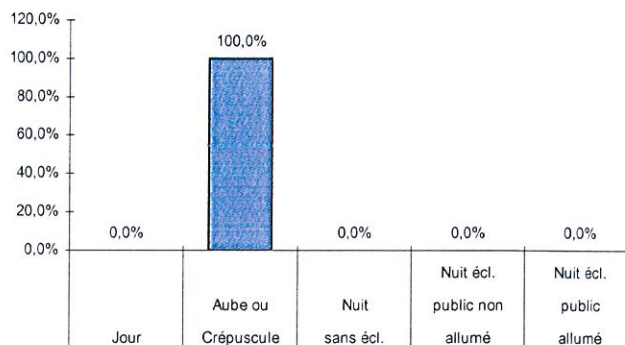
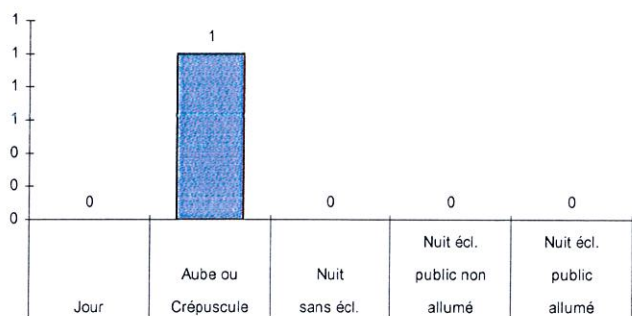
Autres = Pluie, neige, grêle, brouill., fumée, vent, tempête, tps éblouis. ou couvert, etc...

- Etat de la surface (en nombre et % d'accidents)



Autres = Flaques, inondée, boue, corps gras/huile, autre...
(Un accident peut concerner plusieurs états de surface)

- Luminosité (en nombre et % d'accidents)



LES IMPLIQUES

- Répartition des accidents selon la catégorie d'impliqués

ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN ...	Nbre accid.	% accid.
piéton	0	0,0%
cycle	0	0,0%
2R motorisé < 50 cm3	0	0,0%
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3	0	0,0%
2R motorisé > 125 cm3	0	0,0%
2R >= 50 cm3 (avant 2007)	0	0,0%
vl ou vu	1	100,0%
poids lourd	0	0,0%
transport en commun	0	0,0%
train	0	0,0%
les autres modes	0	0,0%
Ensemble des accidents de la période	1	100,0%

(1) (2) (3) : Voir la feuille "Avertissement"

Période d'étude supérieure à 12 mois ou absence des accidents des 5 ans précédents

LES IMPLIQUES (suite)

Répartition des accidents en nombre selon le type de conflit :

	Véhicule seul (sans piétons)	Piéton	Cycle								
Cycle				2R motorisé < 50 cm3							
2R motorisé < 50 cm3					2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3						
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3						2R motorisé > 125 cm3					
2R motorisé > 125 cm3							2R >= 50 cm3 (avant 2007)				
2R >= 50 cm3 (avant 2007)								VL ou VU			
VL ou VU	1								PL		
PL										TC	
TC											Train
Train											Autres modes
Véhicule inconnu contre ...											
Les autres modes											
Sur les 1 accidents de la période	1							1			

Répartition des accidents en % selon le type de conflit :

	Véhicule seul (sans piétons)	Piéton	Cycle								
Cycle				2R motorisé < 50 cm3							
2R motorisé < 50 cm3					2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3						
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3						2R motorisé > 125 cm3					
2R motorisé > 125 cm3							2R >= 50 cm3 (avant 2007)				
2R >= 50 cm3 (avant 2007)								VL ou VU			
VL ou VU	100.0%								PL		
PL										TC	
TC											Train
Train											Autres modes
Véhicule inconnu contre ...											
Les autres modes											
Sur les 100% d'accidents de la période	100.0%							100.0%			

LES CONDUCTEURS IMPLIQUÉS

Répartition des accidents par catégories d'usagers et par classes d'âges du conducteur

		00-13 ans		14 - 17 ans		18 - 24 ans		25 - 59 ans		60 ans et plus			age indéterminé	Total
		00-05 ans	06-13 ans	14-15 ans	16-17 ans	18-20 ans	21-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-59 ans	60-64 ans	65-79 ans	>=80 ans	
Piéton	accidents													
	dont mortels													
	dont graves et non mortels													
Cycle	accidents													
	dont mortels													
	dont graves et non mortels													
2R motorisé < 50 cm3	accidents													
	dont mortels													
	dont graves et non mortels													
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3	accidents													
	dont mortels													
	dont graves et non mortels													
2R motorisé > 125 cm3	accidents													
	dont mortels													
	dont graves et non mortels													
2R motorisé >= 50 cm3 (avant 2007)	accidents													
	dont mortels													
	dont graves et non mortels													
VL ou VU	accidents							1						1
	dont mortels													
	dont graves et non mortels							1						1
Poids Lourd	accidents													
	dont mortels													
	dont graves et non mortels													
Transport en commun	accidents													
	dont mortels													
	dont graves et non mortels													
Train	accidents													
	dont mortels													
	dont graves et non mortels													
Autre mode	accidents													
	dont mortels													
	dont graves et non mortels													
Ensemble	accidents							1						1
	dont mortels													
	dont graves et non mortels							1						1

Répartition des accidents par catégories d'usagers et par classes d'âges du conducteur en % / accidents du mode

		00-13 ans		14 - 17 ans		18 - 24 ans		25 - 59 ans		60 ans et plus			age indéterminé	Total
		00-05 ans	06-13 ans	14-15 ans	16-17 ans	18-20 ans	21-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-59 ans	60-64 ans	65-79 ans	>=80 ans	
Piéton	accidents													
	dont mortels													
	dont graves et non mortels													
Cycle	accidents													
	dont mortels													
	dont graves et non mortels													
2R motorisé < 50 cm3	accidents													
	dont mortels													
	dont graves et non mortels													
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3	accidents													
	dont mortels													
	dont graves et non mortels													
2R motorisé > 125 cm3	accidents													
	dont mortels													
	dont graves et non mortels													
2R motorisé >= 50 cm3 (avant 2007)	accidents													
	dont mortels													
	dont graves et non mortels													
VL ou VU	accidents							100,0						100%
	dont mortels													
	dont graves et non mortels							100,0						100%
Poids lourd	accidents													
	dont mortels													
	dont graves et non mortels													
Transport en commun	accidents													
	dont mortels													
	dont graves et non mortels													
Train	accidents													
	dont mortels													
	dont graves et non mortels													
Autre mode	accidents													
	dont mortels													
	dont graves et non mortels													
Ensemble	accidents							100,0						100%
	dont mortels													
	dont graves et non mortels							100,0						100%

LES IMPLIQUES (suite)

Répartition des victimes par catégories d'usagers et par classes d'âges

		00-13 ans		14 - 17 ans		18 - 24 ans		25 - 59 ans			60 ans et plus			age indéterminé	Total
		00-05 ans	06-13 ans	14-15 ans	16-17 ans	18-20 ans	21-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-59 ans	60-64 ans	65-79 ans	>=80 ans		
Piéton	Tués														
	Blessés														
	BH														
Cycle	Tués														
	Blessés														
	BH														
2R motorisé < 50 cm3	Tués														
	Blessés														
	BH														
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3	Tués														
	Blessés														
	BH														
2R motorisé > 125 cm3	Tués														
	Blessés														
	BH														
2R motorisé >= 50 cm3 (avant 2007)	Tués														
	Blessés														
	BH														
VL ou VU	Tués														
	Blessés							1							1
	BH							1							1
Poids lourd	Tués														
	Blessés														
	BH														
Transports en commun	Tués														
	Blessés														
	BH														
Train	Tués														
	Blessés														
	BH														
Autre mode	Tués														
	Blessés														
	BH														
Total	Tués														
	Blessés							1							1
	BH							1							1

Répartition des victimes par catégories d'usagers et par classes d'âges en %

		00-13 ans		14 - 17 ans		18 - 24 ans		25 - 59 ans			60 ans et plus			age indéterminé	Total
		00-05 ans	06-13 ans	14-15 ans	16-17 ans	18-20 ans	21-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-59 ans	60-64 ans	65-79 ans	>=80 ans		
Piéton	Tués														
	Blessés														
	BH														
Cycle	Tués														
	Blessés														
	BH														
2R motorisé < 50 cm3	Tués														
	Blessés														
	BH														
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3	Tués														
	Blessés														
	BH														
2R motorisé > 125 cm3	Tués														
	Blessés														
	BH														
2R motorisé >= 50 cm3 (avant 2007)	Tués														
	Blessés														
	BH														
VL ou VU	Tués														
	Blessés							100,0							100%
	BH							100,0							100%
Poids lourd	Tués														
	Blessés														
	BH														
Transports en commun	Tués														
	Blessés														
	BH														
Train	Tués														
	Blessés														
	BH														
Autre mode	Tués														
	Blessés														
	BH														
Total	Tués														
	Blessés							100,0							100%
	BH							100,0							100%

LES TYPES DE COLLISION

- En intersection ou à proximité immédiate (0 accidents, soit 0,0%)

	Accidents impliquant au moins 1 ...									
	Cycle		2R motorisés < 50 cm3		2R motorisés >= 50 cm3		VL		PL	
Accid. avec piéton(s)	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Accid. sans piéton :	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Véhic.seul - sans collision	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
- obs.fixe ou autre coll.	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
2 véhicules - collision frontale	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
- collision arrière	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
- collision par côté	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
+ de 2 véhicules - en chaîne	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
- collision multiple	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
TOTAL	0	100,0%	0	100,0%	0	100,0%	0	100,0%	0	100,0%

Les pourcentages sont calculés par rapport au total de chaque colonne

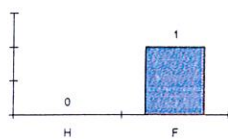
- Hors intersection (1 accidents, soit 100,0 %)

	Accidents impliquant au moins 1 ...									
	Cycle		2R motorisés < 50 cm3		2R motorisés >= 50 cm3		VL		PL	
Accid. avec piéton(s)	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Accid. sans piéton :	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Véhic.seul - sans collision	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
- obs.fixe ou autre coll.	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	1	100,0%	0	0,0%
2 véhicules - collision frontale	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
- collision arrière	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
- collision par côté	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
+ de 2 véhicules - en chaîne	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
- collision multiple	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
TOTAL	0	100,0%	0	100,0%	0	100,0%	1	100,0%	0	100,0%

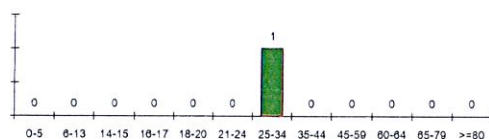
Les pourcentages sont calculés par rapport au total de chaque colonne

ACCIDENTS IMPLIQUANT au moins 1 VL (en nombre)	Nombre d'accidents corporels	dont accidents mortels	dont accidents avec tué(s) ou BH	Nombre de victimes	dont tués	dont blessés	dont BH
	1	0	1	1	0	1	1
victimes VL				1	0	1	1

- Nbre d'impliqués VL par sexe



- Nbre d'impliqués VL par âge

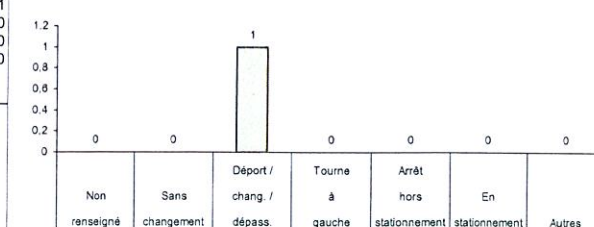


- 0 accidents en inter, ou à proximité
- 1 accidents avec conditions atmosph. anormales
- 0 accidents avec conducteur ou véhicule en fuite
- 0 accidents à proximité d'école

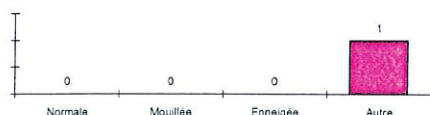
- Nbre d'accidents selon l'aggl.

hors aggl.	1
aggl de - de 5 000 h	0
aggl de - de 20 000 h	0
aggl au delà de 20 000 h	0

- Nbre d'accidents selon la manœuvre princ. des VL



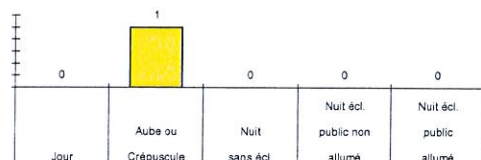
- Nbre d'accidents selon l'état de la chaussée



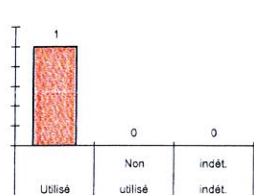
- Nbre d'accid. selon la catég. de route

Autoroute	0
RN	0
RD	1
VC	0
Autre	0

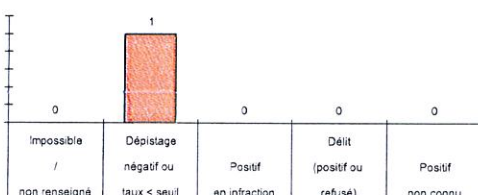
- Nbre d'accidents selon la luminosité



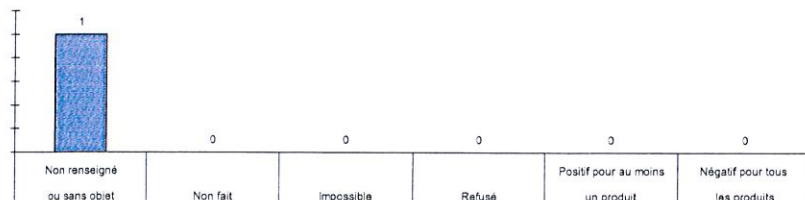
- Util. de la ceint. ou dispos. par les VL



- Nbre de conducteurs VL selon l'alcoolémie

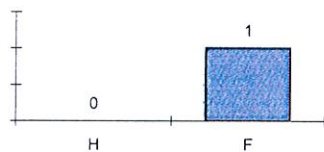


- Nbre de conducteurs VL selon la drogue

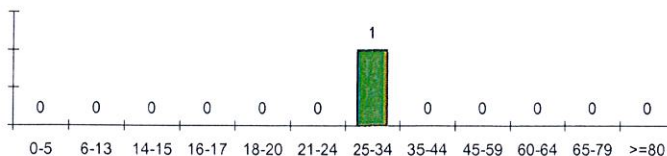


ACCIDENTS IMPLIQUANT un véhicule seul sans piéton (en nombre)	Nombre d'accidents corporels	dont accidents mortels	dont accidents avec tué(s) ou BH	Nombre de victimes	dont tués	dont blessés	dont BH
	1	0	1	1	0	1	1
victimes véh. seul				1	0	1	1

- Nbre d'impliqués par sexe

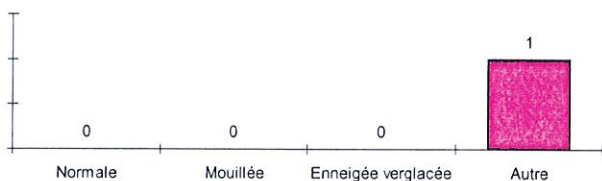


- Nbre de conducteurs par âge

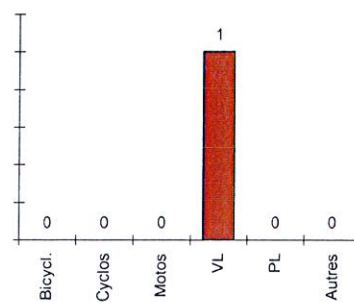


0 accidents en inter, ou à proximité
 0 accidents en virage
 1 accidents avec cond. atmos. anormales

- Nbre d'accidents selon l'état de la chaussée



- Nbre de types d'usagers



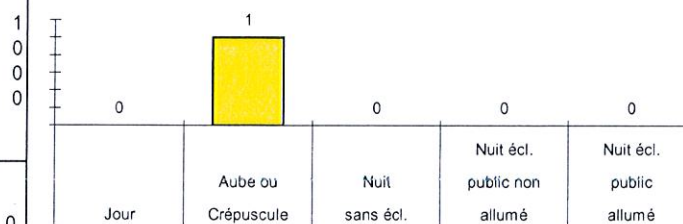
- Nbre d'accidents selon l'agglomération

hors aggro
 aggro de - de 5 000 h
 aggro de - de 20 000 h
 aggro au delà de 20 000 h

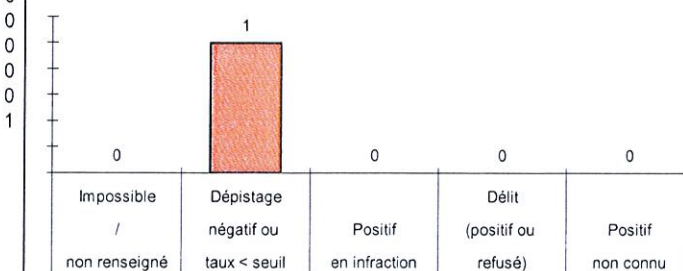
- Nbre d'acci selon obst. fixes heurtés

Véh. en stationnement
 Arbre
 Glissière
 Bât; mur; pile pont
 Supp signal; poteau
 Mobilier urbain
 Ilôt; refuge; borne
 Autres obstacles
 Sans obstacles
 Non renseigné

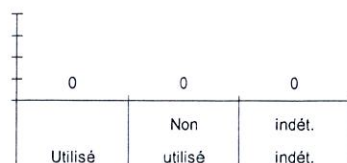
- Nbre d'accidents selon la luminosité



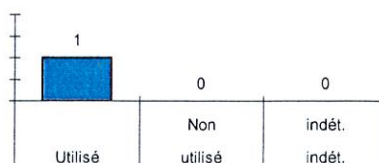
- Nbre de conducteurs selon l'alcoolémie



- Utilisation du casque (2R)



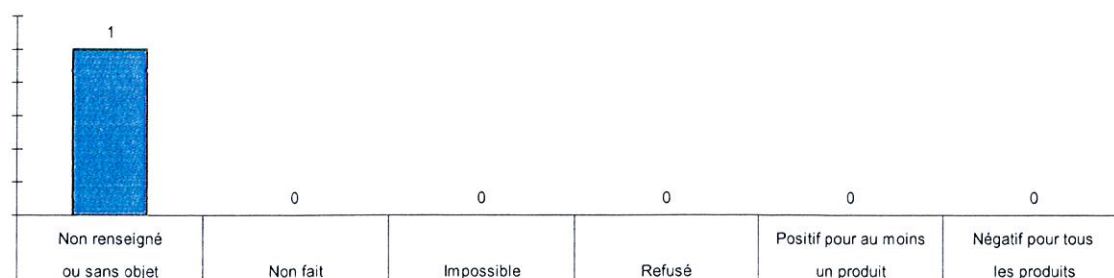
- Utilisation de la ceinture ou du dispos.



- Nbre d'accid. selon la catégorie de route

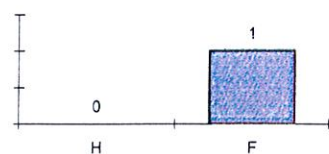
Autoroute	0
RN	0
RD	1
VC	0
Autre	0

- Nbre de conducteurs selon la drogue

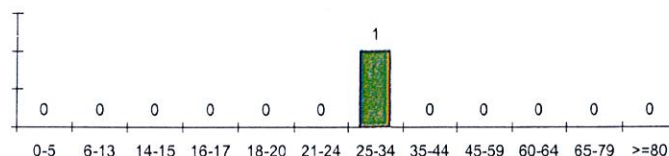


ACCIDENTS IMPLIQUANT un véhicule seul sans piéton (en nombre)	Nombre d'accidents corporels	dont accidents mortels	dont accidents avec tué(s) ou BH	Nombre de victimes	dont tués	dont blessés	dont BH
	1	0	1	1	0	1	1
victimes véh. seul				1	0	1	1

- Nbre d'impliqués par sexe

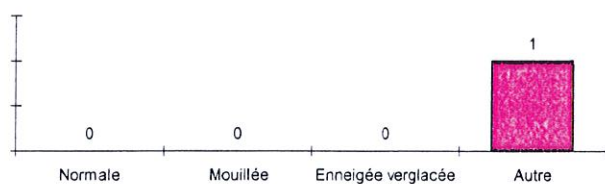


- Nbre de conducteurs par âge

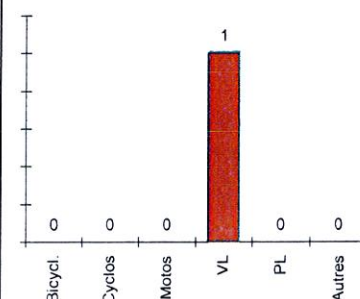


0 accidents en inter, ou à proximité
 0 accidents en virage
 1 accidents avec cond. atmos. anormales

- Nbre d'accidents selon l'état de la chaussée



- Nbre de types d'usagers



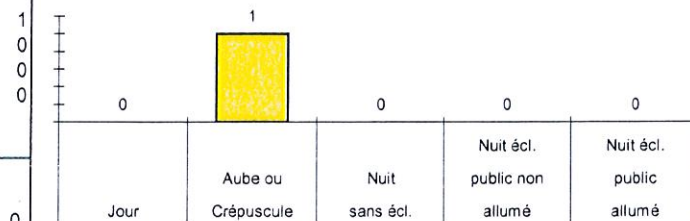
- Nbre d'accidents selon l'aggl.

hors aggl
 aggl de - de 5 000 h
 aggl de - de 20 000 h
 aggl au delà de 20 000 h

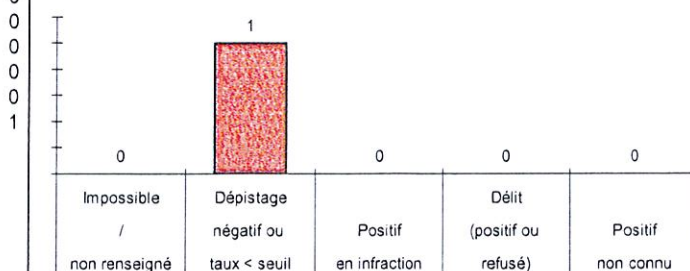
- Nbre d'acci selon obst. fixes heurtés

Véh. en stationnement
 Arbre
 Glissière
 Bât; mur; pile pont
 Supp signal; poteau
 Mobilier urbain
 Ilôt; refuge; borne
 Autres obstacles
 Sans obstacles
 Non renseigné

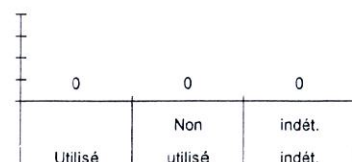
- Nbre d'accidents selon la luminosité



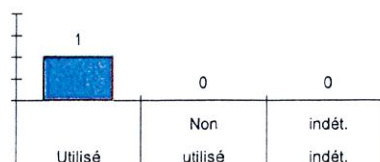
- Nbre de conducteurs selon l'alcoolémie



- Utilisation du casque (2R)



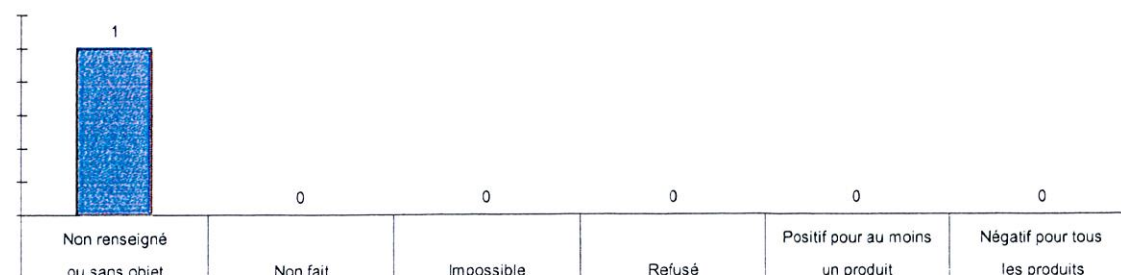
- Utilisation de la ceinture ou du dispos.



- Nbre d'accid. selon la catégorie de route

Autoroute	0
RN	0
RD	1
VC	0
Autre	0

- Nbre de conducteurs selon la drogue



5 : OBSERVATOIRE ET POLITIQUE DE L'HABITAT :

La commune de Sailly-sur-la-Lys est rattachée à l'unité urbaine de Béthune en 2010 et est soumise à l'obligation de disposer d'au moins 20 % de logements locatifs sociaux dans le cadre de l'article 55 de la loi SRU, suite à son rattachement à l'UU de Béthune :

- l'objectif triennal de rattrapage 2014-2016 dans le cadre du dispositif de suivi de l'article 55 de la loi SRU est fixé pour Sailly à 42 LLS,
- le taux de LLS = 8,59% (source inventaire des LLS au 1^{er}/01/2014), soit 129 logements.

La commune n'est pas soumise à une obligation au regard du Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage.

Avec la réforme du schéma de coopération intercommunale (SDIC) du Pas-de-Calais, la commune a intégré la CC Flandre-Lys (EPCI à cheval sur les départements du Nord et du Pas-de-Calais) au 1er janvier 2014.

Un PLH en cours d'élaboration sur cet EPCI.

La commune de Sailly-sur-La-Lys n'est pas comprise dans un périmètre de dispositif de type OPAH ou PIG (opération d'amélioration de l'habitat contractualisée avec l'Anah).

PAC HABITAT

Données principales relatives à l'habitat

Commune de Sailly-sur-la-Lys (62736)

EPCI (au 1er janvier 2014) : CC de Flandre Lys

DONNEES DE CADRAGE

DONNEES SOCIO-DEMOGRAPHIQUES		Commune	EPCI	Pas de Calais
Population municipale (source rgp2011)		4 046	38 452	1 462 307
Évolution de la population (TCAM) (source RGP 2011/2006)	due au solde naturel	0.36 %	0.33 %	0.39 %
	due au solde migratoire	-0.20 %	0.37 %	-0.26 %
Indice de jeunesse (source Insee RGP 2011)		2.27	2.05	1.72
Nombre de ménages (source Insee RGP 2011)		1 485	14 469	594 116
Taille des ménages (source Insee RGP 2011)		2.68	2.61	2.43
Pourcentage des ménages dont les revenus sont inférieurs à 50% du plafond HLM (source Filocom 2013)		15.94 %	24.64 %	35.38 %

DONNEES HABITAT Données sur le parc public	Commune	EPCI	Pas de Calais
Pourcentage de LLS (Hors foyer) (source RPLS 2013_ménages RGP Insee 2011)	3.10 %	1.80 %	26.30 %
Nombre de demande en cours pour 1000 habitants (source Infocentre SNE situation au 1er juillet 2014)	6	17	27
Délai moyen de la demande satisfaite en mois (source Infocentre SNE situation au 1er juillet 2014)	34.39	12.81	8.90

DONNEES HABITAT Données générales sur le parc	Commune	EPCI	Pas de Calais
Structure du parc total (source Filocom 2013)	RP 95.04 %	RP 92.58 %	RP 96.18 %
	RS 0.38 %	RS 1.01 %	RS 6.06 %
	LV 4.58 %	LV 6.41 %	LV 7.76 %
Occupation des résidences principales (source Filocom 2013)	PO 85.19 %	PO 73.21 %	PO 57.87 %
	LP 14.41 %	LP 17.90 %	LP 25.76 %
	LH 0.40 %	LH 8.89 %	LH 16.37 %
Nombre de logements commencés / an pour 1000 habitants (moyenne annuelle sur la période 2008/2013) (source Sitadel2 -RGP Insee 2011)	5.6	7.55	5.43
Nombre moyen de signalements EHI / an (moyenne annuelle sur la période 2008/2013) (source DDTM62/SHD/EHI)	8	22	4 447

CARACTERISTIQUE DU PARC SOCIAL Nombre de logements (source RPLS 2013)					
Commune	PLUS		PLAI		PLS+PLI
	33		3		10
	Individuel			Collectif	
	46			0	
	1 pièce	2 pièces	3 pièces	4 pièces	>=5 pièces
	0	10	20	16	0
EPCI	PLUS		PLAI		PLS+PLI
	214		15		34
	Individuel			Collectif	
	205			58	
	1 pièce	2 pièces	3 pièces	4 pièces	>=5 pièces
	22	30	90	74	47

DONNEES HABITAT Données sur le parc privé	Commune	EPCI	Pas de Calais
Part du parc privé ancien PO+LP < 1948 (source Filocom 2013)	33.93 %	42.37 %	42.36 %
Part du parc privé plus récent PO+LP > 1975 (source Filocom 2013)	57.06 %	41.79 %	33.52 %
Taux de vacance dans le parc privé (source Filocom 2013)	4.60 %	6.32 %	7.75 %
Taux de Parc Privé Potentiellement indigne (source CD ROM PPPI 2013)	3.40 %	8.00 %	8.50 %

DONNEES HABITAT Données sur les ventes HLM	Commune	EPCI	Pas de Calais
Nombre de logements autorisés à la vente au 1er juillet 2014 (source DDTM62/SHD/OPH)	0	30	10 308
Nombre de logements vendus au 31/12/2013 (source DDTM62/SHD/OPH)	0	4	4 479

OBLIGATIONS PARTICULIERES EN MATIERE D'HABITAT	Commune
Communes suivies dans le cadre du dispositif Art55 de la loi SRU (source DDTM/SHD/OPH inventaire 2013)	Oui
Obligation au regard du Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage (source SDAGV 2012-2018)	Non

DDTM62/SHD/OPH

6 : CONNAISSANCE TERRITORIALE :

6-1 : La Protection des Milieux Naturels et de la Biodiversité

Le PLU devra justifier de la prise en compte des informations relatives aux espaces naturels et à la biodiversité afin d'assurer leur préservation.

1-Le réseau NATURA 2000

Le réseau des sites Natura 2000 vise à **préserver la biodiversité** sur le territoire de l'Union Européenne, **tout en prenant en compte les activités économiques et sociales**. Il s'agit de maintenir voire restaurer dans un bon état de conservation les habitats et espèces d'intérêt communautaire rares et menacés.

Des sites N2000 ont été désignés en l'application de deux directives européennes : la directive « Oiseaux » du 2 avril 1979 et la directive « Habitat, Faune, Flore » du 21 mai 1992. Le Pas-de-calais compte 28 sites N2000.

En vue de préserver l'intégrité des sites Natura 2000, le droit communautaire (article 6 de la Directive « Habitats, Faune, Flore ») prévoit que les projets susceptibles d'affecter un site Natura 2000 de manière significative doivent faire l'objet d'une évaluation appropriée de leurs incidences, au regard des objectifs de conservation du site.

Ce dispositif communautaire a été transposé dans le droit français, aux articles L 414-4 à L414-7, et R414-19 à R414-26 du code de l'environnement.

Les plans, schémas, programmes et autres documents de planification soumis à évaluation environnementale relèvent de l'item 1 de la liste nationale des documents de planification, programmes ou projets ainsi que des manifestations et interventions qui doivent faire l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000.

Par ailleurs, le décret n°2012-995 du 23 août 2012 liste les documents d'urbanisme soumis à évaluation environnementale de manière systématique ou après examen au cas par cas :

Le PLU dont le territoire comprend en tout ou partie un site Natura 2000, doit systématiquement fournir une évaluation des incidences Natura 2000. C'est également le cas pour un PLU couvrant le territoire d'au moins une commune littorale.

Dans les autres cas, le PLU sera soumis à l'examen au "cas par cas" pour déterminer s'il est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement auquel cas il sera contraint de produire également une évaluation des incidences Natura 2000.

Le PLU sera soumis à l'examen « au cas par cas ».

Le contenu d'une évaluation des incidences est défini à l'article R414-23 du Code de l'Environnement, à savoir :

- une présentation simplifiée du PLU, accompagnée d'une carte superposant les sites N2000 terrestres et maritimes avec le périmètre couvert par ce document. Afin de permettre une bonne appréciation des risques, les sites N2000 cartographiés ne se limitent pas à ceux présents sur le seul territoire couvert par le PLU. Il convient d'intégrer au minimum tous les sites présents sur les territoires voisins,
- un descriptif des sites N2000 concernés (nature et caractéristiques) par les différents projets du PLU,
- une cartographie site/habitats/espèces des endroits ciblés,
- une analyse des menaces au regard des projets du PLU et des enjeux liés au(x) site(s) N2000 : effets temporaires ou permanents, directs ou indirects, et cumulés sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation du ou des sites N2000;
- un exposé des mesures qui seront prises pour éviter ou réduire les éventuels effets dommageables identifiés ;
- une conclusion sur la caractérisation des incidences du PLU.

Pour rappel, l'évaluation des incidences Natura 2000 doit être :

- ciblée sur les habitats et espèces d'intérêt communautaire,
- proportionnée aux enjeux du(des) projet(s) (nature et ampleur),
- exhaustive : il s'agit d'analyser l'ensemble des aspects du (des) projet(s) et de ses (leurs) incidences possibles,
- conclusive sur l'absence ou non d'incidences.

La commune n'est concernée par aucun site Natura 2000.

2- Les Arrêtés Préfectoraux de Protection du Biotope (APPB)

Afin de prévenir la disparition des espèces protégées, le préfet peut instaurer par arrêté des mesures de conservation des milieux ou des biotopes nécessaires à leur survie.

La commune de ~~SAILLY SUR LA LYS~~ n'est pas concernée par un arrêté de protection du biotope.

L'arrêté ne crée pas de servitude d'utilité publique. Il fixe des prescriptions ou des interdictions pour limiter les activités sur les biotopes qui ont motivé la création de l'APPB.
Le PLU doit donc prévoir un zonage et un règlement en adéquation avec celui-ci.
L'APPB peut être repris en zone N. Il doit également être indiqué sur le plan des servitudes du PLU par une Information et Obligation Diverse (IOD) APB (arrêté de protection du biotope).

3- Les Zones naturelles d'intérêts faunistique et floristique (ZNIEFF)

Le recensement des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) a été initié en 1982 et réactualisé en 2011. Il a pour but l'identification scientifique du patrimoine du territoire national particulièrement intéressant sur le plan écologique. L'ensemble de ces secteurs constitue l'inventaire des espaces naturels exceptionnels ou représentatifs du patrimoine naturel. On distingue deux types de ZNIEFF :

Les ZNIEFF de type 1 qui recensent les secteurs de très grande richesse patrimoniale (milieux rares ou très représentatifs, espèces protégées...)

Les ZNIEFF de type 2 qui définissent les ensembles naturels homogènes dont la richesse écologique est remarquable. Elles sont souvent de superficie assez importante et peuvent intégrer les ZNIEFF de type 1.

La commune de SAILLY SUR LA LYS est concernée par deux ZNIEFF de type 1 :

154 Prairies inondables d'Erquinghem-Lys

178 Bocage alluvial de la Grande Becque à Steenwerck et Prés humides

Source : <http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr>

Les ZNIEFF sont des inventaires et n'ont par conséquent pas de valeur juridique directe. Elles fournissent cependant des éléments de connaissance du patrimoine naturel. Le PLU devra prendre en compte ces éléments pour assurer leur protection en prévoyant notamment une délimitation en zone N pour les ZNIEFF de type 1.

3 - Les milieux boisés et la sylviculture

Les boisements sont des formations végétales relativement denses, constituées d'un ou plusieurs peuplements d'arbres d'essences forestières et d'espèces associées.

La surface boisée du territoire communal est d'environ 12 ha constituée pour moitié de peupleraie (source sigale 2009).

- **Surface boisée régionale**

La surface boisée régionale (forêt, bois, bosquets et peupleraie) couvre 107 500 ha, soit 9 % du territoire, dont 94 300 ha sont dédiés à la production de bois (peupleraies comprises) alors que la moyenne nationale est de 27,4 %.

Le Nord – Pas-de-Calais est donc l'une des régions les plus faiblement boisées de France. Les taux de boisement sont de plus très hétérogènes en fonction des territoires : de 3 à 18 %.

Le rapport de présentation devra établir un état précis de l'évolution des surfaces boisées à l'échelle de la commune mais également à une échelle supra (SCOT, région naturelle...).

La surface populicole régionale, située essentiellement en forêt privée, est comprise entre 9 000 et 12 500 ha selon les sources ; le Nord – Pas-de-Calais est donc la huitième région populicole française. Cette région fait partie intégrante d'un bassin populicole majeur constitué de la Picardie, de la Champagne-Ardenne et de la Belgique (Hainaut).

Le peuplier est l'essence la plus récoltée en Nord – Pas-de-Calais (57 % de la récolte de feuillus régionale) et représente 55 % des volumes de sciages produits dans la région.

Parmi les freins techniques et physiques, il est identifié le manque d'infrastructure, de desserte et de stockage.

La desserte forestière est un élément essentiel et incontournable de la gestion durable des forêts, en particulier pour la préservation des sols sensibles et pour faciliter la mobilisation de la ressource.

Le réseau routier permet de desservir de manière satisfaisante l'ensemble de la région. Les conditions des dérogations au Code de la Route sont prévues par l'arrêté ministériel DEVT0913333A du 29 juin 2009 et les itinéraires autorisés ont été fixés par un arrêté préfectoral pris par chaque préfet de département. (cf pièces jointes)

Le taux global de parcelles correctement desservies avoisine les 80 %, il reste donc 20 % de parcelles pour lesquelles une réflexion doit être menée sur les besoins en équipements de desserte et de stockage.

Un diagnostic devra être établi afin de définir dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable, (PADD), les politiques en matière de protection de ces espaces en veillant à la cohérence des besoins pour la filière bois et des enjeux environnementaux.

- **contexte réglementaire**

La gestion durable des massifs forestiers est définie par le code forestier et les différents documents régionaux d'orientation sylvicole.

La Loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche du 27 juillet 2010 comprend plusieurs dispositions applicables au secteur forestier dans l'objectif général d'améliorer la production et la valorisation économique du bois, tout en respectant les conditions de gestion durable de la forêt. Elle prévoit la mise en place dans chaque région d'un **plan pluriannuel régional de développement forestier** (PPRDF) qui, en cohérence avec les documents cadres en vigueur en région, analyse les raisons d'une insuffisante exploitation de certains massifs et définit les actions pour y remédier.

Ce document a été approuvé par un arrêté du préfet de région en date du 19 avril 2013.

Il est disponible à l'adresse suivante :

<http://www.nord-pas-de-calais.territorial.gouv.fr/actes3/web/acte.php?aid=10014>

Les principaux objectifs du PPRDF sont :

- Intensifier le renouvellement des peuplements et dynamiser la sylviculture
- Pérenniser la populiculture
- Soutenir les investissements et la formation des entreprises d'exploitation forestière et de travaux forestiers
- Améliorer la desserte forestière
- Accompagner les démarches territoriales (SCOT, PLU, zonages...)

- **Les documents cadres de la Région Nord-Pas-de-Calais**

Si le PLU n'a pas vocation à définir une politique forestière, il doit intégrer les préconisations qui sont définies dans les documents suivants.

Pour les forêts des collectivités et des établissements publics.

Le schéma régional d'aménagement (SRA) élaboré par l'ONF et approuvé par le ministre (Arrêté Ministériel du 05/07/2006). Il indique les éléments techniques et stratégiques de gestion durable adaptés aux forêts publiques.

Ces documents reprennent les décisions suivantes sur l'intégration des forêts dans l'aménagement du territoire

Extrait des SRA et DRA

"Dans les Plans Locaux d'Urbanisme, les forêts relevant du régime forestier devraient être placées sous servitude particulière d'espace boisé classé. Elles sont classées dans les PLU comme zones naturelles (N) et obéissent à un règlement et au projet d'aménagement et de développement durable (PADD). Il convient d'être attentif aux périodes d'élaboration des PLU là où se situent ces forêts. En effet, il est nécessaire de veiller à ce que dans les PLU les mesures suivantes soient défendues :

*- Imposer une zone de recul des constructions par rapport à la limite de la forêt pour des raisons de sécurité (chute d'arbres notamment); cette zone doit être adaptée à la hauteur du peuplement;
- En cas de nouveau lotissement, veiller à ce que les prescriptions du règlement interdisent l'ouverture de porte ou portillon sur la forêt;*

- Vérifier que la trame espaces boisés classés est bien appliquée à toute la forêt à l'exclusion de toutes les zones utilisées à des usages non strictement forestiers, à savoir:

- les maisons forestières et leurs terrains de service ainsi que tout autre bâtiment (hangar, abri, cabane...),

- les chemins et routes forestières,

- les aires de stationnement, de jeux,..., actuelles ou envisagées, empierrées ou en terrain naturel.

- Vérifier la possibilité de modifier le bâti et son agrandissement ;

- Vérifier le bien fondé des réserves envisagées par la collectivité ;

- Vérifier que les bâtiments liés à la stricte gestion forestière soient bien autorisés par le règlement ;

- S'il existe des opérations en cours d'acquisition ou d'échange, demander une anticipation de la situation finale dans le zonage.

Dans ce contexte de pression foncière non négligeable, la maintenance des limites de forêts est nécessaire."

Pour les forêts privées

Le Schéma Régional de Gestion Sylvicole (SRGS)

Il concerne des forêts privées et a été approuvé par arrêté ministériel du 4 juillet 2006.

Parmi ses 9 enjeux majeurs, le SRGS retient deux enjeux prioritaires relevant des fonctions économiques telles qu'édictées par les ORF qui précise que « pour la forêt, la priorité est le maintien de sa fonction de production qui constitue le fondement de la gestion ».

Ces 2 enjeux sont :

1) la dynamisation de la gestion forestière,

→ par augmentation des prélèvements afin de rajeunir les forêts (sylviculture dynamique) et produire des feuillus de qualité.

→ en donnant au propriétaire la possibilité de valoriser les produits d'éclaircie et les récoltes.

2) l'amélioration de la compétitivité de la gestion forestière,

→ en favorisant les conditions de mobilisation (desserte, regroupement).

→ en maintenant les emplois et les entreprises de la filière en assurant un approvisionnement en matière première en quantité, en qualité et en prix correspondant aux besoins (recherche de nouveaux débouchés, analyse permanente des marchés).

Prise en compte des lisières

Il conviendra à minima pour prévenir tous dangers liés aux chablis, que les bâtiments, stationnements et voiries soient situés à une distance supérieure à la hauteur dominante du peuplement forestier.

La fonctionnalité écologique des lisières n'étant assurée qu'au delà d'une préservation sur une distance de 100m.

• La protection des espaces boisés par les dispositions du règlement du PLU

Le document d'urbanisme doit ainsi être intégrateur de ces documents **afin d'assurer la cohérence des mesures réglementaires et de protection avec les enjeux sylvicoles, environnementaux et sociaux.**

Le PLU peut classer comme espaces boisés, les bois, forêts, parcs à conserver, à protéger ou à créer, qu'ils relèvent ou non du régime forestier, enclos ou non, attenant ou non à des habitations. Ce classement peut s'appliquer également à des arbres isolés, des haies ou réseaux de haies, des plantations d'alignement.

Le classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements et entraîne ainsi le rejet de plein droit d'une demande d'autorisation de défrichement. Il n'interdit cependant pas la gestion et l'exploitation forestière ni la construction des éléments indispensables à l'exploitation forestière.

En application de la loi littorale, le PLU doit classer en espaces boisés au titre de l'article L130-1 du code de l'urbanisme les parcs et ensembles boisés existants les plus significatifs de la commune après consultation de la commission départementale compétente en matière de nature, des paysages et des sites (CDNPS).

Les espaces boisés classés seront matérialisés sur le plan de zonage du PLU.

La préservation des milieux boisés peut également être assurée par l'article L 123-1-5 §3 2°. Celui-ci précise que le règlement du PLU peut identifier et localiser les éléments de paysage à protéger, notamment pour la préservation, le maintien ou la remise en état des continuités écologiques et définir, le cas échéant, des prescriptions de nature à assurer leur préservation.

Les zones naturelles et forestières dites « N »

Peuvent être classés en zone naturelle et forestière, les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison :

- a) soit de la qualité des sites, milieux et espaces naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique : terrains les plus sensibles d'un point de vue environnemental, des espaces remarquables et caractéristiques du littoral prévus à l'article L.146-6
- b) soit de l'existence d'une exploitation forestière
- c) soit de leur caractère d'espaces naturels : terrains sans sensibilité écologique ou paysagère évidente.

En zone N, seules peuvent être autorisées :

- les constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole et forestière
- les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages (Décret n°2012-290 du 29 février 2012 relatif aux documents d'urbanisme portant modification de l'article R123-8 du code de l'urbanisme modifié). Cela permet d'autoriser les accessoires nécessaires à la gestion sylvicole (ou nécessaires à la valorisation des ressources naturelles). Pour éviter la cabanisation, une condition pourrait être définie dans les propriétés d'une surface le justifiant (à déterminer, 10 voire 25 ha) et présentant une garantie de gestion durable.

• **Défrichement**

Conformément au code forestier, les bois des collectivités sont soumis à autorisation de défrichement, quelle que soit la surface défrichée et la superficie du massif.

De même, dans les bois des particuliers, nul ne peut user du droit de défricher ses bois sans avoir préalablement obtenu une autorisation de défricher et ce quelle que soit la surface défrichée dès lors que la surface du massif boisé est égale ou supérieure à 2 ha d'un seul tenant.

Cette disposition ne s'applique pas dans les parcs ou jardins clos attenants à une habitation principale, lorsque l'étendue close est inférieure à 10 ha.

Toutefois lorsque les défrichements projetés dans ces parcs sont liés à la réalisation d'une opération d'aménagement prévue au titre Ier du livre III du code de l'urbanisme (plan de sauvegarde et de mise en valeur, opérations de restauration immobilière, opérations de restauration de l'immobilier de loisir, opérations d'équipement collectif) ou d'une opération de construction soumise à autorisation au titre de ce code, cette surface est abaissée à un seuil de 0,5 ha.

L'ensemble des zones concernées par la réglementation du défrichement doit être repéré sur le plan des servitudes du PLU par une Information et Obligations Diverses AD (autorisation de défrichement).

5- Faune sauvage

Aucune hutte de chasse n'existe sur le territoire de la commune de SAILLY SUR LA LYS

6- SRCE – Trame Verte et Bleue

Le SRCE-TVB, l'ensemble de ses données géographiques et sa carte interactive sont en ligne sur : <http://www.srce-tvb-npdc.fr>

La Trame Verte et Bleue (TVB) est un engagement fort du Grenelle de l'Environnement qui a pour ambition de concilier la préservation de la nature et le développement des activités humaines, en améliorant le fonctionnement écologique du territoire.

Adopté le 16 juillet 2014 par arrêté du Préfet de la région Nord-Pas-de-calais, après approbation par le Conseil régional le 4 juillet 2014, le SRCE-TVB Nord-Pas-de-Calais est un document d'orientation régional qui a vocation à identifier les grandes continuités écologiques d'importance régionale et qui vise à préserver, gérer et remettre en bon état les milieux naturels nécessaires aux continuités écologiques. Les documents d'urbanisme participent à l'identification de la TVB, qui est constituée de continuités écologiques comprenant des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques (art. R.371-19 du code de l'environnement).

En identifiant un réseau de continuités écologiques à préserver ou à remettre en bon état dans les milieux terrestres (trame verte), aquatiques et humides (trame bleue), la démarche de la TVB va permettre de :

- favoriser le déplacement des espèces et réduire la fragmentation des habitats qui représente l'une des premières causes d'érosion de la biodiversité,
- préparer l'adaptation au changement climatique et préserver les services rendus par la biodiversité.

La TVB vise à :

- améliorer la qualité et la diversité des paysages ainsi que le cadre de vie (préservation des paysages, développement de la nature en ville),
- prendre en compte les activités économiques et maintenir des activités adaptées (agriculture, sylviculture....),
- maîtriser le développement urbain et lutter contre l'artificialisation des sols liée à l'urbanisation croissante.

Les documents de planification et projets de l'Etat, des collectivités territoriales et leurs groupements, doivent prendre en compte le SRCE-TVB et préciser les mesures permettant d'éviter, de réduire et le cas échéant, de compenser les atteintes aux continuités écologiques que leur mise en œuvre est susceptible d'entraîner. Par rapport à la notion de conformité qui impose des objectifs et des moyens, la notion de prise en compte impose des objectifs avec possibilité de dérogation justifiée par un motif d'intérêt général, mais confie à la personne publique le soin de déterminer les moyens appropriés. Ainsi, les personnes publiques devront prendre en compte les objectifs du SRCE-TVB (p 197 à 257) dans leurs documents de planification ou projets sous réserve d'éventuelles dérogations justifiées mais seront libres de les mettre en œuvre en déterminant elles-mêmes les moyens appropriés.

Pour les guider et les aider dans cette mise en œuvre, le SRCE-TVB propose, dans son plan d'actions stratégiques (pages 262 à 327), une liste de préconisations. Concernant cette partie destinée à susciter une action volontaire, le SRCE-TVB définit un cadre de référence pour l'action, s'adressant à l'ensemble des acteurs (agriculteurs, forestiers, chasseurs, pêcheurs, entreprises, associations, particuliers) concernés par les continuités écologiques. C'est une invitation à mettre en œuvre des actions en faveur des continuités écologiques. De plus, il est nécessaire de préciser que les "espaces à renaturer" (pages 327 et 328) font partie de ces suggestions, même s'ils sont introduits dès le chapitre "2. Identification des composantes de la trame verte et bleue..." (pages 177 et 178). Ces «espaces à renaturer» sont du domaine du volontariat.

La commune de SAILLY SUR LA LYS fait partie de l'écopaysage de la Plaine de la Lys. Un corridor de zones humides correspondant à la Lys (rivière canalisée) se situe au Nord du territoire de la commune.

Les objectifs prioritaires listés dans le SRCE pour cet écopaysage sont les suivants :

- restaurer la fonctionnalité écologique du corridor Lys et de ses affluents (assurer la protection réglementaire de tous les espaces potentiellement inondables, soutenir l'exploitation extensive des prairies le long de la Lys, créer ou préserver des zones de tranquillité favorables aux oiseaux, assurer le développement d'une forêt galerie le long d'une des berges des cours d'eau les plus larges par protection des repousses spontanées d'arbres et d'arbustes.
- Limiter l'urbanisation linéaire en particulier au niveau des corridors écologiques (réviser les anciens plans d'occupation des sols et les plans locaux d'urbanisme afin de préserver des espaces non construits le long des infrastructures routières et des chemins vicinaux.
- Limiter l'artificialisation de certaines zones et éviter les drainages au sein et en périphérie des réservoirs de biodiversité abritant des habitats typiques des zones humides (constituer des zones tampons au sein desquelles seront prescrites des recommandations spécifiques en termes de plantations ou de gestion agricole et forestière),
- Etendre et renforcer les réservoirs de biodiversité (poursuivre voire accélérer la politique de protection réglementaire et foncière de l'ensemble des réservoirs de biodiversité),
- Améliorer la fonctionnalité du réseau hydrologique secondaire par gestion différenciée (éviter l'emploi de produits phytosanitaires pour la gestion des berges, favoriser la renaturation des portions de cours d'eau artificialisés, restaurer les profils de berges beaucoup plus favorables aux végétations amphibies et hygrophiles, ainsi qu'à la flore et à la faune associées.
- Améliorer la franchissabilité des canaux par les espèces à déplacement terrestre.

7. SDAGE ET SAGE

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Artois-Picardie a été adopté par le Comité de Bassin Artois-Picardie le 16 octobre 2009, puis arrêté par le Préfet Coordonnateur du bassin Artois Picardie le 20 Novembre de la même année.

En application de la loi de transposition de la Directive Cadre sur l'eau (DCE) d'avril 2004, les plans locaux d'urbanisme (PLU), les schémas de cohérence territoriale (SCoT) et les cartes communales (CC) doivent être compatibles ou rendus compatibles avant fin 2014 avec « *les objectifs de protection définis par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux* » (articles L. 122-1-12, L. 123-1 et L. 124-2 du Code de l'urbanisme).

Les documents d'urbanisme sont un relais majeur pour assurer l'intégration des enjeux du SDAGE le plus en amont possible de la réalisation des aménagements et, in fine, pour garantir un aménagement du territoire compatible avec le bon état des eaux et des milieux aquatiques. Ils sont un complément indispensable aux procédures administratives attachées à la réalisation ponctuelle des aménagements – loi sur l'eau et installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) en particulier – qui fixent de façon plus détaillée les prescriptions applicables à chaque projet.

La prise en compte des enjeux de l'eau en amont des politiques d'aménagement doit permettre d'éviter au maximum des contradictions lors de l'instruction des dossiers en aval : par exemple, ouvertures à l'urbanisation entraînant une augmentation de la capacité d'une station d'épuration urbaine rejetant dans un milieu déjà saturé.

Le SAGE est un document de planification réglementaire de l'eau et des milieux aquatiques qui s'applique et s'organise **à l'échelle d'un bassin versant** institué par la Loi sur l'Eau du 3 Janvier 1992. Le bassin versant représente une unité hydrographique sur laquelle sont drainés un cours d'eau et ses affluents vers un exutoire commun. Le territoire d'un SAGE ne correspond donc pas à un territoire administratif tel que le département ou la région. Le SAGE doit être compatible avec les orientations fondamentales du SDAGE, en l'occurrence, le SAGE ne doit pas être en contradiction avec les grands objectifs du SDAGE Artois-Picardie en vigueur.

Le SAGE vise à fixer les objectifs d'utilisation, de valorisation, de mise en valeur et de protection qualitative et quantitative de la ressource en eau et des milieux aquatiques.

Son objectif principal est donc la définition et la mise en oeuvre d'une politique locale cohérente en matière de gestion de l'eau et des milieux aquatiques, pour satisfaire les besoins de tous, sans porter d'atteinte irréversible à la ressource en eau et aux milieux aquatiques.

En d'autres termes le SAGE :

- détermine les objectifs quantitatifs et qualitatifs ainsi que le délai dans lequel ils doivent être réalisés,
- pose les règles selon lesquelles la ressource en eau doit être répartie entre les différents usages, répertorie les milieux aquatiques sensibles et définit les conditions de leur protection,
- fixe les actions de protection de l'eau qui doivent être menées ainsi que celles de lutte contre les inondations.

- **La hiérarchie des documents de planification de l'eau et de l'urbanisme**

C'est la transposition en droit français de la directive européenne cadre sur l'eau de 2000 par la loi du 21 avril 2004 qui a renforcé la portée réglementaire des SDAGE et SAGE en matière d'urbanisme.

Cette loi a en effet introduit l'**obligation de compatibilité des documents d'urbanisme** (SCoT et schémas de secteur, PLU, cartes communales) **avec les dispositions des SDAGE**. La loi ALUR du 26 Mars 2014 a réaffirmé le principe de « SCoT intégrateur » en application duquel, lorsqu'il existe un SCoT approuvé, les PLU et cartes communales n'ont à être compatibles qu'avec le SCOT (et le cas échéant le schéma de secteur) mais pas avec les documents de rang supérieur (SDAGE et SAGE en particulier).

Cette obligation est transcrite à l'article L111-1-1 du code de l'urbanisme, qui stipule que les SCoT, et les PLU (en l'absence de SCoT), doivent être compatibles avec « les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux ». Pour les cartes communales cette obligation aujourd'hui transcrite à l'article L124-2 devrait réintégrer l'article L111-1-1 suite à l'adoption de la loi ALUR. Les documents préexistants au SDAGE devaient si nécessaire être rendus compatibles dans un délai de trois ans (soit fin 2012, le SDAGE ayant été arrêté fin 2009).

Par ailleurs pour les SCoT et PLU soumis à évaluation environnementale en application de la directive européenne de 2001 relative à l'évaluation environnementale des plans et programmes, **le rapport de présentation doit comprendre une description de l'articulation du SCoT avec les documents avec lesquels il doit être compatible, dont le SDAGE.**

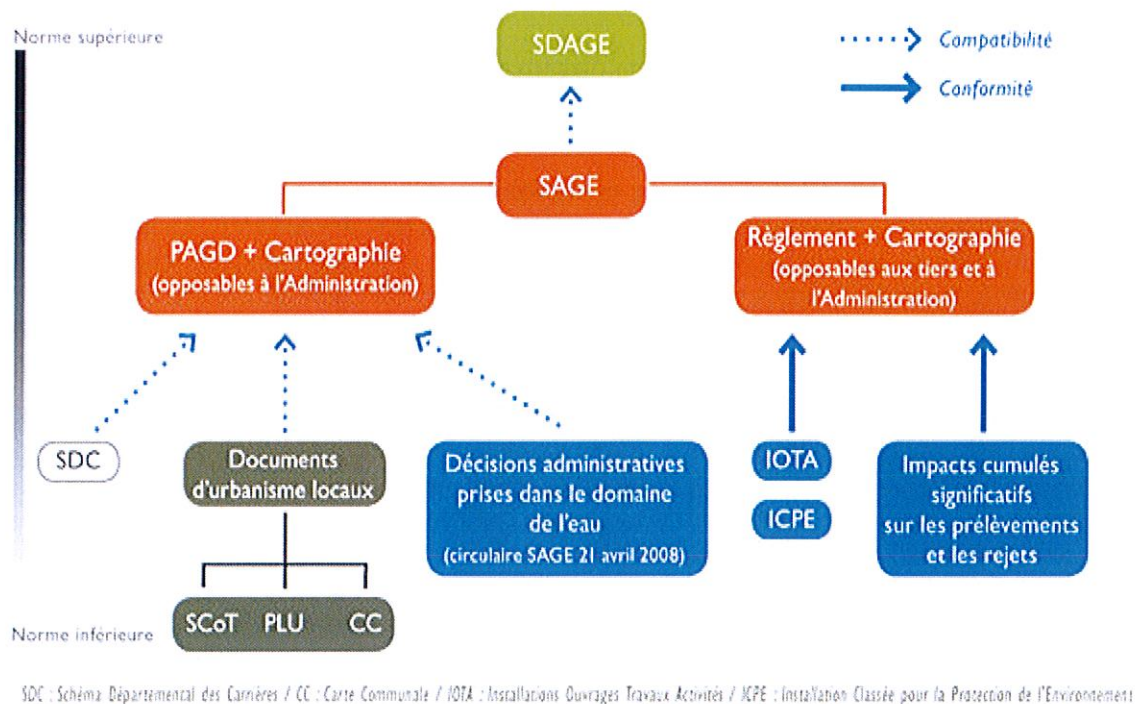
À noter enfin que les exigences de compatibilité des documents d'urbanisme avec les SAGE sont les mêmes qu'avec le SDAGE, les SAGE devant eux-mêmes être compatibles avec le SDAGE.

- **La notion de compatibilité**

La notion de compatibilité n'est pas définie juridiquement. Cependant la doctrine et la jurisprudence permettent de la distinguer de celle de conformité, beaucoup plus exigeante. **Le rapport de compatibilité exige que les dispositions d'un document ne fassent pas obstacle à l'application des dispositions du document de rang supérieur.**

La circulaire du 4 mai 2011 relative à la mise en œuvre des SAGE intègre dans ses annexes cette définition : «Un document est compatible avec un document de portée supérieure lorsqu'il n'est pas contraire aux orientations ou aux principes fondamentaux de ce document et qu'il contribue, même partiellement, à leur réalisation. La notion de compatibilité tolère donc une marge d'appréciation par rapport au contenu du SDAGE et n'implique pas un respect à la lettre de toutes ses dispositions, au contraire de la notion de conformité. L'autorité administrative vérifie cette absence de contrariété sous le contrôle du juge administratif qui jugera la différence entre les deux documents acceptable si elle ne remet pas en cause les orientations et objectifs du SDAGE.» Elle précise aussi : «Cette notion de compatibilité entraîne que le document d'urbanisme, de norme inférieure, ne doit pas définir des options d'aménagement ou une destination des sols qui iraient à l'encontre ou compromettraient des éléments fondamentaux du document de norme supérieure, tels que le SDAGE et le SAGE.»

Il faut souligner que le code de l'urbanisme «limite» la compatibilité aux «orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau» et aux «objectifs de qualité et de quantité des eaux». Ne sont pas visées explicitement les «dispositions nécessaires pour atteindre les objectifs et déclinant les orientations fondamentales». En outre la jurisprudence du Conseil d'État ne s'est pas encore attachée à opérer une distinction au sein du contenu des SDAGE entre les mesures créditées «d'orientations fondamentales» et les autres qui ne relèveraient pas de cette qualification.



8. Services Publics d'Eau et d'Assainissement

Eau potable :

La commune de Sailly-sur-la-Lys adhère au Syndicat Intercommunal du Bas Pays de Violaines, sa population est de 4164 habitants.

Assainissement collectif et non collectif :

La commune étant adhérente à NOREADE 59 (Régie SIDEN-SIAN) pour les compétences assainissement collectif et non collectif, aucune information n'est en notre possession, pour de plus amples renseignements se rapprocher de ce service.

6-2 : Activités agricoles et espaces agricoles ruraux

1- La préservation des espaces agricoles, naturels et forestiers

- la Commission Départementale de Consommation des Espaces Agricoles

Le 19 avril 2010, la Charte d'Engagement pour une Gestion économe de l'espace agricole a été signée dans le Département du Pas-de-calais par l'Association des Maires, le Conseil Général, la Chambre d'Agriculture et les services de l'État représentés par Monsieur le Préfet.

Cette dernière repose sur deux principes : **l'utilisation économe de l'espace ainsi que la reconnaissance de l'agriculture comme activité économique à part entière.**

Le rythme annuel de consommation des terres agricoles est en effet un phénomène particulièrement préoccupant notamment au regard des satisfactions des besoins alimentaires mondiaux. Cet enjeu d'une meilleure maîtrise de l'artificialisation des espaces agricoles, avec la préservation des espaces naturels et forestiers, a été pris en compte par la loi N°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement et la loi n°2010-819 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement qu'est venue compléter la loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche (LMA) N°2010-874 du 27 juillet 2010. Au final, l'objectif national tel que mentionné dans l'exposé des motifs de la LMA est de réduire de moitié d'ici 2020 le rythme d'artificialisation des terres agricoles.

L'installation de la **Commission Départementale de Consommation des Espaces Agricoles** (CDCEA), instituée par la loi LMA, est effective depuis le 13 juillet 2011 dans le Pas-de-Calais. Cette commission, présidée par le Préfet, associe des représentants des collectivités territoriales, de l'état, de la profession agricole, des propriétaires fonciers, des notaires et des associations agréées de protection de l'environnement. La CDCEA est un des outils mis en place par la LMA, avec notamment le plan régional d'agriculture durable (PRAD), dans cette stratégie de lutte contre l'artificialisation des terres agricoles.

La CDCEA a pour mission de formuler un avis sur l'opportunité de certaines procédures ou autorisations d'urbanisme, au regard de l'objectif de préservation des terres agricoles. Elle peut également être consultée pour toute question relative à la régression des surfaces agricoles et sur les moyens de contribuer à la limitation de la consommation de l'espace agricole.

La consultation de la CDCEA est obligatoire pour toute élaboration ou révision d'un PLU ayant pour conséquence une réduction des surfaces des zones agricoles et à condition qu'il soit situé hors périmètre d'un SCOT approuvé. La CDCEA peut également être consultée tout au long de l'élaboration d'un PLU, à sa propre demande.

- Les évolutions législatives :

La Loi pour « l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové » :

La promulgation, le 24 mars 2014, de la loi pour l'« Accès au Logement et un Urbanisme Rénové » dite Loi ALUR prévoit de moderniser les documents de planification et d'urbanisme (titre IV) et élargit les missions de la CDCEA. En effet, cette loi modifie les dispositions relatives à la constructibilité en zones agricoles, naturelles et forestières et encadre désormais de manière plus stricte les règles applicables aux secteurs de taille et de capacité limitées (STECAL). Par conséquent, ces secteurs seront délimités après avis systématique de la commission départementale de la consommation des espaces agricoles que le territoire soit couvert ou non par un SCOT.

Pour rappel, les STECAL sont encadrés par l'article L 123-1-5 II 6° du Code de l'Urbanisme qui stipule que : « *Le règlement peut : [...] A titre exceptionnel, délimiter dans les zones naturelles,*

agricoles ou forestières des secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées dans lesquels peuvent être autorisés :

a) Des constructions ;

b) Des aires d'accueil et des terrains familiaux locatifs destinés à l'habitat des gens du voyage au sens de la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage ;

c) Des résidences démontables constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs. »

Par ailleurs, l'article L123-1-5 du code de l'urbanisme prévoit que « dans les zones agricoles, le règlement peut désigner les bâtiments qui, en raison de leur intérêt architectural ou patrimonial, peuvent faire l'objet d'un changement de destination ou d'une extension limitée, dès lors que ce changement de destination ou cette extension limitée ne compromet pas l'exploitation agricole ». Le changement de destination et les autorisations de travaux sont soumis à l'avis conforme de la commission départementale de la consommation des espaces agricoles prévue à l'article L. 112-1-1 du code rural et de la pêche maritime.

La loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt :

La loi a été promulguée le 13 octobre 2014. Elle a pour ambition en particulier de mieux lutter contre l'artificialisation des terres. Il est prévu que le champ de compétence de la commission départementale de la consommation des espaces agricoles soit élargi aux espaces naturels et forestiers, ainsi que les espaces à usage agricole, y compris lorsqu'ils sont classés dans une autre catégorie.

Par conséquent, la loi introduit les modifications suivantes :

- un élargissement du champ de compétence de la CDCEA aux espaces naturels et forestiers,
- cette commission s'intitulera désormais « la Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers » (CDPENAF). Dès l'installation de cette nouvelle commission, elle sera consultée sur toute question relative à la réduction des surfaces naturelles, forestières et à vocation ou à usage agricole et sur les moyens de contribuer à la limitation de la consommation de ces espaces,
- la composition de la CDCEA sera modifiée (ajout de représentants de la profession forestière, de la fédération départementale des chasseurs, organismes nationaux à vocation agricole et rurale),
- l'article L123-1-5 du code de l'urbanisme est modifié : il est prévu que le règlement « désigne les bâtiments qui peuvent faire l'objet d'un changement de destination, dès lors que ce changement ne compromet pas l'activité agricole ou la qualité paysagère du site. Le changement de destination est soumis, en zone agricole, à l'avis conforme de la CDPENAF prévue à l'article L112-1-1 du code rural et de la pêche maritime, et, en zone naturelle, à l'avis conforme de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites ». Le critère architectural et patrimonial ne constitue donc plus un élément d'appréciation dans la désignation des bâtiments,
- il est ajouté à l'article L341-2 du code forestier le paragraphe suivant « le défrichement destiné à la réouverture des espaces à vocation pastorale est autorisé après que le représentant de l'État dans le Département a soumis, pour avis, le projet à la commission de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers prévue à l'article L112-1-1 du code rural de la pêche maritime ». Cet avis sera réputé favorable s'il n'est pas intervenu dans un délai d'un mois à compter de la saisine de la commission.

2- L'analyse de la consommation d'espaces

Conformément à la loi n°2014-366 du 24 mars 2014 pour « l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové », l'article L123-1-2 du Code de l'Urbanisme impose désormais au sein du rapport de présentation, une analyse de « *la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales* » et une transcription des « *dispositions qui favorisent la densification de ces espaces ainsi que la limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles ou forestiers* ».

Le rapport de présentation devra également contenir une « *analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du plan ou depuis la dernière révision du document d'urbanisme* ».

Pour rappel, un espace urbanisé peut être caractérisé par des espaces bâtis regroupant :

- des habitats individuels et collectifs;
- de grands équipements urbains y compris publics;
- des zones d'activités économiques (industrielles et commerciales).

Ces espaces bâtis incluent l'emprise au sol des bâtiments ainsi que leurs zones de fonctionnement et les infrastructures de transport associées. Un espace artificialisé peut être caractérisé par un espace urbanisé mais également par des carrières, des mines, des décharges, des chantiers, des espaces verts urbains, des équipements sportifs et de loisirs.

On considérera donc qu'il y a consommation d'espaces lorsque les espaces ont subi un changement d'usage irréversible et/ou une fragilisation des fonctions agricoles, naturelles ou forestières compromettant le maintien de l'usage existant ou son réinvestissement. La consommation d'espaces ne se limite donc pas aux seules emprises au sol des bâtiments et est indépendante des droits à bâtir.

L'analyse de la consommation d'espaces dans le cadre de l'élaboration du PLU servira plus particulièrement d'état zéro de l'usage des sols à la date d'approbation du document et de donnée de cadrage afin de diminuer le rythme d'artificialisation.

Pour rappel, la loi de modernisation de l'agriculture n°2010-874 du 27 Juillet 2010, a fixé pour objectif, à l'échelle nationale, de diviser par deux la consommation des espaces agricoles à l'horizon 2020.

Fiche données SIGALE de la commune de Sailly-sur-la-Lys

	1990		1998		2009	
	Espaces agricoles	Espaces artificialisés	Espaces agricoles	Espaces artificialisés	Espaces agricoles	Espaces artificialisés
Sailly-Sur-La-Lys	728,98 ha	239,79 ha	724,15 ha	243,33 ha	706,47 ha	260,19 ha

	Evolution des espaces agricoles 1990-1998		Evolution des espaces agricoles 1998-2009	
	-4,83 ha	- 0,66 %	-17,68 ha	-2,44 %
Sailly-Sur-La-Lys				

(INSEE)	1990		1999		2011	
	Population	Logements	Population	Logements	Population	Logements
Sailly-Sur-La-Lys	3889	1246	3981	1306	4046	1567

SAILLY-SUR-LA-LYS

Mutations observées entre 1990 et 1998

Mutations observées entre 1998 et 2009

* Hors zones humides et surfaces en eau

Entre 1998 et 2009, parmi les 16,87 ha d'espaces agricoles artificialisés, 16,2 ha correspondent à des emprises résidentielles et 0,67 ha à des emprises industrielles ou commerciales.

- Définition de l'exploitation agricole

La simple pension de chevaux n'est pas considérée comme une activité agricole. Par ailleurs, l'ensemble des bâtiments liés aux coopératives agricoles, aux entreprises de travaux agricoles (sans le support d'une exploitation), aux entreprises de parcs et jardins ne relève pas des activités agricoles mais de prestations de services au sein de zones artisanales ou d'activités.

D'une manière générale, les installations exploitées ou détenues par toute personne physique ou morale, publiques ou privées, qui peuvent présenter des dangers ou des inconvénients, soit pour la commodité du voisinage, soit pour la santé, la sécurité et à la salubrité publique, soit pour l'agriculture, soit pour la protection de la nature et de l'environnement, soit pour la conservation des sites et monuments, sont soumises aux dispositions de la loi n°76-663 du 16 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), reprises dans le Code de l'Environnement.

- Règles de réciprocité

De même, le repérage des sites annexes des exploitations dont les sièges sont sur d'autres communes ne sera pas oublié.

**La liste des exploitations agricoles classées vous est proposée sous le lien <http://www.pas-de-calais.gouv.fr/Publications/Cartes-du-Pas-de-Calais/Agriculture>
Elle a été réalisée à partir des dossiers instruits par la DDTM. Cette situation est donc soumise à l'évolution de l'économie agricole.**

Pour assurer la pérennité des exploitations agricoles, l'article L111-3 du Code Rural a introduit le principe de réciprocité des règles de distances en imposant, aux nouvelles constructions des tiers (ainsi qu'aux limites de zones) et à tout changement de destination à usage non agricole, le même éloignement par rapport aux bâtiments agricoles afin de permettre aux exploitants de pérenniser leur activité. Il est applicable que ce soit pour les ICPE que pour les exploitations soumises au Règlement Sanitaire Départemental (R.S.D)

Par exemple, un silo à maïs impose un recul de 25 mètres pour les exploitations relevant du RSD et le recul peut passer à 1,5 fois la hauteur des installations pour un silo de céréales soumis à la réglementation ICPE, avec un minimum de 50 mètres pour une tour d'élévation.

Si certains terrains sont repris en zone constructible et sont situés à l'intérieur du rayon de protection d'une exploitation agricole, ils sont donc inconstructibles.

Cependant, dans les parties actuellement urbanisées, une distance d'éloignement inférieure peut être autorisée, si la commune choisit de réduire ces règles de distance. Elles seront alors fixées dans le PLU. Cette dérogation n'est pas systématique sur l'ensemble de la commune : dans ce cas des possibilités de dérogations au cas par cas continueront d'être examinées lors du dépôt des permis de construire après avis de la chambre d'agriculture.

Le rapport de présentation du document d'urbanisme comprend un diagnostic agricole qui prendra en compte ces exploitations et évaluera l'impact de l'ouverture de zones constructibles ou à ouvrir à l'urbanisation, sur l'évolution de l'activité agricole.

- Règlement type de la zone agricole

Un règlement-type des articles 1 et 2 de la zone Agricole est joint en annexe.

Pour les logements de fonction agricole, il y a lieu de rappeler :

- « le caractère obligatoire et de proximité » du logement nécessaire à l'activité agricole (pour les soins aux animaux et non pour la surveillance liée à la sécurité),
- le caractère « limité »
- la notion de « prolongement de l'acte de production ou ayant comme support l'exploitation », pour toutes les activités complémentaires.

Les abris et annexes nécessaires à l'exploitation agricole peuvent être autorisés en zone agricole, sous certaines conditions à définir.

Le camping dit « à la ferme » reste limité à 6 emplacements.

Les fermes-auberges ne sont pas des activités agricoles mais des activités complémentaires ayant comme support l'activité agricole.

4. Aménagement foncier agricole et forestier

Si le territoire de la commune est concerné par un aménagement foncier agricole, il y a lieu de se rapprocher du Conseil Général qui assure cette compétence.

La commune de SAILLY SUR LA LYS n'est pas concernée.

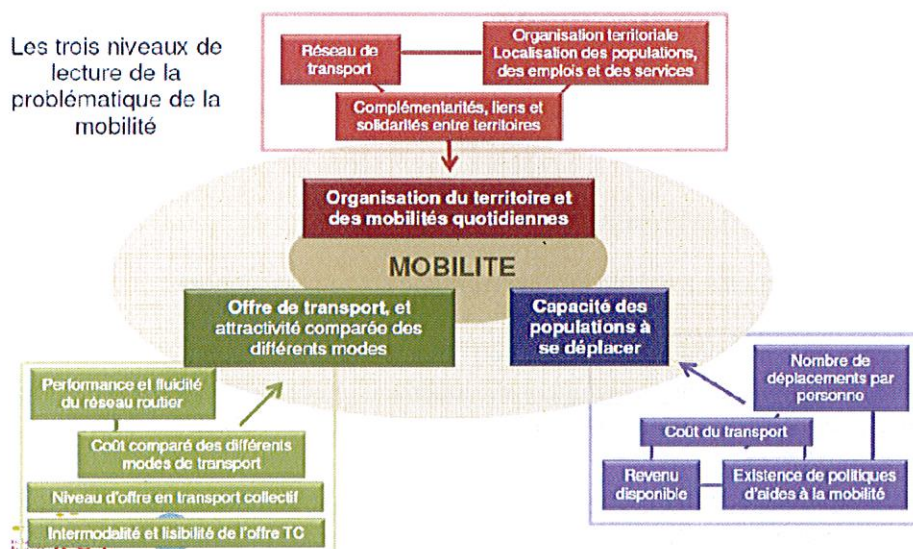
Partie Mobilité et Transports

ENJEUX ET PROBLÉMATIQUES

Le Code des transports énonce et contextualise la notion fondamentale et prioritaire de droit au transport :

« Le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité. Ces besoins sont satisfaits dans le respect des objectifs de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances (notamment sonores), émissions de polluants et de gaz à effet de serre. Ils nécessitent la mise en œuvre des dispositions permettant de rendre effectifs le droit qu'a tout usager, y compris les personnes à mobilité réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter lui-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix. La mise en œuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public. »

Avant chaque déplacement, un individu effectue un arbitrage plus ou moins conscient, entre les différents modes de transport lui permettant d'arriver à destination dans le délai imparti. Les déterminants généraux de ces choix sont le temps de parcours (réel et perçu), le niveau de ponctualité nécessaire, la sécurité du trajet, le coût, le confort... Il effectue ensuite une analyse croisée des différentes options qui lui sont offertes afin de déterminer la chaîne de déplacements perçue comme la plus optimale.



Appréhension des mobilités dans une démarche prospective (Étude prospective Mobilité en Picardie - 2012)

Les documents de planification vont influencer directement (stationnement, aménagements cyclables...) et indirectement (structure urbaine, mixité fonctionnelle...) ces critères et, de fait, les choix opérés par les habitants.

L'objet de ce document est de présenter comment prendre en compte la thématique des déplacements dans les PLU(i) dans un objectif prioritaire de réduction des émissions de GES et polluants atmosphériques. Il traitera d'une part de la réduction à la source des besoins en déplacements puis interrogera sur la place laissée à la voiture avant de proposer des leviers pour soutenir les alternatives plus vertueuses comme les transports en commun et les modes doux. Il traitera enfin de l'impact de la planification sur les flux marchands.

CADRE RÉGLEMENTAIRE

Afin de rationaliser les déplacements, le Grenelle de l'Environnement promeut une urbanisation en reconversion urbaine, afin de lutter contre l'étalement, ainsi qu'à proximité des arrêts de transport en commun et des services. Les modes doux doivent aussi être largement favorisés.

Selon l'article 121-1 du code de l'urbanisme, les plans locaux d'urbanisme déterminent les conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable, la diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en tenant compte en particulier des objectifs de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile.

Le PLU(i) s'articule avec plusieurs documents cadres relatifs au développement durable. Le PLU(i) doit notamment prendre en compte les Plans Climats Énergies Territoriaux, eux-mêmes compatibles avec le Schéma Régional Climat Air Énergie.

LEXIQUE

Mobilité : capacité à réaliser un déplacement

Déplacement : action de se rendre d'un lieu à un autre pour y réaliser une activité en utilisant un ou plusieurs modes de transport sur la voie publique

Transport : déplacement utilisant un véhicule (voiture, transport en commun, vélo, 2 roues motorisé), on y inclut souvent (par souci de simplification) la marche qui est un moyen de locomotion mais non de transport

Part modale : proportion de déplacement effectués avec un mode de transport donné

LEVIERIS MOBILISABLES POUR LE VOLET DÉPLACEMENTS

1. RÉDUIRE LES BESOINS EN DÉPLACEMENTS

1.1. Raccourcir les distances de déplacements : l'organisation territoriale

- *Principe*

Les déplacements constituent une dimension essentielle de l'aménagement de l'espace. D'une part, la mobilité des populations et marchandises est nécessaire au bon fonctionnement d'un territoire ; d'autre part, le réseau de transport (piétonnier, viaire, ferré) a un impact majeur sur l'organisation et la structuration de l'espace urbain.

Pour de nombreux territoires, une faible armature urbaine associée à un grand nombre de communes à dominantes rurales entraîne une forte dépendance à la voiture et une précarisation croissante liée à l'augmentation des coûts de l'énergie. Plusieurs études ont démontré que l'augmentation des vitesses de déplacement depuis les années 50 n'a pas permis de gagner du temps à l'homme mais de l'espace.

D'une manière générale, les objectifs de maîtrise des besoins en déplacements sont donc satisfaits en appliquant à l'urbanisation les préceptes de la ville compacte et durable. Il s'agira principalement d'agir sur la forme urbaine grâce à un zonage cohérent par rapport à l'offre de transport en commun et en encourageant la diversité fonctionnelle.

Raccourcir les distances des déplacements nécessite de connaître leur objet. La plupart des déplacements sont dus aux études, au travail, aux loisirs ou aux services. L'idée est donc de favoriser une organisation territoriale (EPCI, commune, quartier) de « courtes distances » en rapprochant les fonctions pour minimiser les distances parcourues. Il faut éviter la spécialisation et la spatialisation mais favoriser la mixité fonctionnelle au sein de formes urbaines plus denses et plus compactes.

À l'échelle d'un PLU(i), cela concerne évidemment les critères de localisation des zones de développement ou de renforcement de l'habitat, des services, d'équipements, d'activités...qui doivent être choisies de façon à panacher les fonctions mais aussi au regard de la desserte zonale en transports en commun (cf. 3.1).

Favoriser les courtes distances permet surtout d'inciter à l'utilisation des modes actifs (dont le rayon de pertinence généralement retenu est de 3 km), il faut donc que les aménagements de voiries soient favorables à ces déplacements (cf. partie 3.2).

À une échelle plus large, le territoire doit également s'interroger sur son organisation spatiale et ses liens avec les territoires voisins :

- à quel bassin de vie et d'emploi appartient la commune ?
- où développer l'activité économique, le logement, les services ?
- chaque commune/quartier doit-elle/il se développer où ne doit-on rechercher le renforcement que de certaines polarités (modèle urbain polycentré, pôles relais ou de proximité) ?

Ces choix doivent là aussi s'opérer en prenant en compte les transports en commun disponibles localement et le niveau de service qu'ils offrent à l'usager (ex : présence d'une gare TER et nombre d'arrêts par jour).

1.2. Limiter les motifs de déplacements en intégrant l'évolution des modes de vie

• *Principe*

Au-delà de raccourcir les distances, l'élaboration du PLU(i) peut également être l'occasion de s'interroger sur les motifs de déplacement et les possibilités de les limiter en intégrant les évolutions socio-démographiques de la population. On l'a rappelé, la plupart des déplacements sont dus aux études, au travail et aux loisirs ou services. Dans chacun de ces domaines, il y a lieu de réfléchir aux besoins réels et d'anticiper leurs évolutions possibles.

Remarque : ces thématiques sont particulièrement intéressantes pour les zones plus rurales.

	Éléments à analyser	Évolutions à anticiper
Emploi	Principaux pôles d'emploi existants et à venir Modes de déplacements possibles Adaptation de l'offre à la demande (ex : horaires)	Développement du télétravail (voir encadré) Développement du temps partiel et des horaires décalés
Scolarisation et Études	Principaux pôles enseignements Evolution possible de la fréquentation Modes de déplacements possibles Adaptation de l'offre à la demande (ex : tarification, localisation)	Développement des études par correspondance, la mutualisation des établissements d'enseignement (RPI), des services associés (crèches, cantines...) Développement des internats...
Loisirs et Services	Pôles de services et commerciaux existants et à venir Modes de déplacements possibles Adaptation de l'offre à la demande (ex : santé)	Evolution des services et de leur utilisation : livraison à domicile, pôles multi-services, services mobiles ou à distance, dématérialisation des procédures... Intégrer le vieillissement de la population (moins mobile, besoins différents)

2. RÉINTERROGER LA PLACE DE LA VOITURE

2.1. Voirie

• *Principe*

La voiture est et restera pour plusieurs années encore le mode de déplacements prépondérant, au moins pour les trajets radiaux et d'échange. Les structures d'agglomérations ont été modelées par les voiries routières (et parfois autoroutières) et les espaces de stationnement. Les nuisances générées par la voiture (bruit, gaz, congestion, sécurité...) sont cependant de moins en moins tolérées par la population. La voiture entre aussi en confrontation de plus en plus directe avec les modes doux et les TC en termes d'occupation de l'espace urbain. Le PLU(i) régit l'organisation du territoire, il doit donc s'intéresser à la place laissée à la voiture sur celui-ci en termes d'occupation de l'espace (voirie, stationnement collectif et individuel).

Hiérarchisation des voies

Les voies doivent être dimensionnées et hiérarchisées, en fonction de leurs usages à partir d'un plan de composition. L'organisation des voies doit également prendre en compte les éléments topographiques et paysagers ainsi que les flux de circulation.



1 - La voie principale :

Extérieure à la nouvelle zone d'habitations, elle permet d'accéder à celle-ci.

2 - La voie secondaire :

Elle est la colonne vertébrale du nouveau quartier. Elle permet de traverser et de structurer celui-ci et le relie à la ville par l'intermédiaire de la voie d'accès.

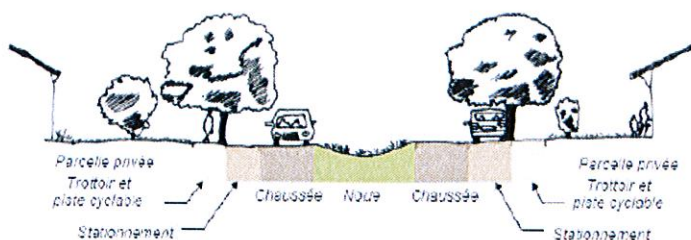
3 - Les voies tertiaires :

Elles desservent les habitations.

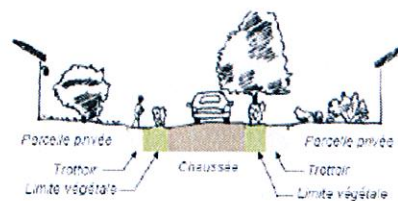
4 - Les voies piétonnes :

Ce sont des voies piétonnes qui peuvent joindre les habitations et relier celles-ci aux équipements.

La voie secondaire :



Les voies tertiaires :



2.2. Stationnement

• Principe

Le stationnement correspond à une occupation de l'espace urbain collectif et individuel. Concernant les parkings collectifs, ils sont pour la plupart hérités des années 70 et 80, période de la voiture « reine ». Il revient donc aux collectivités, de s'interroger sur les espaces de stationnement laissés à la voiture et à leur impact sur l'environnement et les déplacements.

Le stationnement en surface pose des problèmes de dévalorisation de l'espace public et des fonctionnalités de la rue, de dégradation des conditions de déplacements de proximité (modes doux). Il hypothèque également des espaces qui seraient nécessaires pour mettre en œuvre d'autres modes (zone de rencontre, itinéraires cyclables, sites propres, pôles multimodal).

La première question à se poser concerne leur nombre, leur localisation et leur utilisation. Les structures urbaines évoluent, des équipements se créent, des zones se densifient ou se développent, des zones sont requalifiées, des services de transports évoluent, le foncier augmente... Ainsi, les zones de stationnement existantes ne sont peut-être plus justifiées ou adaptées. Pour le stationnement particulier, il faut tendre vers une place maximum par logement. La collectivité peut même aller en deçà de ce seuil dans les quartiers les plus denses, les plus chers, les mieux desservis par les TC ou à la mixité fonctionnelle développée. Ceci implique soit l'existence d'espaces mutualisés, soit l'hébergement de personnes sans voitures (étudiants, personnes âgées, volontaires, personnes sans ressources, ...). Les mêmes principes peuvent être appliqués aux bureaux, ZA et zones commerciales...

2.3. Optimisation de l'usage

- *Principe*

La voiture restera encore longtemps le mode de transport le plus utilisé à la fois à cause de la liberté qu'il procure mais également parce que les autres modes (en particulier TC) ne seront pas disponibles partout. En parallèle du développement des offres alternatives à la voiture, il convient donc d'en limiter les nuisances et en particulier les émissions polluantes. Pour ce faire, des actions peuvent être menées afin d'en optimiser l'usage (covoiturage, autopartage) ou d'en réduire les effets néfastes (véhicules électriques).

Le covoiturage est particulièrement adapté pour les déplacements pendulaires de et vers les pôles d'emplois ainsi que pour les trajets réguliers de moyenne distance entre pôles urbains.

L'autopartage est une alternative intéressante à déployer dans les zones peu ou insuffisamment desservies par les TC et où le taux d'équipement des ménages est faible. A contrario, il permet aussi de compléter une offre multimodale sans voiture dans les grands centres urbains. L'autopartage permet également de réduire le stationnement (1 véhicule mutualisé permet en moyenne de remplacer 8 véhicules individuels). Le véhicule électrique permet maintenant d'effectuer la majorité des déplacements du quotidien.

Ces mesures impliquent un changement de comportement des usagers dont la facilitation peut être intégrée dans la planification.

3. FAVORISER LES MODES DE DÉPLACEMENT PLUS VERTUEUX

Le changement de pratiques de déplacements ne se décrète pas. Si des alternatives à la voiture particulière existent, encore faut-il informer, former, sensibiliser les habitants actuels et futurs sur ces possibilités. Ce rôle est dévolu en priorité aux PCET et Agenda 21.

3.1. Développer l'usage des transports en commun

- *Principe*

Le développement de l'utilisation des TC est un objectif prioritaire qui s'impose aux documents de planification. Ceci est inscrit dans les lois Grenelle qui ont modifié le Code de l'Urbanisme en ce sens mais aussi dans le SRCAE qui prévoit un doublement de leur fréquentation d'ici 2020.

Pour inciter les personnes se déplaçant à utiliser les TC, il faut agir à la fois sur l'offre en TC (à créer, adapter, faciliter ou valoriser) mais aussi sur leur compétitivité par rapport à la voiture particulière (stationnement, temps de parcours, congestion, confort, prix...). Pour le premier levier, le PLU(i) doit s'interroger sur l'optimisation et la valorisation des services de transport existant sur sa commune en facilitant l'accès et en les valorisant par une densité adaptée.

Rappelons enfin que les TC s'intègrent dans une « chaîne de déplacement » qui comprend au moins un mode actif mais peut parfois inclure plusieurs TC et/ou la voiture. L'intermodalité doit donc être recherché afin de minimiser les temps d'attente et les changements de modes trop nombreux (« ruptures de charge »).

3.2. Développer la part des modes actifs

- *Principe*

Les modes actifs regroupent l'ensemble des modes de déplacements non motorisés. Il s'agit essentiellement de la marche et du vélo mais aussi le roller, la trottinette, le skate board... Ces modes constituent une part importante des déplacements (28 % en moyenne en NPdC dont 24 % pour la marche et 4 % pour les autres modes).

Le domaine de pertinence moyen de la marche est de 1 km, celui du vélo et des autres modes actifs, de 3 km.

LE SRCAE s'est fixé pour objectif que 100 % des déplacements <1km, 70 % de ceux < 3km et 35% de ceux < 5 kilomètres soient réalisés en modes actifs. Ces derniers ont plusieurs avantages : ils ne polluent pas (car ne consomment pas d'autre énergie que l'énergie humaine), ils génèrent peu de nuisances (pas de particules, peu de

bruit, pas de congestion), ils ont aussi des effets positifs sur la santé (voir encart) et sont économes. Par contre, ils sont globalement plus exposés en termes d'accidentologie.

Ces modes de déplacement nécessitent des aménagements continus et sécurisés sur tout le parcours qui doit être le plus direct et le plus agréable possible. Le PLU(i) peut donc prévoir la mise en place d'aménagements cyclables, de cheminements piétons, et d'espaces dédiés permettant de leur redonner une véritable place dans l'espace public (et éventuellement des services associés). Le meilleur « maillage » possible doit être recherché. Ces modes doivent être considérés en lien étroit avec les transports collectifs pour permettre l'intermodalité : tout déplacement comprend en effet une partie en mode actif !

Zoom sur l'accessibilité Personnes à Mobilité Réduite (PMR)



La loi du 11 février 2005 introduit la notion de chaîne de déplacements entre deux points, c'est à dire la possibilité pour une PMR de satisfaire ses besoins de mobilité de manière autonome.

Dans cette optique, toute commune ou EPCI doit établir un Plan d'accessibilité à la Voirie et Espaces Publics (PAVE) permettant de représenter ces cheminements et les rendre accessibles.

Les AOT ont par ailleurs obligation de réaliser un Schéma Directeur d'Accessibilité de leurs véhicules et points d'arrêts. L'élaboration de ces documents est à corréler à celle des PLU(i) afin d'intégrer cette dimension dans les aménagements et documents de planification.

Voir outils et exemples dans la fiche 10 :

http://www.aulab.fr/ressources/publications/fichiers_telechargement/fiches_scot/fiches_scot_transport_mobilite.pdf

4. RÉGULER LES DÉPLACEMENTS LOURDS ET/OU LIÉS AU FRET

Le fret routier est très développé dans notre région qui constitue une plaque tournante de la logistique européenne. Bien qu'utilisant majoritairement les réseaux autoroutiers, un nombre conséquent de camions traversent ou desservent les communes en empruntant le réseau secondaire. Ces flux, parfois importants, génèrent de fortes nuisances liées au bruit, aux particules et parfois à la congestion et au stationnement. D'autres transports spécifiques liés aux activités agricoles ou industrielles peuvent également nécessiter une régulation.

Le PLU(i) possède quelques leviers pour influencer ces flux en jouant sur les parcours, les vitesses, les localisations des zones d'activités, le report modal et en régulant la pénétration dans les centres urbains.

4.1. Faciliter le report modal

- *Principe*

Le SRCAE vise un report d'une large partie du flux de poids lourds vers le fret ferré ou fluvial, son objectif est d'accroître la part modale du fret ferroviaire et fluvial pour qu'il atteigne 30% d'ici 2020. Le PLU(i) peut contribuer à faciliter ce report modal par l'organisation des activités et la régulation des flux routiers.

4.2. Repenser la logistique urbaine et les services

- *Principe*

Limiter les désagréments issus à la pénétration et au stationnement en hyper centre de poids lourds ou véhicules de services générant bruit, pollution et congestion en régulant ces flux dans l'espace et dans le temps par la mise en place d'un plan de circulation, d'aires de livraisons, d'optimisation des tournées...

4.3. Prendre en compte les transit spécifiques : agricoles, forestiers, carriers...

- *Principe*

En fonction de sa localisation et des activités économiques locales, certaines communes peuvent être régulièrement traversées par des engins agricoles (tracteurs+remorques, moissonneuses,

arracheuse...), les transports de bois (grumiers...), les engins carriers (camions lourds...) et certains transports exceptionnels.

Il convient de réguler ces flux à grand gabarit (largeur, hauteur, poids) afin d'en limiter les nuisances (bruits, congestion, dégradations) et les risques d'accidents avec les autres usagers. Les leviers du PLU(i) concernent surtout l'orientation de ces flux et l'adaptation des aménagements des profils de voirie de façon à en faciliter les transits.

■ Classement des véhicules et matériels agricoles

Les véhicules et matériels agricoles ou forestiers sont classés par groupe selon leur largeur ou leur longueur.

Caractéristiques	Groupe A	Groupe B
Largeur du convoi	de 2,55 m à 3,5 m	de 3,5 m à 4,5 m
Longueur du convoi	< 22 m	de 22 m à 25 m
Vitesse	25 à 40 km/h	25 km/h
Masse	Limites fixées par le code de la route	
Hauteur	Non réglementée (1)	
Accompagnement	Pas d'accompagnement	Voiture particulière (2)

(1) La hauteur des engins agricoles n'est pas réglementée par le code de la route. Avec leur chargement, la hauteur totale du convoi peut dépasser 4 m.

(2) La voiture pilote doit être équipée d'au moins un gyrophare et d'un ou deux panneau(x) « Convoi agricole » visible(s) de l'avant et de l'arrière, éclairé(s) la nuit.

Au-delà de ces dimensions, les véhicules entrent dans la catégorie des « transports exceptionnels ».



Préconisations sont tirées du guide : http://www.edt-paysdelaloire.fr/attachments/article/469/charte_circulationBD.pdf

5. PARTICULARITÉS LOCALES

La commune de Sailly-sur-la-Lys n'appartient à aucun périmètre de transport urbain.

Les transports en commun disponibles et à prendre en compte en matière de localisation des zones de développement sont les bus inter-urbains du Conseil Général.

En ce qui concerne la prise en compte du handicap, les outils du PLU pourront être mobilisés pour faciliter les travaux d'accessibilité de la chaîne des déplacements, notamment au travers d'orientations d'aménagement ou d'emplacements réservés. En ce sens, l'élaboration du Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) sera à corréliser à celle du PLU.

Enfin, le parti d'aménagement retiendra aussi la rationalisation des déplacements en favorisant la proximité entre l'habitat et les services, équipements et commerces. Dans cette optique, la commune veillera à mettre en place une politique cohérente en matière de déplacements doux.

PARTIE ENERGIE-GES-AIR

Le contexte international, national et local

La prise de conscience de la réalité d'un changement climatique d'origine humaine a d'abord été le fait de la communauté scientifique internationale. Elle a ensuite été relayée et portée par les représentants politiques de l'ensemble des pays qui se réunissent régulièrement sur le thème du défi climat sous l'égide des Nations unies et son Secrétariat à la Convention cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC). Les premiers engagements internationaux ont été décidés à Rio en 1992 et renforcés à Kyoto cinq ans plus tard en 1997.

À ce jour, les négociations continuent afin de mettre en œuvre et renforcer l'accord de Copenhague définitivement adopté à Cancun par toutes les Parties à la Convention Climat. Depuis, l'agenda est clair : pour la première fois, tous les pays ont accepté en décembre 2011, à Durban, de s'inscrire dans un accord international de réduction des émissions de gaz à effet de serre, qui devrait être adopté en 2015.

L'Union européenne, responsable d'environ 14 % des émissions de gaz à effet de serre mondiales, a pris la tête des efforts internationaux visant à enrayer le changement climatique. Dès 1990, l'Union européenne s'est volontairement engagée à stabiliser ses émissions de CO₂ au niveau de 1990 pour l'an 2000, un objectif pleinement réalisé.

En France, exprimée dès 1995 dans des plans d'actions, puis définie de manière intégrée dans le Programme National de Lutte contre le Changement Climatique (2000), la politique Climat repose sur deux piliers que sont l'atténuation (réduction des émissions de gaz à effet de serre) et l'adaptation. Cette politique s'inscrit dans la Stratégie Nationale de Développement Durable publiée en juin 2003 et actualisée en juillet 2010. La politique Climat est traduite dans le « Plan Climat 2011 », qui est le plan d'action de la France pour respecter ses engagements au titre du protocole de Kyoto.

Cadre réglementaire

La loi n°2005-781 du 13 juillet 2005 de Programme fixant les Orientations de la Politique Énergétique dite loi POPE, marque une étape dans la politique de lutte contre le changement climatique impulsée par les accords de Rio et de Kyoto. La France y fixe de premiers objectifs chiffrés ambitieux et définit un certain nombre de programmes mobilisateurs en faveur des économies d'énergie et du développement des énergies renouvelables.

La loi n°2009-967 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement du 03 août 2009 renforce le code de l'urbanisme en fixant comme objectif de prendre en compte la lutte contre l'étalement urbain, la réduction des émissions de GES, la réduction des consommations d'énergie, la lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement.

Elle fixe les objectifs de l'État en matière de lutte contre le changement climatique, et indique que « la lutte contre le changement climatique est placée au premier rang des priorités ». Elle s'inscrit dans la démarche de la directive européenne dite des « 3x20 » à horizon 2020, à savoir :

- réduction d'au moins 20 % des émissions de gaz à effet de serre ;
- amélioration de 20 % de l'efficacité énergétique ;
- 20 % d'énergies renouvelables dans la consommation énergétique (sachant que la France a choisi de porter cette part à 23 % de sa consommation).

La loi n°2010788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement définit les mesures permettant d'atteindre les objectifs définis. Elle modifie notamment les articles suivants du code de l'urbanisme :

Article L.1211 du CU : « Les [...] plans locaux d'urbanisme [...] déterminent les conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable : [...] la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelable, la préservation de la qualité de l'air [...] »

Article L. 12315 du CU : « Le règlement [des plans locaux d'urbanisme] peut : [...]

14° Imposer aux constructions, travaux, installations et aménagements [...] de respecter des performances énergétiques et environnementales supérieures à la réglementation actuelle »

Les Plans Climat-Energie Territoriaux

La loi Grenelle 2 rend obligatoire l'élaboration de Plans Climat Énergie Territoriaux (PCET) pour les collectivités locales de plus de 50 000 habitants.

Aussi, les départements, les communautés urbaines, les communautés d'agglomération ainsi que les communes et les communautés de communes de plus de 50 000 habitants doivent avoir adopté un plan climat énergie territorial pour le 31 décembre 2012.

Ce plan définit, dans les champs de compétences respectifs de chacune des collectivités publiques énumérées :

- Les objectifs stratégiques et opérationnels de la collectivité afin d'atténuer et lutter efficacement contre le réchauffement climatique et de s'y adapter ;
- Le programme des actions à réaliser conformément aux objectifs issus de la législation européenne relative à l'énergie et au climat ;
- Un dispositif de suivi et d'évaluation des résultats.

Aucun Plan Climat Energie Territorial réglementaire n'a été élaboré sur le territoire. Il conviendra de ce fait dans le cadre du PLU de relayer localement les objectifs du Schéma Régional Climat Air Energie du Nord-Pas-de-Calais.

La qualité de l'air

Conformément à l'article 17 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (L.A.U.R.E) du 30 décembre 1996 (repris l'article L.12113ème du CU), « les plans locaux d'urbanisme déterminent les conditions permettant (...) la préservation de la qualité de l'air (...) la prévention des pollutions et des nuisances de toute nature. »

Le Grenelle 2 complète aussi l'article L.2201 du code de l'environnement pour une meilleure prise en compte de la qualité de l'air : « Cette action d'intérêt général consiste à prévenir, à surveiller, à réduire ou à supprimer les pollutions atmosphériques, à préserver la qualité de l'air et, à ces fins, à économiser et à utiliser rationnellement l'énergie. La protection de l'atmosphère intègre la prévention de la pollution de l'air et la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre. »

Les critères d'évaluation de la qualité de l'air imposent de prendre des mesures pour réduire les émissions de polluants atmosphériques, notamment les émissions d'oxydes d'azote et les émissions de particules. À cet effet, il sera indispensable de prévoir des mesures pour réduire les émissions de la circulation automobile, principale source des émissions tant d'oxydes d'azote que de particules. Il faudra aussi réfléchir à la réduction des émissions de particules des combustions diverses, deuxième source des émissions de particules

Pour ce faire, le PLU pourra tenir compte du Plan de Protection de l'Atmosphère arrêté à l'échelle régionale. Ce PPA a été arrêté par le préfet de la région Nord-Pas-de-Calais le 27 mars 2014.

Ce que doit faire le PLU :

Deux axes apparaissent prioritaires, d'une part la réduction des émissions de particules et d'autre part la réduction de l'exposition des populations.

Pour ce faire, une étude sur la qualité de l'air locale et des éventuelles sources d'émission pourra être réalisée. Celle-ci permettra de définir des orientations à relayer dans le PLU.

Le PLU devra veiller à une implantation relativement dense des logements et des activités à proximité des transports en commun et à éviter un étalement urbain non maîtrisé. Il favorisera le développement d'une politique de transports intermodale par :

- des orientations d'aménagement qui pourront préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics (notamment la largeur des voies) ;
- l'article 12 du règlement de la zone qui prévoira le nombre et le type de places de parking prévues (possibilité de distinction selon les zones et possibilité de rendre obligatoire des garages à vélo, etc.).

Le PLU pourra également rechercher à limiter l'exposition des populations fragiles (crèche par exemple) dans le cas d'une pollution avérée.

Limitier la consommation d'énergie

Développer les réseaux de chaleurs :

- **Principe**

De façon concrète, le réseau de chauffage urbain (RCU) se définit comme la liaison entre plusieurs éléments urbains, à savoir une chaufferie qui alimente en chaleur, via des canalisations isolées et enterrées, plusieurs bâtiments non mitoyens. Il sert donc à fournir la ville en chaleur, à cela près qu'il est seulement raccordé à un nombre limité de bâtiments. Le RCU, du fait de ses dimensions communales voire intercommunales est un outil pertinent dans le cadre de la mise en place d'une politique énergétique locale. Il est d'autant plus efficace que la quantité de chaleur vendue au mètre linéaire est grande. L'intérêt dans le développement des RCU réside d'une part dans le fait de valoriser de manière optimale une énergie qui peut être renouvelable (biomasse, géothermie, chaleur de récupération...) et d'autre part pour la collectivité de disposer d'un outil de territoire permettant de maîtriser les enjeux liés à l'énergie, depuis la production jusqu'à l'usager final avec une assurance de performance de l'unité de production (bien moins consommatrice que la somme des équipements individuels équivalents).

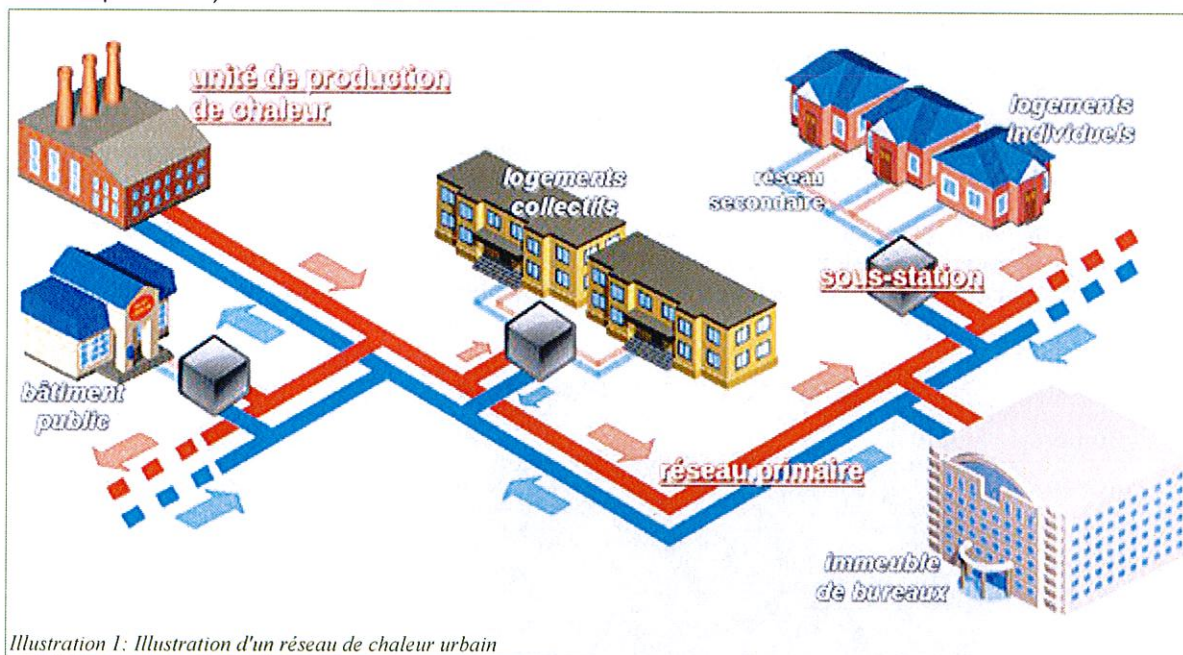


Illustration 1: Illustration d'un réseau de chaleur urbain

À l'échelle du territoire, il s'agit au sein du PLU d'intégrer la création ou le développement d'un RCU :

- en actant un projet de création et de développement qui mobilise des EnR et/ou de récupération
- en mettant en rapport les évolutions prévues/prévisibles de l'urbanisation avec une vision prospective du réseau

Le PLU pour assurer leur déploiement pourra agir sur :

- l'organisation de leur implantation et source d'approvisionnement,
- l'association avec des performances énergétiques et environnementales renforcées,
- la valorisation par une densité suffisante.

Leviers du Rapport de Présentation et du PADD

Le PLU doit prendre en compte le Plan Climat Énergie Territorial (PCET) s'il existe (article L.123-1-9 du Code de l'urbanisme). Il contribue alors à sa mise en œuvre. Les éléments de potentiel de production d'énergie à partir des sources renouvelables, rassemblés ou non au sein d'un PCET, peuvent constituer des éléments pertinents lors de l'élaboration du diagnostic territorial d'un PLU et permettre de justifier les conditions permettant d'assurer la production d'énergie à partir des sources renouvelables (article L.121-1 du Code de l'urbanisme).

Le rapport de présentation peut ainsi présenter les travaux de bilan du potentiel des sources d'EnR (biomasse, géothermie, ...) et de récupération (incinérateur, assainissement, industrie, ...) destinées à

être valorisées par un RCU ainsi que le bilan des émissions de gaz à effet de serre évitées. Une étude détaillée du potentiel de raccordement existant et futur est à mettre en regard avec les niveaux de consommation et performance énergétique des bâtiments pour mettre en évidence l'intérêt économique et environnemental d'un projet d'extension ou création.

Sur la base de ce diagnostic, ces éléments de réflexion sur la création ou l'extension d'un RCU doivent être intégrés dans le choix des zones ouvertes à l'urbanisation.

Rappel : l'article L128-4 du CU dispose : « Toute action ou opération d'aménagement (...) et faisant l'objet d'une étude d'impact doit faire l'objet d'une étude de faisabilité sur le potentiel en EnR de la zone, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux EnR et de récupération ».

Au sein du PADD, les objectifs stratégiques et certains volets du plan d'actions du PCET concernant les RCU pourront être repris. En l'absence de PCET, le PADD pourra être porteur des objectifs de la collectivité en matière de développement de ces réseaux (ex : « développer les réseaux énergétiques de manière maîtrisée et coordonnée »).

• Leviers des OAP, du Règlement et du Zonage

Dans les zones AU, l'OAP permet de définir l'aménagement d'une zone, notamment l'implantation des bâtiments, si besoin la densification de la zone concernée et également l'implantation de la ou des unités de production liées au RCU. Notamment, la collectivité peut à travers l'OAP viser la compensation de la faible consommation d'énergie des bâtiments neufs soumis à la réglementation thermique en vigueur en accroissant le nombre de bâtiments desservis afin de maximiser la vente de chaleur. L'OAP peut ainsi proposer une densification de la zone visant une utilisation optimale du RCU.

Les documents graphiques, zonage ou OAP, pourront également présenter les zones identifiées comme à relier ou densifier prioritairement compte tenu de leur proximité au réseau actuel ou futur, le phasage pourra notamment s'appuyer sur le développement prévu du réseau de chaleur.

EXEMPLES DE REFLEXIONS DANS LE REGLEMENT		
Numéro	intitulé	Propositions de réflexions
Article 1	Les occupations et utilisations du sol interdites	Ne pas bloquer l'ensemble des constructions nécessaires au bon fonctionnement d'un réseau de chaleur (unité de production, sous-stations, autres locaux techniques ...). <i>Rq : Certains réseaux de chaleur peuvent être concernés par la législation sur les ICPE.</i>
Article 2	Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières	
Article 3	Les conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public	Ne pas entraver l'approvisionnement de l'unité de production (largeur de voirie, stationnement...)
Article 6	Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques	Ces articles peuvent influencer l'implantation des sous-stations et faciliter ou non les raccordements. Afin d'éviter des difficultés au moment de l'instruction des autorisations d'urbanisme, il conviendra de prévoir des dispositions particulières pour les équipements publics (sous stations notamment) aux articles 6 et 7 des différentes zones : « Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif peuvent s'implanter soit en limite de voie [ou de propriété selon l'article] soit avec un recul minimum de 1 mètre par rapport à cette limite, à condition que leur destination suppose une implantation différente pour répondre à des besoins de fonctionnalités ou de sécurité. »
Article 7	Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives	
Article 8	Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété	

Article 10	Hauteur maximale des constructions	Admettre des exceptions justifiées aux règles destinées à ordonner la hauteur des bâtiments pour les constructions concernant les réseaux de chaleur.
Article 11	Aspect extérieur des constructions et l'aménagement de leurs abords	Admettre des dérogations aux règles destinées à ordonner l'aspect extérieur des constructions pour les constructions concernant les réseaux de chaleur. Viser l'optimisation de l'intégration paysagère des unités de production.

Exemple

PLU de Villeneuve Loubet (06) – Règlement article PE1

Toute opération d'aménagement d'ensemble ou construction de plus de 5000 m² de Superficie de Plancher doit être dotée d'un réseau de chaleur / réseau de froid sauf impossibilité technique à justifier.

Pour aller plus loin

Site du pôle de compétence et d'innovation sur les réseaux de chaleurs du Cete de l'Ouest
<http://www.cete-ouest.developpement-durable.gouv.fr/reseaux-de-chaleur-r173.html>

Favoriser une architecture bioclimatique

• Principe

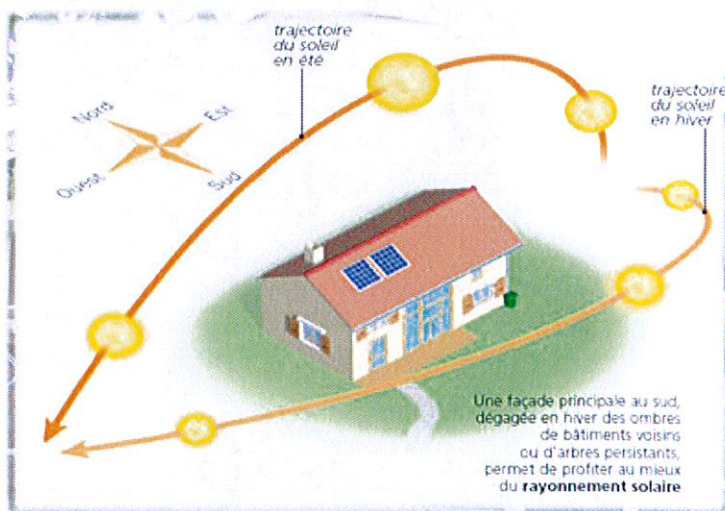
Le bioclimatisme peut être défini comme la recherche d'un point d'équilibre entre les constructions, le comportement des occupants et le contexte géographique, pour réduire l'emploi de ressources notamment énergétiques. L'approche bioclimatique vise à tirer profit le plus possible du rayonnement solaire, de l'inertie thermique des matériaux, de la qualité de restitution de chaleur des sols, des vents locaux...

Elle tient compte d'un large ensemble d'éléments : topographie, végétation, plan masse, volumétrie, orientations, compacité, toiture, ouvertures, cloisonnements, fournitures intérieures, finitions, revêtements.

Ainsi, dans ses principes, la planification urbaine doit tendre vers une organisation parcellaire qui favorise l'orientation Nord/Sud des bâtiments tout en limitant les ombres portées. Il convient donc d'éloigner les bâtiments des masques d'hiver pour profiter des apports solaires (et donc minimiser les apports énergétiques destinés au chauffage) tout en les rapprochant sur la base des masques d'été pour bénéficier de l'ombre produite et donc minimiser les apports énergétiques extérieurs destinés à les rafraîchir.

ATTENTION : le principe prioritaire pour toute opération d'aménagement reste la densité et la compacité. Néanmoins, le bioclimatisme doit être pris en compte en fonction du contexte local et du niveau de maîtrise de la collectivité sur les projets d'aménagement.

Remarque : La réglementation thermique 2012, qui s'applique désormais à toutes les constructions neuves, a introduit la notion de besoin bioclimatique ou « Bbiomax » (exigence de limitation du besoin en énergie pour le chauffage, refroidissement et éclairage).

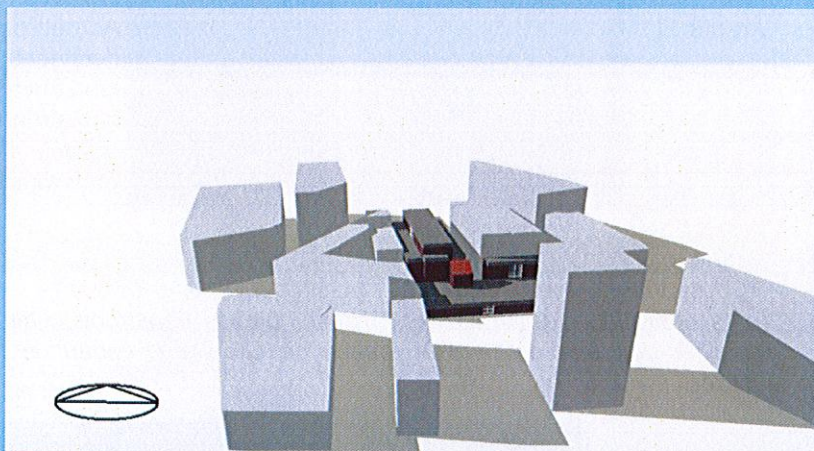


• **Leviers du Rapport de Présentation et du PADD**

Le Rapport de Présentation pourra dresser un diagnostic topographique et climatique complet du territoire, fondé sur l'analyse des températures, des précipitations, de l'ensoleillement ainsi que sur la fréquence et l'intensité des vents. Cette démarche pourra aboutir à l'élaboration d'une liste de « recommandations bio-climatiques ».

Le PADD pourra en premier lieu faire apparaître la composante bioclimatique comme un pilier de la politique énergétique (inter)communale et en second lieu recommander d'adopter une approche bioclimatique dans les opérations d'aménagements (ex : « Encourager la conception bioclimatique »).

Zoom sur les ombres portées



L'exercice consiste à comparer les potentialités d'ensoleillement à différents moments de l'année pour différents périmètres urbanisables en tenant compte du relief, de l'orientation des pentes et des écrans éventuels réduisant l'exposition au soleil. De la sorte, le choix d'urbaniser telle ou telle zone peut être motivé en fonction de ces critères.

Lors de la réalisation de projet d'aménagement, une étude peut aussi être réalisée sur les implantations et les hauteurs des constructions. Des études ont mis en évidence des variations de 15 à 20 % de consommation d'énergie en fonction des apports passifs de soleil.

• **Leviers des OAP et du Règlement**

Les OAP peuvent intervenir dans l'organisation globale des sites (orientation, volumétrie, typologie...) tandis que le règlement pourra agir très finement jusqu'à l'échelle du bâtiment.

EXEMPLES DE REFLEXIONS DANS LE REGLEMENT		
Numéro	Intitulé	Propositions de réflexions
Article 6	Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques	Imposer un retrait par rapport aux voies pour gérer les effets de masques (notamment dans les projets d'aménagements : approche à croiser avec la densification et l'analyse de la morphologie urbaine)
Article 7	Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives	Vérifier que les baies éclairant les pièces principales d'habitation ou d'activité ne soient masquées par aucune partie d'immeuble qui, à l'appui de ces baies, serait vu sous un angle de 45° au-dessus du plan horizontal
Article 8	Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété	Imposer que les constructions doivent observer un recul d'une distance minimale de 5 mètres entre bâtiments.
Article 11	Aspect extérieur des constructions et l'aménagement de leurs abords	Imposer un ratio minimal de surfaces vitrées pour les rez-de-chaussée (1/5ème par exemple) Imposer des coloris clairs en façade pour ne pas favoriser un emmagasinement thermique des bâtiments.
Article 13	Obligations en matière d'espaces libres et plantations	Imposer l'implantation d'espèces à feuilles caduques au sud du bâti permettant de laisser filtrer le soleil d'hiver et de créer de l'ombre en été.

Quelques exemples

PLU de Saint-Chamond (Loire) - OAP

- les nouvelles constructions s'implanteront avec le sens général des faîtages, ou la plus grande longueur, exposés au sud de façon à permettre une utilisation optimum de la lumière naturelle et de l'énergie solaire.
- les hauteurs des constructions sont limitées à 12 m, mais le plan de composition urbaine de chaque aménagement devra éviter la création de masques occasionnés par des ombres portées entre les constructions. Il s'agit d'éviter tout effet défavorable à l'emploi de l'énergie solaire. Pour cela, une gradation des hauteurs du bâti est exigée.

PLU de Burdignes (42) – OAP

- Les espaces boisés au nord du secteur contribueront à la protection des constructions des vents dominants

PLU de Chécy (45) – Règlement

- Article 8 : Les constructions non contiguës doivent être implantées de telle manière que les baies éclairant les pièces principales d'habitation ou d'activité ne soient masquées par aucune partie d'immeuble qui, à l'appui de ces baies, serait vu sous un angle $>45^\circ$ au-dessus du plan horizontal et que les constructions observent un recul minimal de 5 mètres ».

Pour aller plus loin

Apporter une vigilance particulière dans un cahier de recommandations sur les hauteurs maximales des constructions, créant ainsi des masques solaires plus importants et de ce fait pouvant induire une largeur plus importante entre les bâtiments pour limiter les masques. Favoriser le percement d'ouvertures (fenêtres, baies vitrées) sur les façades sud pour amplifier les effets du rayonnement solaire lors des périodes hivernales

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/La-RT2012-un-saut-energetique-pour.html>

<http://www.lesenr.fr/bureau-detudes/bioclimatisme.html>

<http://www.batiactu.com/edito/qu-est-ce-que-la-conception-bioclimatique---diapor-31455.php>

Imposer une performance énergétique renforcée

• Principe

Bien que relevé significativement depuis la réglementation thermique 2012, la recherche d'un plus haut niveau de performance énergétique des bâtiments peut être l'un des objectifs assigné au PLU. La commune peut élargir cette volonté à la rénovation de certains secteurs ou à la recherche d'autres exigences environnementales associées (utilisation de biomatériaux, toitures végétalisées...). L'atteinte de ces objectifs passe à la fois par des exigences de performance pour les secteurs ouverts à l'urbanisation (voie prescriptive) mais aussi par un règlement adapté permettant les travaux nécessaires à la rénovation (ex : biomatériaux, isolation par l'extérieur).

• Leviers du Rapport de Présentation et du PADD

Dans une optique d'amélioration de la performance énergétique du bâti, le rapport de présentation pourra s'attacher à faire un état des lieux des secteurs anciens afin de déterminer ceux prioritaires dans la rénovation énergétique du bâti. Il pourra par exemple présenter des résultats de thermographie aérienne et/ou de façade, présenter des simulations de consommations énergétiques (rénovation du bâti, constructions neuves...) selon des scénarios différents par leur technique ou leur exigence. Ces éléments doivent permettre notamment d'identifier des secteurs à traiter en priorité à l'échelle de l'îlot ou par catégorie de bâtiments (liée notamment à leur époque de construction).

Le PADD pourra afficher une volonté d'efficacité énergétique aussi bien pour l'existant à rénover que pour les secteurs restant à urbaniser (ex : « Maîtriser la demande en énergie des bâtiments dans leur construction et leur fonctionnement », « Rechercher la haute performance énergétique dans la construction de nouvelles zones et le renouvellement urbain »).

Un cahier de recommandations en ce sens pour les secteurs ouverts à l'urbanisation peut être annexé au PLU en appui aux OAP d'une zone à urbaniser, notamment lorsque la collectivité n'a pas la maîtrise foncière. La collectivité peut aussi conditionner sa participation financière à des exigences énergétiques et environnementales à formuler au niveau du Cahier des Charges de Cession de Terrain.

- **Leviers des OAP et du Règlement**

Introduit par le Grenelle, l'article L111-6-2 du CU pose désormais un principe fort : Hors zones protégées, « l'impossibilité d'opposer une disposition d'urbanisme pour refuser le recours à des matériaux ou des procédés favorables à la construction durable ». Par ailleurs, au travers des OAP et du règlement du PLU, une collectivité territoriale peut imposer aux constructions, travaux, installations et aménagements, notamment dans les secteurs qu'elle ouvre à l'urbanisation, de respecter des performances énergétiques et environnementales renforcées qu'elle définit (L.123-1-5 14° du CU).

Les OAP peuvent également définir la gestion énergétique à l'échelle de l'îlot¹ : îlot à énergie positive², approches mutualisant les équipements de production et de consommation d'énergie.

Le règlement peut aussi explicitement favoriser

l'aménagement de toitures et façades végétalisées, l'utilisation de matériaux locaux en parement extérieur, autoriser les dérogations à certaines règles sous condition de performance énergétique ou encore conseiller des teintes et matériaux de façade et toiture dont l'albédo est élevé (teinte claire, ayant un pouvoir de réfléchissement plus élevé).

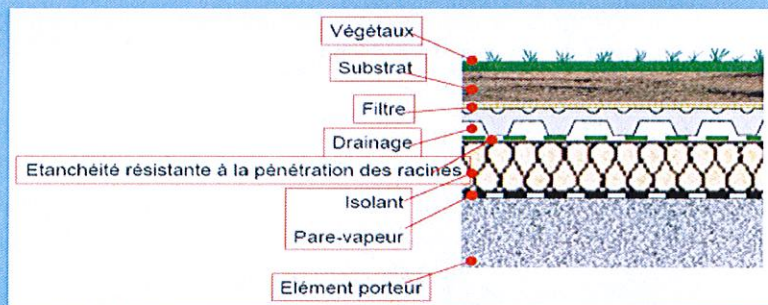
Rappel : le document d'orientation et d'objectifs d'un schéma de cohérence territoriale (SCoT) peut définir des secteurs dans lesquels l'ouverture à l'urbanisation est subordonnée à l'obligation pour les constructions, travaux, installations et aménagement de respecter des performances énergétiques et environnementales renforcées (article L. 122-1-5 du Code de l'urbanisme).

Zoom sur les toitures végétalisées

La végétalisation des toitures présente plusieurs avantages : augmentation de l'inertie thermique, rétention des eaux pluviales, protection contre les UV et chocs thermiques ce qui augmente la durée de vie de la membrane d'étanchéité du toit.

Les toitures végétalisées sont possibles sans problème pour des terrasses (pente 0%), toiture en panneaux bois (3%), ... mais les professionnels de la construction limitent à 20% la pente maximale pour des toitures végétalisées. Au delà, une étude des risques doit être effectuée par des professionnels.

Différents types de pose existent : les bacs pré-cultivés (contiennent l'ensemble du système de végétalisation : drain, filtre, substrat et végétaux), les tapis pré-cultivés, la plantation de mottes ou le semis.



A noter que nonobstant toute disposition d'urbanisme contraire, le permis de construire ou d'aménager ou la décision prise sur une déclaration préalable ne peut s'opposer à la pose de toitures végétalisées ou retenant les eaux pluviales (non applicable en zones protégées). L.111-6-2 CU

¹<http://www2.ademe.fr/servlet/getBin?name=5A259116D29705D82F1CD833BADBF8FD1293013755878.pdf>

²<http://www.lemoniteur.fr/133-amenagement/article/actualite/21566738-a-lyon-hikari-premier-ilot-mixte-a-energie-positive-en-europe>

EXEMPLES DE REFLEXIONS DANS LE REGLEMENT		
Numéro	intitulé	Propositions de réflexions
Article 11	Aspect extérieur des constructions et l'aménagement de leurs abords	Autoriser les teintes permettant un albédo important. Pour les toitures végétalisées, on veillera à autoriser ou non les toitures terrasses ou les toitures avec une pente inférieure à 20°, permettant leur mise en œuvre.
Article 15	Performances énergétiques	Imposer aux constructions, travaux, installations et aménagements de respecter des performances énergétiques et environnementales renforcées qu'elle définit (L.123-1-5 14°du CU)

Pour aller plus loin

Dans un cahier de recommandation, il pourra être fait mention de l'incitation à isoler par l'extérieur* avec des biomatériaux, ou la mise en place de toitures ou façades végétalisées.

* Une vigilance sera à apporter sur les phénomènes de condensation pouvant être induit.

Quelques exemples

PLU de Dijon (21) - Règlement

• Article 6 : Pour les constructions existantes, dans le cas de procédés d'isolation par l'extérieur (...) un débord sur les voies et emprises publiques est autorisé si la largeur du trottoir permet le déplacement des PMR et sous réserve des dispositions du règlement de voirie.

PLU du Vesinet (78) – OAP

Concevoir un programme de constructions économes en énergie et correspondant à des bâtiments au moins BBC et une proportion significative de bâtiments passifs.

PLU de Sorgues (84) – Cahier de Recommandation

Privilégier la compacité des formes (cubique ou rectangulaire) d'habitat moins consommatrices en énergie et en espace, la mise en place d'une bonne isolation thermique en isolant le toit ou les murs de la maison, les planchers bas, en optant pour des fenêtres à double vitrage (un double vitrage à isolation renforcée améliore le confort et permet des économies de chauffage de l'ordre de 10 %) et en veillant à l'étanchéité du bâti, associée à un bon niveau de renouvellement d'air par un système de ventilation adapté.

Le cas des énergies renouvelables

La collectivité devra réfléchir au type d'énergies renouvelables qu'elle souhaite développer sur son territoire, ainsi qu'à leur localisation. Comme l'indique le Grenelle de l'Environnement, il ne s'agit plus de permettre le recours aux énergies renouvelables mais d'inciter à leur utilisation. Outil des politiques d'aménagement du territoire, le PLU doit déterminer les conditions permettant d'assurer la production d'énergie à partir des sources renouvelables (article L.121-1 du Code de l'urbanisme).

En matière d'énergie éolienne :

L'identification du potentiel par la superposition des données de vent et des enjeux présents sur le territoire (environnement, contraintes techniques, patrimoine...) permet de bâtir des premiers objectifs et d'établir la connaissance croisée des principales contraintes de mise en œuvre.

Le potentiel défini par le PCET doit être compatible avec les objectifs de valorisation du potentiel EnR retenus par le SRCAE, notamment les zones favorables à l'éolien définies par le Schéma Régional Eolien inclus en annexe du SRCAE (articles L.222-1 et R.222-1 à 7 du Code de l'environnement).

Les éléments de potentiel de production d'énergie à partir des sources renouvelables, rassemblés ou non au sein d'un PCET, peuvent constituer des éléments pertinents lors de l'élaboration du diagnostic territorial du PLU et permettre de justifier les conditions permettant d'assurer la production d'énergie à partir des sources renouvelables (article L.121-1 du Code de l'urbanisme). Ils peuvent être au moins déclinés à travers les deux documents suivants :

- au sein du **rapport de présentation**, les travaux de bilan du potentiel éolien et le bilan des émissions de gaz à effet de serre évitées pourront être repris. À défaut, les éléments du Schéma Régional Éolien pourront être repris (notamment le diagnostic paysager). Il peut également procéder à une analyse plus fine du positionnement du « grand éolien » au regard de l'obligation de leur éloignement de 500 mètres par rapport aux constructions à usage

d'habitation, aux immeubles habités et aux zones destinées à l'habitation. Suivant la nature de l'étude de potentiel, une analyse plus fine pourra être envisagée.

- au sein du **PADD**, les objectifs stratégiques et certains volets du plan d'actions du PCET qui concernent plus particulièrement l'éolien dans le PLU pourront être repris. En l'absence de PCET, le PADD pourra être porteur des objectifs de la collectivité en matière de développement de l'énergie éolienne. Il conviendra notamment de distinguer le type de développement éolien souhaité : le « grand éolien », les aérogénérateurs domestiques. Le PADD pourra notamment croiser les données sur les zones ventées et sur les zones d'habitat pour voir les zones à fort potentiel de développement de l'éolien privé.

• **Leviers des OAP et du Règlement**

L'installation des dispositifs éoliens domestiques et industriels modifie le paysage et/ou l'aspect extérieur du bâti et sont donc soumis au droit des sols.

Pour le « grand éolien », il s'agit d'autoriser en milieu non urbanisé l'implantation de tout ou partie d'un parc éolien, par ailleurs en accord avec les zones favorables du SRE.

Pour les aérogénérateurs domestiques, il s'agit pour le règlement de ne pas entraver en milieu urbanisé les possibilités de leur installation.

EXEMPLES DE REFLEXIONS DANS LE REGLEMENT		
Numéro	Intitulé	Propositions de réflexions
Article 1	Les occupations et utilisations du sol interdites	Permettre ou interdire l'implantation de certains types d'éoliennes ou les soumettre à des conditions particulières
Article 2	Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières	
Article 10	Hauteur maximale des constructions	Indiquer que les aérogénérateurs ne rentrent pas dans le calcul de la hauteur maximale du bâtiment.
Article 11	Aspect extérieur des constructions et l'aménagement de leurs abords	Encadrer l'implantation d'éolienne , notamment d'un point de vue esthétique (éolienne à axe horizontal ou vertical).

Sailly-sur-la-Lys fait partie de la liste des communes favorables au développement éolien.

En matière d'énergie solaire :

En règle générale, le PLU ne permet pas de s'opposer à l'installation de dispositifs solaires thermiques et solaires photovoltaïques. Néanmoins, les règles d'usage des sols qu'il instaure peuvent pénaliser la production énergétique de ces systèmes.

• **Leviers du Rapport de Présentation et du PADD**

On pourra retrouver dans le **rapport de présentation**, les travaux de bilan du gisement net solaire et le bilan des émissions de gaz à effet de serre évitées. Suivant la nature de l'étude de gisement à disposition, une analyse plus fine du potentiel des filières solaire photovoltaïque et solaire thermique au regard de la topographie locale et des masques de bâtiments pourra être envisagée (durée et intensité de l'ensoleillement).

Au sein du **PADD**, les objectifs stratégiques qui concernent plus particulièrement le solaire photovoltaïque et thermique pourront être repris. La localisation des projets de centrales au sol peut être envisagée. En l'absence de PCET, le PADD pourra être porteur des objectifs de la collectivité en matière de développement de l'énergie de source solaire (ex : Promouvoir la production d'énergie photovoltaïque intégrée au bâti »).

• **Leviers des OAP et du Règlement**

Dans les **OAP**, il pourra être intégré les éléments de réflexion suivants :

- l'assouplissement des principes de hauteur du bâti et des pentes de toiture pour les dispositifs de production d'énergie de source solaire ;
- l'orientation de la trame urbaine en général ainsi que ses conséquences sur l'orientation des bâtiments et leur faîçage (orientation est-ouest) ;
- une première étude sur les ombres portées des bâtiments, et les différents masques solaires liés à la végétation ou au relief.

L'installation de panneaux sur une construction en modifie l'aspect extérieur. Au titre du CU, elle est donc intégrée au permis de construire d'un bâtiment neuf ou soumise à déclaration préalable sur un bâtiment existant.

Le règlement sera adapté afin de favoriser l'implantation de panneaux, bien orientés et non masqués. Il s'agit de ne pas entraver le développement de systèmes de production d'énergie par l'énergie radiative du soleil et de favoriser l'optimisation de leur rendement.

EXEMPLES DE REFLEXIONS DANS LE REGLEMENT.		
Numéro	Intitulé	Propositions de réflexions
Article 6	Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques	Autoriser les capteurs solaires dans les marges de recul imposées , par exemple sous forme de brise soleil intégré en façade
Article 7	Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives	
Article 10	Hauteur maximale des constructions	Indiquer que les éléments techniques nécessaires à l'exploitation de l'énergie solaire utilisés sur le toit ne rentrent pas dans le calcul de la hauteur maximale.
Article 11	Aspect extérieur des constructions et l'aménagement de leurs abords	Autoriser une pente de toiture comprise entre 30° et 60° afin d'optimiser l'utilisation des installations photovoltaïque et solaire thermique.

Études et guides méthodologiques

- Étalement urbain et politique climatique (Ministère de l'écologie et du développement durable / Direction générale de l'Énergie et du Climat / Service du climat et de l'efficacité énergétique – décembre 2010)
- Évaluation des émissions de gaz à effets de serre dans les documents d'urbanisme (CERTU-septembre 2011)

Zoom sur l'outil GES PLU

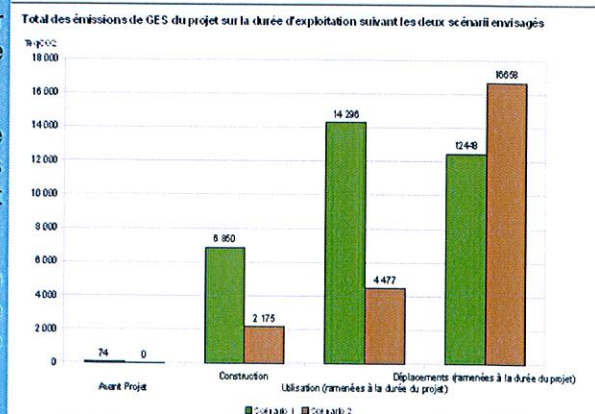
Déplacements, énergies renouvelables, normes énergétiques pour les bâtiments,... l'outil GES PLU a vocation à aider les communes, au moment de l'élaboration de leur PLU, à s'inscrire dans une démarche de réduction des émissions de GES, en jouant sur les leviers de leur compétence.

C'est un outil proposé aux collectivités permettant de simuler l'impact des choix d'aménagement sur les émissions de GES. Il est ainsi possible de tester différents scénarios en rentrant dans un tableau différentes données locales : densité choisie, présence de réseaux, de distance par rapport aux services, ...

Utilisé lors de l'élaboration du PADD, il permet une évaluation globale des effets de ces différentes options d'aménagement cumulées. Les choix effectués sont ensuite à retraduire dans le règlement du PLU.

Pour les PLU qui doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale, l'outil apporte des éléments de justification et de réponse concernant la thématique GES.

<http://www.certu-catalogue.fr/emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-et-plu-ges.html>



6-3 : Economie du territoire

1. Subventions de l'État et projets structurants

Il n'y a pas de projets structurants ni d'opération subventionnée au titre du FNADT, du FRED ou du FMM sur le territoire de Sailly-sur-la-Lys.

2. Mobilisation du foncier public pour le logement

Il n'y a pas sur le territoire de la commune de Sailly-sur-la-Lys de foncier mutable identifié dans le cadre du programme 2012-2016 de mobilisation du foncier public. Cependant, une cartographie recensant le foncier public présumé sur la commune est jointe à cette note.

4. Aménagement commercial

Aucune autorisation CDAC relative au grand commerce n'a été délivrée à Sailly-sur-la-Lys depuis la réforme de 1999.

Cependant, 17 commerces y sont recensés, dont 9 moyennes surfaces ($>400\text{ m}^2$ et $<1000\text{m}^2$), pour une surface de vente totale de 7237 m^2 .

Sailly-sur-la-Lys est inclus dans le périmètre du SCOT de Flandre Intérieure où elle n'est pas identifiée comme pôle commercial de proximité ou relai.

Le SCOT demande que le développement du commerce en dehors des pôles s'effectue prioritairement dans les bourgs où l'objectif est de conforter le commerce de centre-ville.

Il demande également que sur le secteur des sites économiques à vocation industrielle, les PLU prennent en compte la dynamisation de la Lys et de sa vallée en y préparant la requalification de friches industrielles en locaux de service et commerciaux.

Pièces jointes au Porter à connaissance de la commune de SAILLY SUR LA LYS :

Éléments d'information complémentaires :

Jurisprudence intéressante :

TA Nantes 21 avr. 2009, req. n°064265 ; AJDA 2009, p. 1905, note N. Wolff.

Le tribunal administratif de Nantes a ainsi pu juger que la réduction des emprises inscrites en EBC au profit d'une protection au titre du 7° de l'article L. 123-1-5 est illégale si le rapport de présentation se borne à indiquer que l'évolution n'est que formelle « dès lors qu'à l'échelle du plan local d'urbanisme le cumul des protections mises en oeuvre porte sur une superficie équivalente à celle qui faisait l'objet d'un classement comme espaces boisés dans le document d'urbanisme antérieur ; qu'ainsi, et alors que le régime juridique de protection applicable au patrimoine paysager est d'une intensité variable, le rapport de présentation n'apporte aucune précision quant aux motifs ayant conduit à maintenir certains secteurs en espaces boisés classés et à en exclure d'autres, alors qu'il résulte d'un document versé aux débats par la communauté d'agglomération, non joint au dossier du plan local d'urbanisme, que la superficie des espaces boisés classés est passée de 411,6 à 265,1 hectares, soit une diminution de 146,50 hectares pour l'ensemble du territoire du plan et de 63,8 à 36 hectares pour la seule ville d'Angers ; qu'il suit de là, qu'en ce qui concerne le parti retenu pour assurer la préservation du patrimoine paysager, le rapport de présentation ne satisfaisait pas aux prescriptions de l'article R. 123-2 du code de l'urbanisme »

ANNEXES

Annexe : Fiche technique actualisée relative à la procédure d'autorisation de défrichement, pour des bois de plus de 2ha qui devra être jointe au recueil des servitudes et obligations. (VERSION 03 2015)

Bois des particuliers: (*Article L.341-1 et s Code Forestier nouveau*)

Nul ne peut user du droit de défricher ses bois⁽¹⁾ sans avoir préalablement obtenu une autorisation, cela quelque soit la superficie défrichée dès que la surface du massif boisé est égale ou supérieure à 2 ha d'un seul tenant ⁽²⁾.

Cette disposition ne s'applique pas dans les parcs ou jardins clos et attenants à une habitation principale, lorsque l'étendue close est inférieure à 10 hectares. Toutefois, lorsque les défrichements projetés dans ces parcs sont liés à la réalisation d'une opération d'aménagement prévue au titre Ier du livre III du code de l'urbanisme (Opérations d'aménagement foncier, ZAC, lotissement) ou d'une opération de construction soumise à autorisation au titre de ce code, cette surface est abaissée à 2 Ha et à 0,5 Ha dans la région forestière « IFN-bassin minier ».

Bois des collectivités : (*Article L.214-13 et s Code Forestier nouveau*)

Ils sont soumis à autorisation de défrichement quelque soit la surface défrichée et la superficie du massif.

La représentation cartographique de la servitude AD ne résulte pas d'un constat de terrain.

Elle correspond uniquement au cadre général à savoir, autorisation de défrichement nécessaire dans les massifs boisés de plus de 2 ha, bois des particuliers.

Ce zonage ne tient pas compte de l'état actuel des terrains, de la nature de propriété (particulier, collectivité), et de la notion de propriété close attenante à une habitation principale.

Aussi, des espaces boisés non repris en servitude AD peuvent toutefois être soumis à autorisation de défrichement.

Pour tout renseignement complémentaire, s'adresser :

Direction Départementale des Territoires et de la Mer

Service Environnement et Aménagement Durable/Espace Rural et Biodiversité

100 avenue Winston CHURCHILL

SP 7 - 62022 – ARRAS – CEDEX

⁽¹⁾ NOTION DE « BOIS, FORET, ETAT BOISE »

Quelques éléments d'appréciation :

"...formation végétale comprenant des tiges d'arbres d'essence forestière dont les cimes, si elles arrivaient simultanément à maturité, couvriraient la plus grande partie de terrain occupé par la formation, que celle-ci soit, au moment de l'enquête, à l'état de semis, de rejets sur souche, de fourrés, de gaulis, de perchis ou de futaie."

L'état boisé d'un terrain se définit comme le caractère d'un sol occupé par des arbres et arbustes d'essences forestières, à condition que leur couvert (projection verticale des houppiers sur le sol) occupe au moins 10% de la surface considérée.

Lorsque la végétation forestière est constituée de jeunes plants ou de semis naturels, l'état boisé est caractérisé par la présence d'au moins 500 brins d'avenir bien répartis à l'hectare.

La formation boisée doit occuper une superficie d'au moins 5 ares (bosquet) et la largeur moyenne en cime doit être au minimum de 15 m.

⁽²⁾ « NOTION DE MASSIF D'UN SEUL TENANT »

Une expertise juridique a été réalisée sur la notion « d'un seul tenant » et sur les espaces interstitiels constituant ou non une interruption des espaces boisés.

Il en ressort qu'une séparation de moins de 30 mètres entre des espaces boisés ne constitue pas une interruption pour ce qui concerne la notion d'un seul tenant..

En revanche, une autoroute, un canal, une ligne ferroviaire ou une rivière non franchissables directement entre les parties boisées, etc., constituent des ruptures tant dans la gestion économique que dans la gestion environnementale.

Annexe : Règlement-type des articles 1 et 2 de la zone agricole

Caractère de la zone

La zone A est une zone agricole, équipée ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles

Article A1 : occupations et utilisations du sol **interdites** :

- tous les modes d'occupation des sols qui ne sont pas autorisés par les dispositions de l'article 2

Article A2 : occupations et utilisations du sol **soumises à conditions** :

- *L'activité agricole*

La création, l'extension et la transformation de bâtiments ou installations nécessaires à l'exploitation agricole

- *L'activité complémentaire*

La création, l'extension et la transformation de bâtiments et installations nécessaires aux activités complémentaires de l'activité agricole, dans la mesure où ils ne portent pas atteinte au caractère de la zone, restent limités et constituent un prolongement de l'acte de production ou ont pour support l'exploitation (art L.311-1 du Code Rural).

- *Le logement de fonction*

Les constructions à usage d'habitation nécessaires aux personnes dont la présence à proximité est **obligatoire** pour l'exploitation (notamment pour assurer les soins aux cheptels présents sur le site).

- *Le changement de destination*

Le changement de destination de bâtiments agricoles répertoriés au plan de zonage sous réserve

de ne pas porter atteinte au caractère agricole de la zone, notamment en ce qui concerne la proximité d'élevages existants et les contraintes s'attachant à ce type d'activité

- *Les services publics*

Les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics sont autorisées *"dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages."* (art. R123-7 du Code de l'Urbanisme).

- *Les abris et annexes*

s'ils sont nécessaires à l'exploitation et à l'activité agricoles.

**extrait de « la charte d'engagement pour une gestion économe de l'espace agricole dans le
Département du Pas de Calais »**



Territoire du SCoT de Flandre intérieure



Les forêts

La surface occupée par les forêts, les espaces boisés et les fourrés est de 4 120 ha soit 6,4 % du territoire (contre 11,9 % dans le Nord - Pas-de-Calais selon le même référentiel). dans ce cas précis, se justifie par une typologie plus fine des habitats forestiers. La forêt de Nieppe est le plus grand massif boisé mais d'autres bois, de taille et de nature variables, parsèment ce territoire (bois du mont Noir et du mont des Cats, bois de la Franque, bois de la Cruysable, bois de Beauvoorde, etc.).

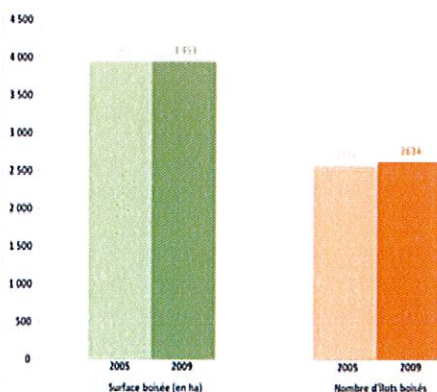
Ces divers boisements hébergent l'ensemble des végétations forestières potentielles du territoire phytogéographique* de Flandre intérieure, avec en particulier les communautés suivantes d'intérêt patrimonial de niveau régional, et pour certaines aussi de niveau européen.

On retrouve notamment des végétations typiques des buttes et des versants boisés des monts de Flandre avec :

- les forêts acidiphiles* à acidiclinales* sommitales des monts coiffés par des sables (*Ilici aquifolii* - *Fagetum sylvaticae*, *Oxalido acetosellae* - *Fagetum sylvaticae* et leurs ourlets* associés du *Conopodio majoris* - *Teucrium scorodoniae*) ;
- les forêts acidiclinales à neutroclinales* de l'*Endymio non-scriptae* - *Fagetum sylvaticae* sur les versants ;
- les forêts hygrophiles* rivulaires (*Carici remotae* - *Fraxinetum excelsioris*) ou des bas de pentes engorgés, sur substrat argileux plus riches en bases (*Cirsio oleracei* - *Alnetum glutinosae*).

Les espaces forestiers se composent, comme à l'échelle du Nord - Pas-de-Calais, essentiellement d'essences feuillues (86,9 % contre 80,2 % pour la région). Les surfaces occupées par les essences résineuses sont marginales et occupent 0,1 % des surfaces considérées comme forestières (contre 2,5 % pour la région). Les mélanges feuillus et résineux représentent 2,1 % des espaces boisés. Les peupliers occupent 8,7 % du territoire boisé comme la moyenne régionale, tandis que les jeunes peuplements, les coupes récentes et les fourrés représentent 2,3 % des espaces boisés.

La fragmentation des espaces boisés du territoire du SCoT de Flandre intérieure (sources : ORB NPdC 2013, d'après ARCH 2009)



Les surfaces boisées du territoire du SCoT de Flandre intérieure n'échappent pas à la fragmentation. La taille moyenne d'un îlot dans le territoire est de 1,50 hectare.

Cette surface moyenne a très légèrement diminué au cours de la période 2005 - 2009 (1,54 à 1,50 hectare) à cause principalement de l'augmentation du nombre des îlots et des éléments fragmentants.

Diverses politiques environnementales, nationales, régionales et locales s'appliquent aux forêts et plus largement aux milieux naturels et semi-naturels. C'est le cas notamment du [Schéma régional de cohérence écologique - Trame verte](#)

et bleue (SRCE-TVB)* qui vise à réduire la fragmentation des milieux ou encore du Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) dont l'un des objectifs est d'augmenter les surfaces forestières à l'échelle du Nord - Pas-de-Calais de 850 hectares par an d'ici 2020.

ENJEUX POUR LA BIODIVERSITÉ

Le territoire du SCoT de Flandre intérieure compte environ 6 178 hectares d'espaces présentant des enjeux écologiques patrimoniaux majeurs ou forts pour la faune, la flore ou les végétations, soit 9,6 % du territoire.

Les principales zones à enjeux écologiques sont des zones boisées : la forêt de Nieppe, le bois de Beauvoorde. Les seules zones à enjeux écologiques majeurs sont des forêts et des fourrés très humides (295 hectares). Les autres sites sont dispersés sur le territoire avec quelques espaces boisés plus importants près de Steenvoorde. Les zones à enjeux forts regroupent principalement des forêts de feuillus (2 594 hectares) et des prairies humides ou non (2 920 hectares).

LES PRESSIONS EXERCÉES

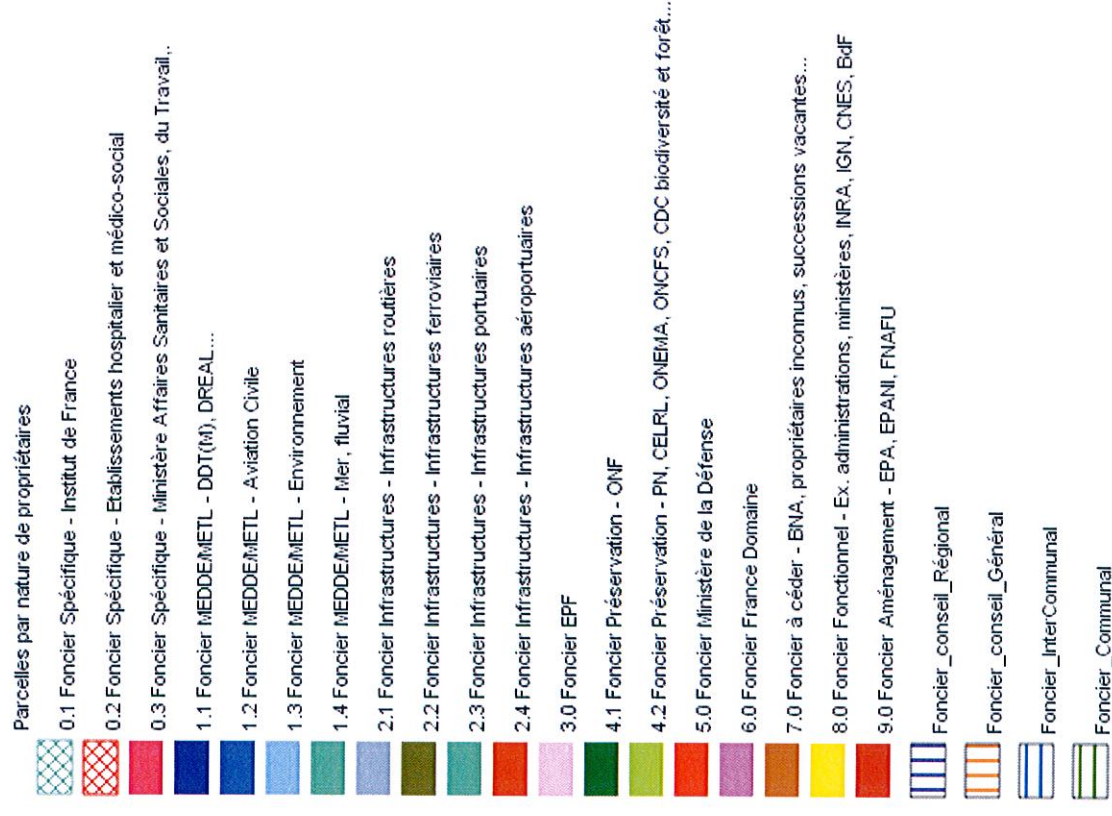
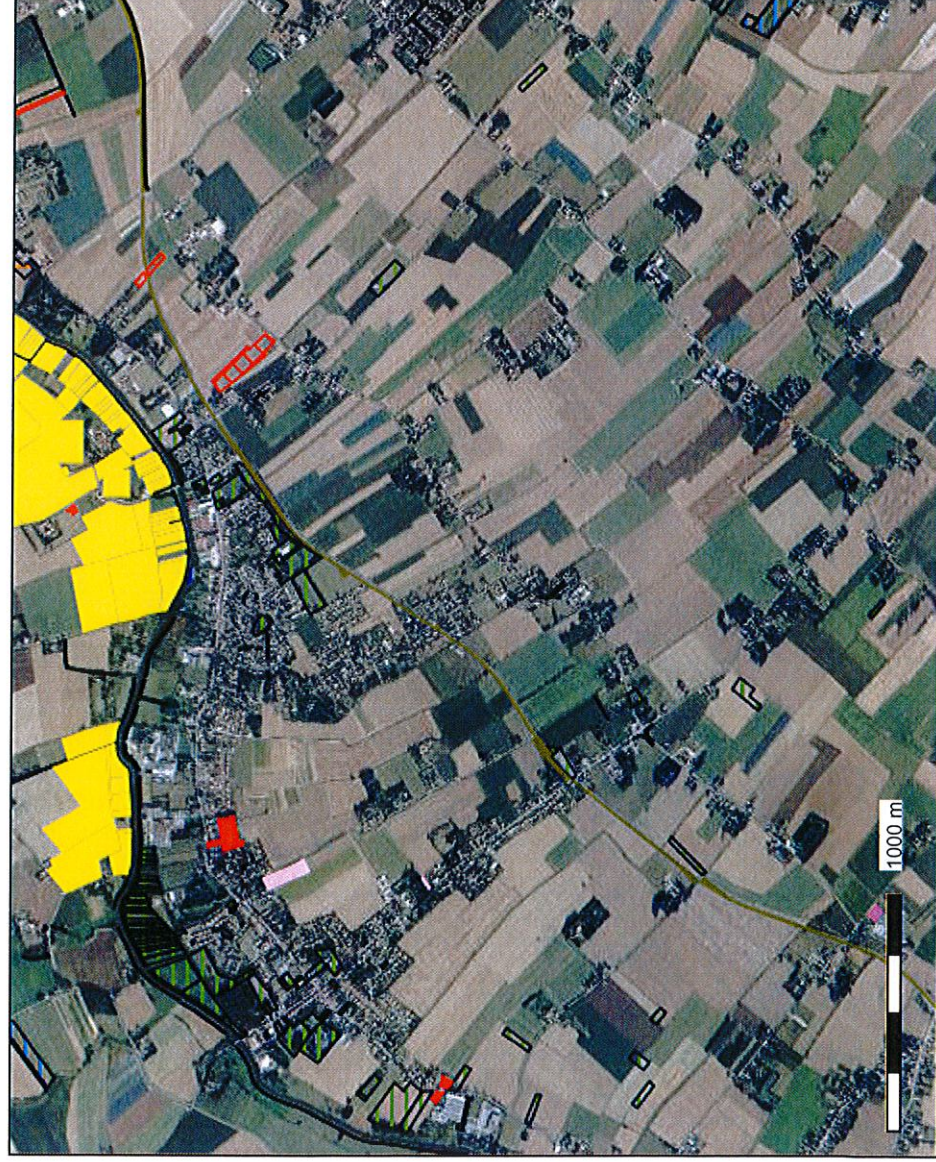
Les principales pressions identifiées sur le territoire du SCoT de Flandre intérieure sont :

- l'extension des surfaces artificialisées, au détriment de milieux potentiellement favorables à la biodiversité tels que les pâtures et les prairies ;
- la fragmentation des milieux naturels et seminaturels au profit d'infrastructures routières par exemple ;
- les rejets domestiques, industriels et agricoles engendrant une dégradation générale des milieux naturels et seminaturels ;
- l'évolution des pratiques agricoles conduisant à la disparition de milieux tels que les prairies, notamment de fauche, ou les mares, au profit d'une agriculture intensive ;
- la surfréquentation des milieux naturels et seminaturels (monts de Flandre et forêt de Nieppe) participant aux processus de dégradation des milieux.

Référentiel foncier public: recensement du foncier public présumé en Nord - Pas de calais



Conception : CEREMA Commune de Sailly-sur-la-Lys
Date d'impression : 23-03-2015



Description :

- Cartographie des terrains bâtis et non bâtis des propriétaires publics selon deux orientations:
- recensement global de la propriété publique (Etat, Conseil Régional, Conseil Général, Communes, Intercommunalités & groupements communaux)
 - recensement recentré des terrains de l'Etat et de ses Etablissements Publics nationaux en 105 catégories de patrimoine

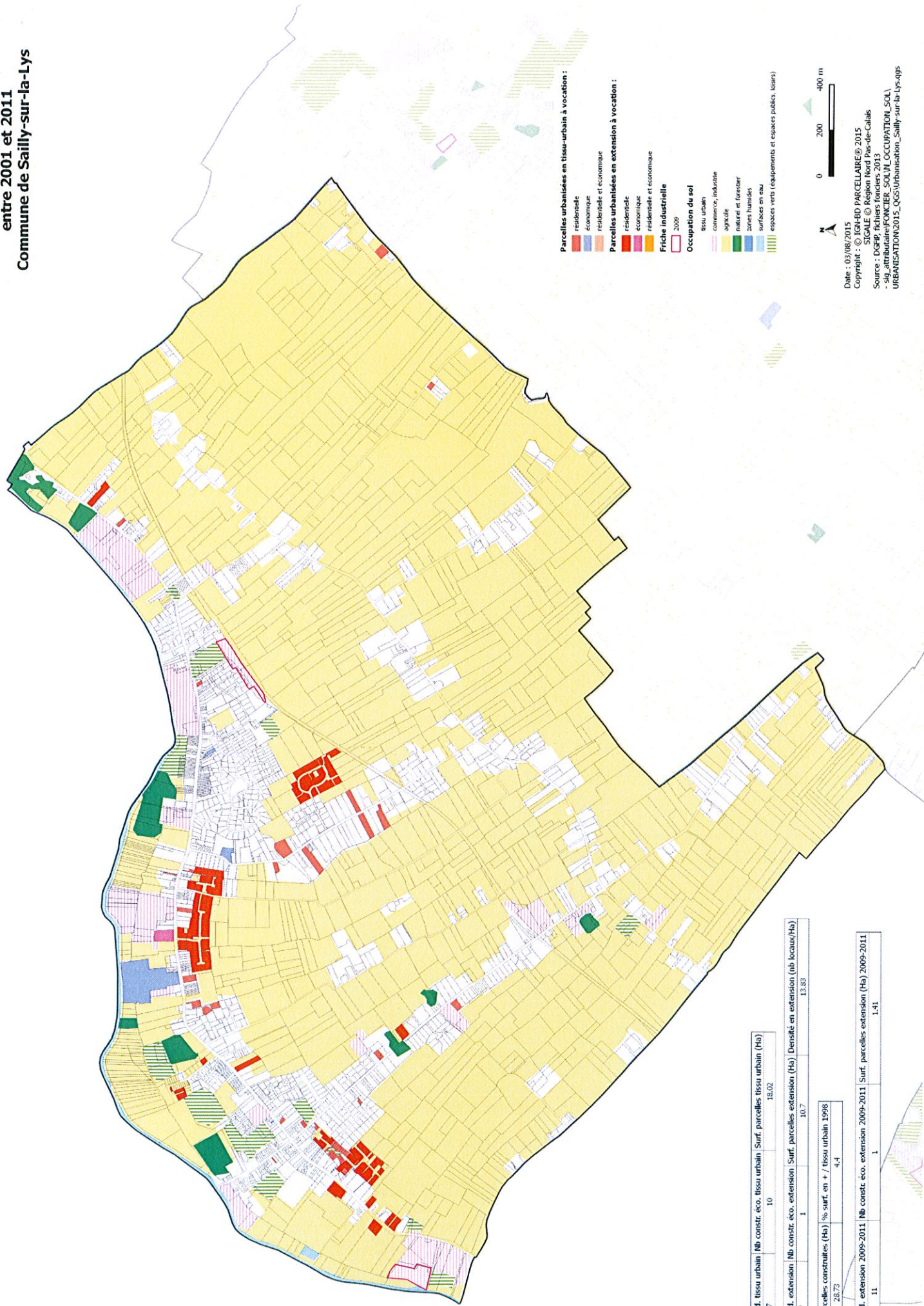
Sources: fichiers fonciers de la D.G.F.i.P. au 01/01/2011

Maîtrise d'ouvrage: DAFI

Conception : C.E.T.E. Méditerranée - juin 2013

Pôle de compétence et d'innovation "foncier et stratégies foncières"
SPTF - AGIL

Consommation foncière entre 2001 et 2011 Commune de Sailly-sur-la-Lys



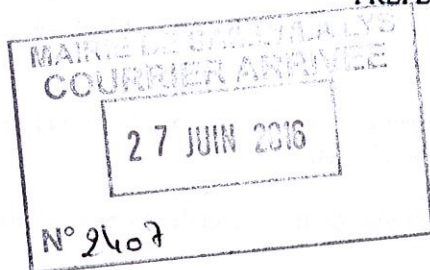
Parcelles urbanisées en tissu urbain à vocation :
 résidentielle
 économique
 résidentielle et économique
Parcelles urbanisées en extension à vocation :
 résidentielle
 économique
 résidentielle et économique
Friche industrielle
 2009
Occupation du sol
 tissu urbain
 commerce, industrie
 agricole
 naturel et forestier
 zones humides
 surfaces en eau
 espaces verts (équipements et espaces publics, loisirs)

Date : 03/08/2015
 Copyright : © IGH-BD PARCELLAIRE® 2015
 SIGALE © Région Nord Pas-de-Calais
 Source : DGFP, fichiers fonciers 2013
 - sig_attribution_FONCIER_SOLIN_OCCUPATION_SOL
 URBANISATION2015_QGISUrbanisation_Sailly-sur-la-Lys.qgs

Nb constr. résid.	57	tissu urbain	10	Nb constr. éco.	10	tissu urbain	10	Surf. parcelles tissu urbain (Ha)	18.02
Nb constr. résid. extension	147	Nb constr. éco. extension	1	Surf. parcelles extension (Ha)	10.7	Densité en extension (nb locaux/Ha)	13.83		
Surf. totale parcelles construites (Ha)	28.73	% surf. en + / tissu urbain 1998	4.4						
Nb constr. résid. extension 2009-2011	11	Nb constr. éco. extension 2009-2011	1	Surf. parcelles extension (Ha) 2009-2011	1.41				



PRÉFÈTE DU PAS-DE-CALAIS



ARRAS, le 11 MAI 2016

Madame, Monsieur le Maire,
Madame, Monsieur le Président d'intercommunalité,

Le transport de gaz, d'hydrocarbures et de produits chimiques par canalisation est indispensable à l'approvisionnement énergétique de notre pays et à son développement économique. Il est reconnu comme le mode de transport le plus sûr et de moindre impact pour l'environnement. Il nécessite toutefois des précautions particulières en matière d'urbanisme afin de limiter l'exposition des riverains aux risques résiduels occasionnés par les canalisations.

Le code de l'environnement prévoit ainsi la mise en place de servitudes d'utilité publique (SUP) prenant en compte la maîtrise des risques à proximité des canalisations de transport de gaz, d'hydrocarbures et de produits chimiques, dans chacune des communes concernées.

Je vous informe, par le présent courrier, de l'instauration prochaine de ces servitudes dans le département du Pas-de-Calais, suivant un calendrier qui devrait s'étaler entre fin 2016 pour les canalisations les plus importantes et fin 2018 pour les autres.

Ces servitudes seront instituées par un arrêté préfectoral propre à chaque transporteur, après avis du Conseil départemental de l'environnement, des risques sanitaires et technologiques (CODERST). Elles devront être prises en compte dans les documents d'urbanisme de votre commune et EPCI. Les contraintes d'urbanisme induites par ces futures servitudes sont les mêmes que celles déjà préconisées par le porteur à connaissance relatif aux canalisations de transport qui vous a été adressé par courrier du 23 février 2010. Leurs effets seront ainsi en parfaite continuité avec ce qui a déjà été mis en place.

Conformément à la loi, ces servitudes encadrent strictement la construction d'établissements recevant du public (ERP) de plus de 100 personnes et d'immeubles de grande hauteur (IGH). Elles n'engendrent pas de contrainte d'urbanisme pour les autres catégories de constructions à proximité des canalisations de transport. Pour ces autres constructions, les exploitants des canalisations prennent en compte les évolutions des occupations du sol dans leur voisinage, par la mise en place, le cas échéant, de mesures de renforcement de la sécurité.

Concrètement, les contraintes constructives pour les ERP et les IGH seront de deux sortes :

1. Dans une bande large (SUP n°1) centrée sur le tracé de la canalisation, les constructions d'ERP de plus de 100 personnes et d'IGH seront soumises à la réalisation d'une « analyse de compatibilité » établie par l'aménageur concerné et le permis de construire correspondant ne pourra être instruit que si cette analyse a recueilli un avis favorable du transporteur, ou à défaut du préfet.

.../...

2. Dans deux bandes étroites (SUP n°2 applicable aux ERP de plus de 300 personnes et aux IGH, SUP n°3 applicable aux ERP de plus de 100 personnes) également centrées sur le tracé de la canalisation, les constructions d'ERP et IGH visés par ces SUP seront strictement interdites.

L'annexe 1 au présent courrier présente le processus de réalisation de l'analyse de compatibilité mentionnée au 1 ci-dessus et de validation de son résultat.

L'annexe 2 présente des exemples de bandes de servitudes pour des canalisations de transport de gaz et d'hydrocarbures.

Par ailleurs, j'attire votre attention sur l'article R. 555-46 du code de l'environnement qui prévoit que le maire informe immédiatement le transporteur de tout permis de construire ou certificat d'urbanisme délivré dans les zones précitées. Cette disposition est d'ores et déjà en vigueur. Elle permet au transporteur de vérifier la compatibilité du niveau de sécurité de ses ouvrages avec la densification de l'urbanisation et d'appliquer les mesures de renforcement de la sécurité nécessaires, le cas échéant. Il est d'ailleurs recommandé que vous informiez les transporteurs des projets de construction à proximité de leurs canalisations existantes dès la phase du projet de permis de construire pour qu'ils puissent vous faire part de leurs observations et le cas échéant se mettre en relation avec les porteurs de projets.

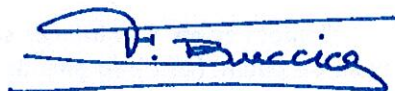
Enfin, un grand nombre de canalisations de transport sont déclarées d'utilité publique ou d'intérêt général et font déjà l'objet à ce titre de servitudes constructives et/ou de passage ; ces servitudes d'utilité publique, qui sont d'une autre nature, restent applicables et ne sont pas concernées par la présente.

Il est joint à ce courrier une plaquette d'information récapitulative dont vous pourrez utilement assurer la diffusion auprès de vos services.

Pour toute question sur cette démarche, je vous invite à prendre contact avec les services concernés à l'adresse : canalisations.dreal-npcp@developpement-durable.gouv.fr.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur le Maire, Madame, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

La Préfète,



Fabienne BUCCIO.

PJ : - Annexe 1 processus d'analyse de compatibilité
- Annexe 2 exemple de bandes de servitudes
- Plaquette d'information

Annexe 1

Processus de réalisation d'une analyse de compatibilité d'un projet d'ERP de plus de 100 personnes ou d'IGH avec une canalisation existante

Le processus comprend les différentes étapes suivantes :

- 1. Constat par l'aménageur que l'emprise du projet d'ERP>100 personnes ou d'IGH est située dans la SUP majorante :** L'aménageur (porteur de projet d'un ERP ou IGH) établit son projet, et constate que son emprise est en partie ou en totalité dans la SUP-majorante mentionnée dans le PLU ou dans la carte communale (nota : si l'emprise de l'ERP ou IGH atteint en outre la SUP-réduite, le projet est strictement interdit).
- 2. Demande par l'aménageur des extraits utiles de l'étude de dangers :** S'il ne peut modifier son projet pour que l'emprise soit totalement extérieure à la SUP-majorante, l'aménageur demande à l'exploitant de la canalisation à l'origine de la SUP l'extrait utile de l'étude de dangers de cette canalisation, et utilise à cet effet le formulaire Cerfa n° 15016*01 (téléchargeable sur le site service-public.fr).
- 3. Fourniture par l'exploitant des extraits utiles de l'étude de dangers :** L'exploitant de la canalisation fournit à l'aménageur sous 2 mois au maximum l'extrait utile de l'étude de dangers ; la forme de cet extrait est normalisée conformément à l'annexe 4 de l'arrêté ministériel du 5 mars 2014 dit multifluide.
- 4. Établissement par l'aménageur de l'analyse de compatibilité :** Sur la base de cet extrait, et en respectant le format normalisé fixé par l'annexe 5 de l'arrêté multifluide du 5 mars 2014, l'aménageur établit l'analyse de compatibilité, qui mentionne les mesures compensatoires complémentaires à mettre en place à ses frais, le cas échéant, pour rendre son projet acceptable.
- 5. Cas particulier où un renforcement du bâti de l'ERP-IGH est nécessaire :** Si les mesures de renforcement de la sécurité de la canalisation qui sont possibles ou qui sont déjà en place ne permettent pas à elles seules d'assurer la compatibilité du projet, l'aménageur peut envisager le recours à un organisme habilité afin d'étudier les possibilités de renforcement de la protection des bâtiments de l'ERP ou IGH, à ses frais, en conformité avec le guide INERIS prévu à l'article 29 de l'arrêté multifluide du 5 mars 2014.
- 6. Avis de l'exploitant :** L'aménageur adresse l'analyse de compatibilité pour avis à l'exploitant de la canalisation. L'avis de l'exploitant est remis à l'aménageur sous 2 mois au maximum ; si cet avis est favorable, il est joint avec l'analyse de compatibilité à la demande de permis de construire qui devient recevable sur ce point.
- 7. Avis du préfet en cas d'avis défavorable de l'exploitant :** Si l'avis de l'exploitant est défavorable, et si l'aménageur maintient son projet, l'avis du préfet est demandé. Si le préfet ne donne pas d'avis sous 2 mois, cet avis est considéré défavorable. Si l'avis du préfet est favorable, il est joint avec l'analyse de compatibilité à la demande de permis de construire qui devient recevable sur ce point.
- 8. Contrôle de la mise en œuvre des mesures de renforcement de la sécurité avant l'ouverture de l'ERP-IGH :** Si l'avis final sur l'analyse de compatibilité est favorable (cf. point 6 ou 7), et si cette analyse prévoit des mesures de renforcement de la sécurité de la canalisation à la charge de l'aménageur, le maire ne peut délivrer l'autorisation d'occupation de l'ERP ou IGH qu'après avoir reçu de l'aménageur une attestation relative à la mise en place effective de ces mesures ; cette attestation remplie conformément au formulaire Cerfa n° 15017*01 (téléchargeable sur le site service-public.fr) est obtenue par l'aménageur auprès de l'exploitant de la canalisation.

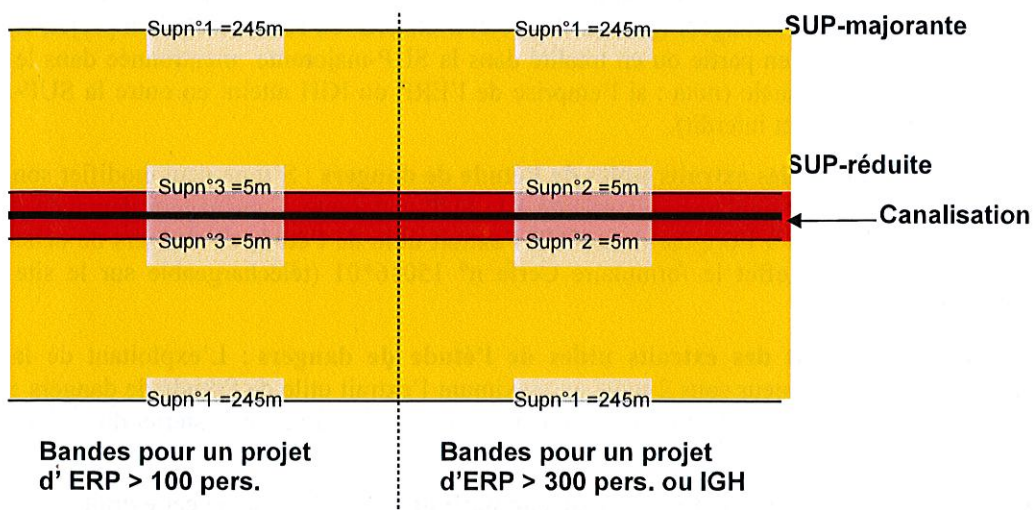
Nota : certains ERP et IGH existants construits antérieurement à la mise en place des SUP relatives aux dangers des canalisations de transport existantes peuvent s'avérer être situés dans ces zones SUP, une fois celles-ci mises en place. Cette situation a normalement fait l'objet d'un traitement soit par le biais de mesures de renforcement de la sécurité de la canalisation concernée mises en œuvre sous la responsabilité de l'exploitant avant septembre 2012, soit par la mise en place de mesures compensatoires par l'aménageur si l'ERP ou l'IGH a été construit postérieurement au porter à connaissance fait à partir de 2010.

Annexe 2

Exemples de bandes de servitudes pour des canalisations de transport de gaz et d'hydrocarbures

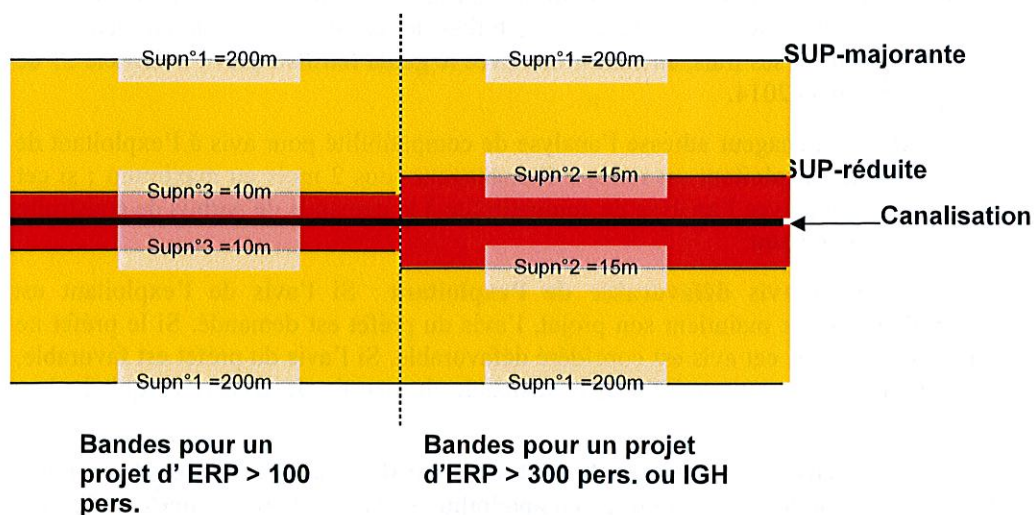
1. Cas d'une canalisation de transport de gaz naturel

Diamètre : 500 mm - Pression maximale en service : 67,7 bar



2. Cas d'une canalisation de transport d'hydrocarbures

Diamètre : 300 mm (12 pouces) - Pression maximale en service : 50 bar



SUP-majorante : Construction de l'ERP ou de l'IGH soumise à Analyse de compatibilité



SUP-réduite : Construction de l'ERP ou de l'IGH interdite

Nota : les dimensions des zones SUP-majorante et SUP-réduite données dans ces exemples sont les demies-largeurs de la bande de servitude, de part et d'autre de la canalisation. Elles sont indicatives ; les SUP effectives seront susceptibles de légères variations par rapport à ces valeurs

Canalisation de transport de matières dangereuses

C'est une canalisation qui achemine du gaz naturel, des produits pétroliers ou chimiques à destination de réseaux de distribution, d'autres ouvrages de transport, d'entreprises industrielles ou commerciales, de sites de stockage ou de chargement.

Une canalisation de transport est constituée de tubes assemblés et d'installations annexes nécessaires à son fonctionnement (compresseurs, pompes, vannes, etc.).

Quelques chiffres

- longueur totale en France 51000 km
- 11 000 communes traversées
- profondeur variant entre 60 cm et 1 m
- pour le gaz naturel, pression variant de 16 à 94 bar et diamètre variant de 80 mm à 1,20 m.



Conséquences d'une fuite sur une canalisation de transport, Appomattox (USA), 14 septembre 2008 (source: pstr.org).

Transporteur

C'est le propriétaire et/ou l'exploitant de la canalisation.

CoDERST

Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques

ERP

Établissement Recevant du Public.

IGH

Immeuble de Grande Hauteur

Maîtriser l'urbanisation future autour des canalisations de transport

Afin de limiter l'exposition des riverains aux **risques potentiels** occasionnés par les canalisations de transport, de nouvelles **Servitudes d'Utilité Publique (SUP)** sont prévues par la réglementation. Ces SUP, liées à la prise en compte des risques, sont en vigueur depuis 2012 pour les canalisations nouvelles, et seront instaurées progressivement d'ici fin 2018 pour les canalisations déjà en service.

Intégrer les SUP dans les documents d'urbanisme qui fait quoi ?

	Canalisations en service	Canalisations nouvelles	
depuis 2009	Le transporteur élabore et met à jour l'étude de dangers de la canalisation.	Le transporteur dépose le dossier de demande d'autorisation de construire et d'exploiter une nouvelle canalisation, qui contient l'étude de dangers.	depuis juillet 2012
	Cette étude de dangers est instruite par les services de l'État [DREAL/DEAL/DRIEE].		
	Les services de l'État préparent un projet d'arrêté préfectoral instituant les SUP sur la base des distances d'effets proposées dans l'étude de dangers.		
entre 2014 et 2018	Ce projet d'arrêté est présenté en CoDERST.	Ce projet d'arrêté est présenté en CoDERST en même temps que le dossier de demande d'autorisation de construire et d'exploiter.	délai d'instruction du dossier (2 ans max)
	L'arrêté instituant les SUP est notifié par le préfet aux communes concernées. Cet arrêté préfectoral peut être spécifique à la commune ou départemental (avec des annexes communales).		
	Le maire ou le président de l'établissement public compétent annexe l'arrêté au plan local d'urbanisme ou à la carte communale, dans les 3 mois qui suivent sa notification par le préfet.		

Les SUP en pratique renforcer la maîtrise de l'urbanisation

- Les nouvelles servitudes encadrent strictement la **construction ou l'extension** d'établissements recevant du public (ERP) de plus de 100 personnes et d'immeubles de grande hauteur (IGH).
- Elles n'engendrent **pas de contrainte d'urbanisme** pour les autres catégories de constructions (exemple : habitat). L'évolution de l'environnement urbain sera prise en compte par le transporteur dans le cadre de la mise à jour de son étude de dangers.
- Le porter à connaissance relatif aux canalisations de transport, adressé aux maires à partir de 2007, préconisait déjà des contraintes d'urbanisme. Les nouvelles servitudes reprennent les **mêmes contraintes**, qui s'imposent désormais de façon plus directe.
- Certains ERP de plus de 100 personnes et IGH existants construits avant 2014 peuvent s'avérer être situés dans ces zones. Cette situation a normalement été traitée par le biais de **mesures de renforcement** de la sécurité de la canalisation, prises en charge par le transporteur ou le gestionnaire du bâtiment selon les cas.
- Certaines canalisations de transport (non soumises à autorisation) **ne donneront pas lieu à ces SUP** ; pour celles-ci le porter à connaissance restera applicable.
- Un grand nombre de canalisations de transport sont déclarées d'utilité publique ou d'intérêt général et font déjà l'objet à ce titre de servitudes en vue de la construction ou de l'exploitation ; ces servitudes, qui sont d'une autre nature, restent applicables et viennent **en complément** des SUP liées à la prise en compte des risques.

Gérer les projets de construction dans les SUP ce qui change pour les collectivités

→ Dans le cas des ERP de plus de 100 personnes et des IGH

1 La demande de permis de construire

Lorsqu'un projet de construction ou d'extension d'un ERP de plus de 100 personnes ou d'un IGH est situé dans la **zone de SUP1**, le maître d'ouvrage doit joindre à sa demande de permis de construire une **analyse de la compatibilité** du projet avec la canalisation de transport, réalisée à sa charge.

Depuis mars 2014 et jusqu'à l'annexion des SUP aux documents d'urbanisme, cette analyse est exigée dans les **zones d'effets** portées à la connaissance des maires à partir de 2007.

Les principes de l'analyse de compatibilité			
Projet		Zone de SUP1	Zone de SUP2
ERP > 100 p	Création	Compatible si (1)	Incompatible
	Extension		Compatible si (1) et (2)
ERP > 300 p ou IGH	Création	Compatible si (1)	Incompatible
	Extension		Compatible si (1) et (2)

- (1) **Protection de la canalisation** suffisante, avec le cas échéant des mesures supplémentaires
 (2) **Protection du bâtiment** suffisante, avec le cas échéant des mesures supplémentaires
 Ces mesures supplémentaires sur la canalisation et le bâtiment sont à la charge du **maître d'ouvrage**.



2 L'instruction du permis de construire

Sans préjudice des autres contraintes éventuelles, le permis de construire ne peut être accordé par **le maire** que si **toutes les conditions** ci-dessous sont vérifiées :

- l'analyse de compatibilité est **jointe** au dossier de demande de permis de construire ;
- cette analyse a reçu **l'avis favorable** du transporteur, ou à défaut du préfet ;
- si la compatibilité repose sur des mesures de protection supplémentaires de la canalisation, celles-ci ont été déterminées **avec le transporteur**, ou à défaut avec le préfet ;
- si la compatibilité repose sur des mesures de protection supplémentaires du bâtiment, celles-ci ont été **intégrées** à la demande de permis de construire.



3 L'autorisation d'ouverture de l'ERP ou d'occupation de l'IGH

Si la compatibilité repose sur des mesures de protection **supplémentaires** de la **canalisation**, **le maire** autorise l'ouverture de l'ERP ou l'occupation de l'IGH uniquement après réception du **certificat de vérification** de leur mise en place (document Cerfa n°15017*01).

→ Dans tous les autres cas

Il n'y a pas de contraintes pour les autres projets d'aménagement (ERP de moins de 100 personnes, particuliers, entreprises, ...). **Le maire** doit cependant **informer le transporteur** de tout permis de construire ou certificat d'urbanisme délivré dans la **zone de SUP1**.

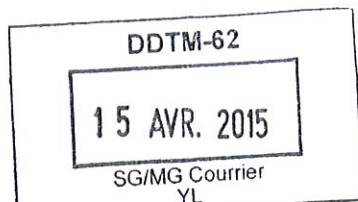


Distances SUP à l'axe de la canalisation (m)

hors points singuliers et installations annexes

SUP1	SUP2	SUP3
Gaz naturel		
10 à 720	5	5
Hydrocarbures liquides		
140 à 310 ^(*)	15	10
Produits chimiques		
20 à 400 ^(*)	5 à 15 ^(*)	5 à 10 ^(*)

^(*) distances usuelles. Ces distances sont susceptibles de varier, y compris en dehors de ces intervalles, en fonction de l'étude de dangers.



Arras, le **10 AVR. 2015**

DIRECTION GÉNÉRALE DES SERVICES
PÔLE AMÉNAGEMENT DURABLE

Direction de la Mobilité
et des Transports

Service Mobilité

Dossier suivi par :

Cécile NOWACKI

Tél : 03.21.21.51.94
nowacki.cecile@pasdecals.fr

Monsieur Matthieu DEWAS
Directeur Départemental des Territoires
et de la Mer
Service de l'Urbanisme
100 avenue Winston Churchill
SP 7
62022 ARRAS CEDEX

Réf : DMT/SM/U - PN/CN - 2015-3-63958

Objet : Commune de SAILLY-SUR-LA-LYS
Révision du Plan Local d'Urbanisme
Porter à Connaissance

PJ : - Schéma Directeur Départemental de la Mobilité
- Politique cyclable

Monsieur le Directeur Départemental,

Le Conseil municipal de la commune de SAILLY-SUR-LA-LYS a prescrit la révision du Plan Local d'Urbanisme par délibération en date du 18 décembre 2014.

Vous trouverez décrits, ci-après, les éléments relevant de la compétence départementale à prendre en compte lors de la révision du Plan Local d'Urbanisme de la commune de SAILLY-SUR-LA-LYS.

Schéma Directeur Départemental de la Mobilité

Les orientations stratégiques du Schéma Directeur Départemental de la Mobilité, dont vous trouverez ci-joint un exemplaire, devront être prises en compte dans les réflexions à conduire pour les projets d'aménagement du PLU.

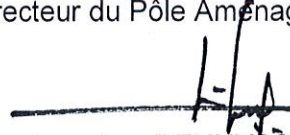
Il convient donc d'informer la collectivité de l'existence de ce schéma dont les orientations auront un impact sur les orientations d'aménagement du PLU.

Politique Cyclable

Par délibération du 24 juin 2013, les élus du Conseil départemental ont adopté la Politique Cyclable du département et les modalités de sa mise en œuvre. Vous trouverez ci-joint la synthèse de ces orientations.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur Départemental, l'expression de ma considération distinguée.

Pour le Président du Conseil départemental,
Le Directeur du Pôle Aménagement Durable,



Jean-Luc DEHUYSSER



POLITIQUE

CYCLABLE

SOMMAIRE

A.OBJECTIFS DE LA POLITIQUE CYCLABLE	3
1.CONTEXTE	3
2.OBJECTIFS	4
3.ETAT DES LIEUX	4
B.LES ACTIONS DU DEPARTEMENT	7
1.POURSUIVRE LA REALISATION DES VELOURUTES ET VOIES VERTES REGIONALES ET EUROPEENNES.....	7
2.FAVORISER LA PRATIQUE LOCALE RECREATIVE ET TOURISTIQUE GRACE AUX 62 BOUCLES CYCLOTOURISTIQUES	9
3.ACCOMPAGNER LA MISE EN PLACE D'UN RESEAU CYCLABLE JALONNE ET SECURISE CONVERGEANT VERS LES COLLEGES ET LES GARES DU DEPARTEMENT	10
4.VALORISER LES PRINCIPAUX SITES TOURISTIQUES DEPARTEMENTAUX	11
5.EXPERIMENTATIONS ET ORIENTATIONS NOUVELLES TENANT COMPTE DES BESOINS DES CYCLISTES POUR DES ACTIONS QUI NE LEUR SONT PAS SPECIFIQUEMENT DEDIEES	13
C.LES LEVIERS D'ACTION DU DEPARTEMENT	16
1.LES PARTENARIATS	16
2.PROPOSER UNE EXPERTISE TECHNIQUE AUX COMMUNES ET EPCI.....	17
3.DEVELOPPER LA REALISATION D'AMENAGEMENTS CYCLABLES DANS LE CADRE NOTAMMENT DE LA CONTRACTUALISATION.....	18
D.UNE COMMUNICATION A RENFORCER POUR FAIRE EVOLUER LES COMPORTEMENTS.....	20
1.PROMOUVOIR LES 62 BOUCLES CYCLOTOURISTIQUES.....	20
2.DES FICHES PRATIQUES SUR L'UTILISATION DU VELO	21
3.SENSIBILISER LES AGENTS DU DEPARTEMENT A LA PRATIQUE DU VELO LORS DE LA SEMAINE EUROPEENNE DE LA MOBILITE	21
E.LES OUTILS MIS A DISPOSITION POUR FAIRE EVOLUER LA CULTURE TECHNIQUE DES ACTEURS	23
1.LA PRISE EN COMPTE DE LA CHARTE DE SIGNALISATION ET DE JALONNEMENT	23
2.LA FORMATION DES TECHNICIENS	23
3.LE GUIDE DE RECOMMANDATIONS CYCLABLES	23
4.LES DEPARTEMENTS ET REGIONS CYCLABLES (DRC).....	24

A. OBJECTIFS DE LA POLITIQUE CYCLABLE

1. CONTEXTE

Le Département du Pas-de-Calais a approuvé en séance plénière du Conseil Général son **Schéma Directeur Départemental de la Mobilité** le 20 février 2012. Ce document de cohérence et de planification présente les orientations politiques, à une échelle se situant entre le stratégique et l'opérationnel.

Il se décline autour de quatre orientations stratégiques :

- Promouvoir la mobilité pour tous ;
- Développer l'intermodalité et des systèmes de transport efficaces ;
- Proposer des alternatives à l'utilisation de la voiture partout où c'est possible ;
- Placer la mobilité au service de l'excellence territoriale du Pas-de-Calais.

Ces orientations ont été définies en objectifs de politiques publiques pour le Département portant sur tous les aspects de la mobilité. Parmi celles-ci, le développement des modes doux constitue **une ambition affirmée, que ce soit pour les déplacements quotidiens ou pour les loisirs**.

Cela poursuit l'action engagée dès 1997 avec l'adoption d'un schéma directeur des itinéraires et pistes cyclables qui a servi depuis de référence pour la conception des projets d'aménagements.

Cette politique cyclable s'inscrit pleinement dans le volet « Mobilité » du Pacte Départemental de la Jeunesse pour encourager la mobilité des jeunes et favoriser l'utilisation des modes doux dans les déplacements quotidiens (domicile-collège) et de loisirs.

Plusieurs actions issues de cette politique cyclable viendront enrichir les mesures d'accompagnement du Pacte Départemental de la Jeunesse avec un objectif fort de promotion de l'usage du vélo, véritable mode alternatif à l'utilisation de la voiture individuelle.

2. OBJECTIFS

Afin d'accompagner et promouvoir la pratique du vélo dans tous les déplacements, le Schéma Directeur Départemental de la Mobilité fixe quatre objectifs en matière de modes doux :

1. Définir un schéma cyclable proposant un réseau continu et cohérent avec les schémas locaux et assurant un maillage territorial pour les déplacements quotidiens ;
2. Accompagner la mise en place d'un réseau cyclable jalonné et sécurisé convergeant vers les collèges et les gares du Département ;
3. Poursuivre la réalisation des Véloroutes et voies vertes régionales (VVR) et européennes et veiller à leur connexion avec les réseaux cyclables locaux et les réseaux de transports en commun ;
4. Valoriser les principaux sites touristiques départementaux et les équipements associés (Grand Site des 2 Caps, Louvre-Lens, Château d'Hardelot, Parc d'Olhain, etc.) en facilitant leur accès par le réseau de voies douces et cyclables et en réalisant des points relais vélos.

Les modalités de mise en œuvre des actions de la politique cyclable du Département, détaillées et illustrées dans le présent document, sont les suivantes :

- La maîtrise d'ouvrage des VVV s'appuie sur le Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes qui sert de support pour définir les priorités d'intervention du Département pour mailler son territoire ;
- Le Département travaille en concertation avec les différents partenaires, tels que les communes, Communautés de Communes, Communautés d'Agglomération, la DREAL, la DDTM, les Départements du Nord et de la Somme, les Régions du Nord Pas-de-Calais et de la Picardie, etc. ;
- Le vélo s'intègre dans les projets routiers en partenariat avec la Direction de la modernisation du réseau routier ;
- Le guide de recommandations cyclables, réalisé avec le soutien de l'Association Droit Au Vélo (ADAV) et à destination des services du Département et des EPCI, fixe les règles à respecter en matière d'aménagements cyclables.

Le Département du Pas-de-Calais souhaite donc accompagner et promouvoir la pratique du vélo dans tous les déplacements. Il propose pour cela une politique cyclable globale facilitant son usage, comme moyen de transport à part entière, en organisant de meilleures conditions de stationnement et en assurant la promotion de l'intermodalité.

Pour atteindre ces objectifs, le Département privilégie l'initiative locale. La contractualisation est un élément qui permettra la réalisation de sa Politique Cyclable en accompagnant les communes et les communautés de communes par le biais d'un partenariat conjoint.

Par cette politique de contractualisation, le Département affiche donc clairement sa volonté de développer la réalisation d'aménagements cyclables en apportant son expertise technique auprès des EPCI qui s'engagent dans des démarches d'études de plans ou de schémas cyclables.

3. ETAT DES LIEUX

Des infrastructures existantes

Le vélo est un mode de déplacement aux multiples avantages : non polluant, économique, silencieux, bénéfique pour la santé, concurrentiel à la voiture sur les courtes distances, et permettant de se déplacer à vitesse modérée.

La politique de promotion des modes doux se concrétise par le développement d'un réseau d'itinéraires maillé à l'échelle du département, articulé aux liaisons d'importance régionale et aux cheminements d'intérêt plus locaux, aménagés à l'initiative des communes ou de leur groupement.

Le Département du Pas-de-Calais compte approximativement 250 km de Véloroutes, se déclinant sous plusieurs formes : bande multifonctionnelle, bande cyclable, piste cyclable ou voie verte.

A ces aménagements qui ont vocation à répondre à des besoins de déplacements quotidiens, il convient d'ajouter les 62 boucles cyclables à vocation touristique qui permettent une pratique de loisirs plus ponctuelle.

Les pratiques constatées

Le bureau d'études ABTOO a réalisé des comptages directionnels sur la Véloroute du Littoral entre Verton et Rang-du-Fliers pendant l'été 2011. Les caméras étaient situées à Berck-sur-Mer sur les RD 303 et RD 940.

Cette campagne de comptages a permis de dénombrer entre 6h et 21h par temps pluvieux :

- Sur la RD 303 : une moyenne de 377 passages de vélos par jour
- Sur la RD 940 : une moyenne de 282 passages de vélos par jour

Dans le cadre du programme INTERREG I3 VT, explicité ci-après, le Département va installer 10 « éco compteurs » à vélos permettant de quantifier le nombre de passages et de différencier le mode de déplacements (vélos, rollers, piétons, etc.). Invisible sous la chaussée, ces « éco compteurs » permettront de mesurer les déplacements et d'avoir enfin une estimation de fréquentation fiable des itinéraires cyclables. Le Département pourra ainsi adapter ses équipements en fonction des besoins réels.

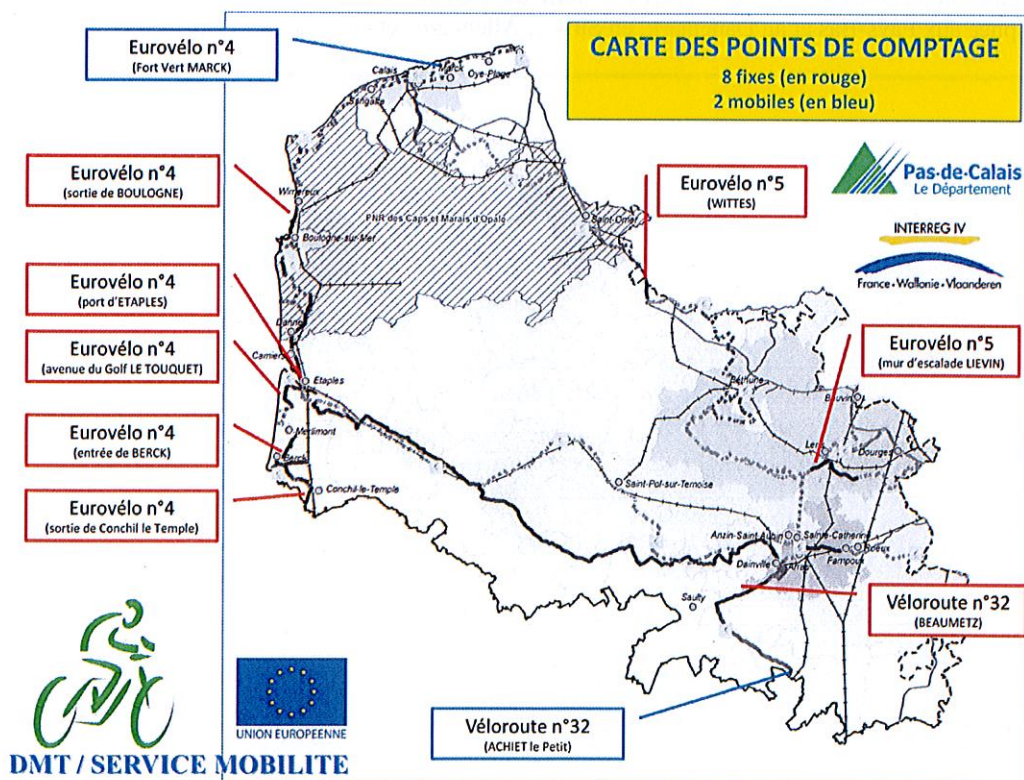


Illustration 1 : Carte des points de comptage du projet INTERREG I3VT
Source : Service Mobilité

Les différents aménagements cyclables existants

Bande multifonctionnelle : Les bandes multifonctionnelles (BDM) sont des chaussées hors agglomération élargies de 75cm à 1,50m. Les BDM constituent une bande qui sécurise les usagers à moteur en traitant l'interface chaussée/accotement. Elles évitent ainsi les pertes de contrôle qui peuvent être liées (zone de refuge, récupération momentanée ou zone d'évitement).

Bande cyclable : La bande cyclable est une voie réservée aux cyclistes sur la chaussée. Elle est délimitée par une ligne blanche discontinue.

Piste cyclable : Le terme piste cyclable désigne une chaussée en bordure de route séparée du trafic motorisé et réservée aux cyclistes.

Voie verte : Les voies vertes sont « des routes exclusivement réservées à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ». Ce sont donc des aménagements polyvalents en site propre réservés aux modes doux.

La route partagée : La route partagée peut s'appliquer de fait sur toutes les routes à circulation modérée (faible trafic) ou à circulation apaisée (faible vitesse).

Le double sens cyclable : C'est une voie à double sens dont un sens est exclusivement réservé à la circulation des cycles non motorisés.

La chausidou : Le principe consiste, sur une chaussée dite classique à supprimer le marquage central et à matérialiser deux bandes cyclables de part et d'autre de la chaussée, encore peu répandue en France mais très développée aux Pays-Bas et au Danemark, en Suisse, Allemagne et en Flandre.

B. LES ACTIONS DU DEPARTEMENT

Dans le cadre du Schéma Directeur Départemental de la Mobilité, le Département réaffirme son action en matière d'aménagements cyclables.

1. POURSUIVRE LA REALISATION DES VELOURUTES ET VOIES VERTES REGIONALES ET EUROPEENNES

Le Département est actuellement maillé par 250 km de Véloroutes (tous types d'aménagements y compris le jalonnement), dont 82 km en site propre (Voie Verte), à vocation principalement touristique :

- Euro vélo 4 (la route de l'Europe Centrale) « dite du littoral » qui longe la côte de Roscoff (Bretagne) à Eindhoven (Pays-Bas), pour se diriger vers Kiev (Ukraine) via Cologne (Allemagne) et Prague (République Tchèque).
- Euro vélo 5 (La Via Romea Francigena) « dite du Marais, du Bassin Minier et de la Deule et de la Lys » qui relie Londres (Royaume uni) à Brindissi (Italie), via Calais, Lens, Lille, Bruxelles (Belgique), Bale (suisse) et Rome (Italie).
- Véloroute 31 « dite du Bassin Minier » qui relie Lens à Maubeuge (Nord).
- Véloroute 32 « dite de la mémoire » qui relie Lens à Paris, via Amiens (Somme).
- Véloroute 362 « au fil de l'eau » qui traverse la Région d'Ouest en Est.

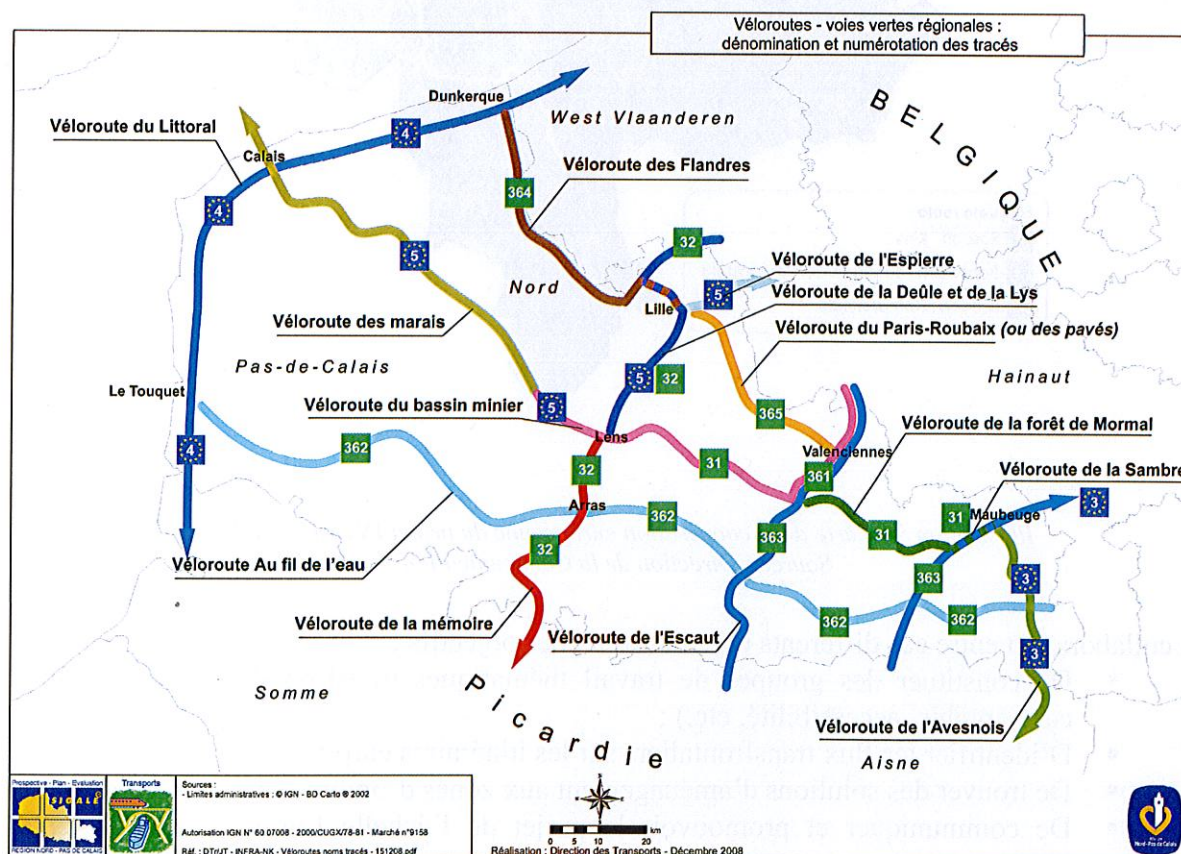


Illustration 2 : Carte des Véloroutes
Source : Région Nord-Pas-de-Calais

Le Département s'engage à poursuivre la réalisation des Véloroutes et voies vertes régionales et européennes en veillant à leur connexion avec les réseaux cyclables locaux et les réseaux de transports en commun, en concertation avec la Région Nord-Pas-de-Calais, les EPCI et les Autorités Organisatrices de Transports Urbains.

Par ailleurs, le Département a été désigné opérateur chef de file d'un programme INTERREG I3 VT, auprès de 7 autres partenaires que sont les Départements du Nord et de l'Aisne, le Syndicat Mixte de la Baie de Somme (SMBS), la Région Picardie, le Westtoer (Flandre Occidentale, Belgique), Toerisme Oost Vlaanderen (Flandre Orientale, Belgique) et la commune d'Avelgem (Belgique), afin de rendre cohérents les itinéraires et favoriser la promotion du vélo à l'échelle transfrontalière.



*Illustration 3 : Carte de la coopération européenne du projet INTERREG I3VT
Source : Direction de la Communication*

La collaboration entre ces différents partenaires a pour objectifs :

- De constituer des groupes de travail thématiques transfrontaliers (signalétique, cartographie, accessibilité, etc.) ;
- D'identifier les flux transfrontaliers sur les itinéraires euro-vélos ;
- De trouver des solutions d'aménagement aux zones d'ombre sur les itinéraires ;
- De communiquer et promouvoir le projet de l'échelle Européenne à l'échelle locale.

Afin de respecter ces objectifs, le programme INTERREG I3VT a défini 4 actions :

Action 1 : Mettre en cohérence les modes de gestion et de valorisation des Vélo routes voies vertes européennes

Action 2 : Mieux connaître les flux transfrontaliers (usages et fréquentations des itinéraires européens)

Action 3 : Harmoniser les itinéraires des euros vélo routes transfrontalières

Action 4 : Communiquer et promouvoir l'exemplarité cyclable de la région transfrontalière

2. FAVORISER LA PRATIQUE LOCALE RECREATIVE ET TOURISTIQUE GRACE AUX 62 BOUCLES CYCLOTOURISTIQUES

Aux Vélo routes et voies vertes, s'ajoutent 2182 km de boucles cyclotouristiques jalonnées sur des routes à faible trafic et entretenues par les Maisons du Département Infrastructures. Ces boucles renforcent l'attrait touristique du Département et maillent correctement le territoire.

Chacun peut ainsi trouver près de chez lui des itinéraires permettant une activité d'une heure ou deux sur des axes peu fréquentés par les voitures et ayant un intérêt local (paysage, patrimoine, etc.)

Le comité Départemental de cyclotourisme du Pas-de-Calais, avec qui le Département collabore, est très attaché à l'utilisation de ces boucles cyclotouristiques par les amateurs de vélo et adhère complètement à leur valorisation.



Illustration 4 : Carte des 62 boucles cyclotouristiques
Source : Service Mobilité

3. ACCOMPAGNER LA MISE EN PLACE D'UN RESEAU CYCLABLE JALONNE ET SECURISE CONVERGEANT VERS LES COLLEGES ET LES GARES DU DEPARTEMENT

Afin de développer davantage l'usage du vélo au quotidien, les actions suivantes sont envisagées, selon les opportunités, afin d'améliorer la complémentarité entre les vélos et les transports en commun :

- Améliorer le rabattement vers les gares TER, hors agglomération ;
- Mettre en place des stationnements vélo sécurisés dans les collèges ;
- Prendre en compte la sécurité routière autour des établissements.

Améliorer le rabattement vers les gares TER, hors agglomération

La Gare TER-TGV de Rang-du-Fliers est accessible en vélo par une piste cyclable bidirectionnelle le long de la RD 303 de Berck à Verton (C-D en bleu). L'aménagement cyclable entre Verton et la gare est en projet (800m D-E en bleu).

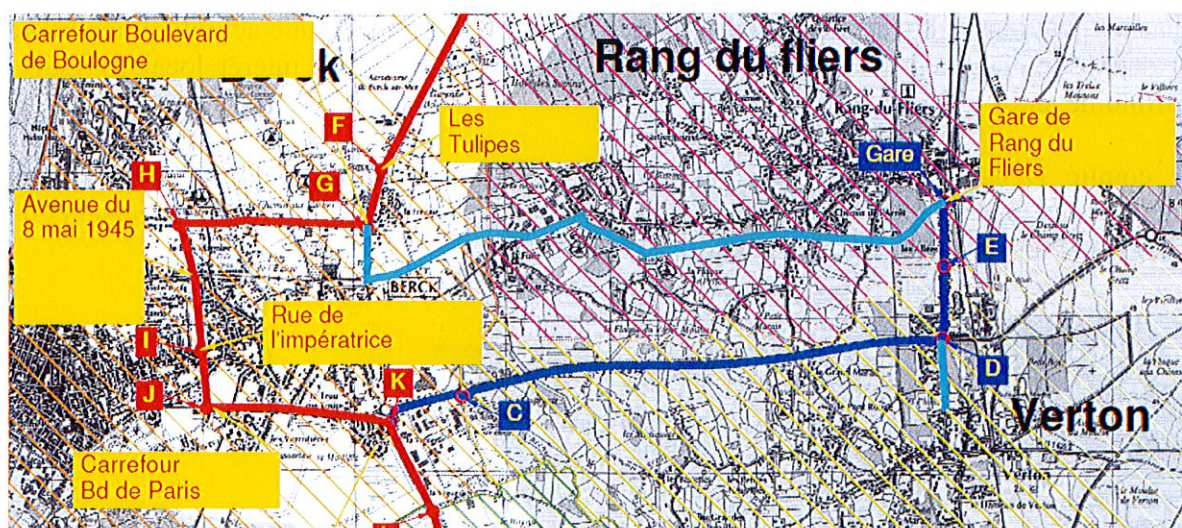


Illustration 5 : Partie de la carte du tracé général définitif Véloroute (décembre 2011)
Source : Opale Sud

D'autres projets significatifs vont se traduire concrètement dans l'Audomarois dans le cadre de l'aménagement du pôle d'échanges multimodal de la gare de Saint-Omer où la prise en compte des modes doux va permettre de renforcer le caractère intermodal des lieux.

De plus, la proximité de l'Euro vélo n°5 dite « des marais » avec la gare constitue un atout pour développer son rôle multimodal.

La réflexion sur l'intégration des modes doux dans le projet global est une exigence du Département pour accompagner la réalisation d'un pôle d'échanges.

Inciter et privilégier des aménagements et équipements cyclables aux abords des collèges et mettre en place des stationnements vélo sécurisés dans les collèges

Afin de limiter les conflits d'usage aux abords des collèges entre automobilistes, bus, piétons et cyclistes, le Département accompagnera la mise en place d'un réseau cyclable jalonné et sécurisé convergeant vers les collèges.

Il s'agira, en lien avec la Direction de l'Education et des Collèges, de promouvoir et de valoriser l'installation de places sécurisées de stationnement dans les collèges. A cet effet, des expérimentations dans les collèges Maurice Piquet à Isbergues et Pablo Beruda à Vitry-en-Artois permettront de mieux cerner la demande et répondre ainsi aux besoins des collégiens.

Ces collèges ont été choisis puisqu'ils présentent une forte proportion de collégiens réalisant le trajet domicile/école à vélos et sont équipés d'abris vélos.

Afin de rendre sécurisante les accès et développer l'usage du vélo pour les usagers des collèges, une carte sera réalisée par collège, pour identifier les propositions d'aménagements de ces accès.

Prendre en compte la sécurité routière autour des établissements

En partenariat avec l'Association « la Prévention routière » et l'Education nationale, des actions de formation à l'usage du vélo sont organisées chaque année, en particulier à l'attention des collégiens :

- Opérations « vélo-sécurité » dans les collèges (contrôle technique des vélos) ;
- Interventions et formations à l'utilisation du vélo, centres et pistes d'éducation à la sécurité routière, en partenariat avec « La Prévention Routière »
- Plan départemental d'actions de la sécurité routière : poursuite de l'implication du Département dans cette démarche initiée par l'Etat, pour mieux appréhender et améliorer la sécurité des cyclistes.

4. VALORISER LES PRINCIPAUX SITES TOURISTIQUES DEPARTEMENTAUX

En rendant accessible en vélo ses principaux sites touristiques, le Département souhaite faciliter l'utilisation des modes doux pour s'y rendre. Il facilitera leur usage par la réalisation de relais vélos destinés à renforcer l'attractivité des lieux et créer un sentiment de convivialité autour de ces équipements.

Ainsi, pour chaque site touristique Départemental, le Département prévoira un raccordement ou une desserte directe par une véloroute.

Le Château d'Hardelot se situe le long de l'Euro vélo n°4, dite « du littoral ». Un relais vélo y sera installé prochainement (2014).



*Illustration 6 : Photo d'un aménagement cyclable desservant le château d'Hardelot
Source : Service Mobilité*

La traversée du Grand Site des Deux Caps, par l'Euro vélo n°4, se fera par des aménagements adaptés à la mesure de ce site remarquable.

Il s'agit de relier Boulogne à Calais, en passant par les communes de Wimereux, Ambleteuse, Audresselles, Audinghen, (où une maison du site avec relais vélo, pourra accueillir les cyclistes), Wissant, Escalles et Sangatte.

Les aménagements de traversées des communes préalablement citées sont en cours de réalisation ou réalisés dans le cadre de l'Opération Grand Site. La programmation s'étalera de 2013 à 2015.



*Illustration 7 : Photo et logo du site des deux caps
Source : Service Mobilité et OGS*

L'Euro vélo n°4, qui longe le Port d'Etaples, a fait l'objet d'aménagements en voie verte en 2012 sur 2 km sous maîtrise d'ouvrage de la Mission du port d'Etaples avec des financements de la Région, du Département, de la Communauté de Communes Mer et Terres d'Opale et de la ville d'Etaples.



*Illustration 8 et 9 : Photos des aménagements desservant le port d'Etaples
Source : Service Mobilité*

Le site touristique le Louvre-Lens aura un accès par l'Euro vélo n°5, dite « du bassin minier », via une antenne réalisée par la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin et bénéficiera d'un accès à la gare de Lens.

Le site de la base de loisirs d'Olhain, sera traversé par l'Euro vélo n°5 et permettra ainsi à la population Lensoise et Béthunoise d'accéder par modes doux à ce site remarquable qui bénéficie déjà d'un relais vélo.

5. EXPERIMENTATIONS ET ORIENTATIONS NOUVELLES TENANT COMPTE DES BESOINS DES CYCLISTES POUR DES ACTIONS QUI NE LEUR SONT PAS SPECIFIQUEMENT DEDIEES

Les cyclistes, usagers des infrastructures et services publics du Département, font émerger de nouveaux besoins qui sont progressivement intégrés aux projets mis en œuvre directement ou soutenus par le Département et sont parfois générateurs d'un développement économique.

Plusieurs actions illustrent la prise en compte des besoins des cyclistes dans l'action du Département :

Hébergements spécialisés

Le Département et le Conseil Départemental du Tourisme ont édité un Guide, « *Créer, rénover votre hébergement touristique en Pas-de-Calais*, » reprenant les modalités de la politique touristique et les aides départementales en faveur des hébergements touristiques.

Ainsi, **une majoration des aides est possible lorsque le projet de création et/ou de rénovation de gîtes, meublés ou chambre d'hôtes porte sur la thématique de l'accueil des cyclistes.**

Illustration 10 : Le guide, Créer, rénover votre hébergement touristique en Pas-de-Calais

Source : Site internet du Département



Embarquement des vélos dans les transports collectifs

Un point important pour le développement de l'utilisation du vélo et de l'intermodalité est la possibilité de l'embarquer à bord des transports en commun.



Illustration 11 : Car avec rangements vélos

Source : Départements et Régions Cyclables (DRC)

C'est pourquoi, à compter du 1^{er} septembre 2013, il a été imposé aux transporteurs d'équiper les cars desservant les quatre lignes du littoral décrites ci-après et l'itinéraire de la VVV du littoral, de supports ou remorques à vélos permettant de transporter au minimum 4 vélos :

- Ligne 501 : Gravelines/Calais
- Ligne 505 : Calais/Site des 2 Caps/Boulogne
- Ligne 512 : Boulogne/Etaples
- Ligne 513 : Etaples/Le Touquet/Berck

Relais vélos

Dans le cadre du Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes, les relais vélos seront réalisés tous les 20 à 30 km afin d'apporter un confort aux usagers et des moments de détente et de convivialité.

Dans le Pas-de-Calais, un relai vélo simple a été mis en place sur la base d'Olhain.

Cinq relais vélos sur l'Euro vélo du Littoral sont actuellement en projet :

- Berck ou Groffliers
- Port d'Etaples
- Château d'Hardelot
- Audinghen (Site des Caps)
- Oye-Plage ou Marck



*Illustration 12 : Relais vélo sur la base d'Olhain
Source : service mobilité*

A minima le Département réalisera des relais vélo simples : entretien du vélo (gonflage, graissage, lavage), présence d'une borne d'informations et location de vélos mais apportera son soutien si des projets de relais vélo (présentant les mêmes caractéristiques que le relais vélo simple), situés à proximité d'un point d'accueil avec possibilité d'hébergement et de restauration, émergent.

Ces relais vélos seront adaptés et intégrés à l'environnement du site touristique.

Location de vélos

Le développement de la location de vélo peut fortement favoriser son usage, que ce soit en loisirs ou en utilitaire.

Le Département sera attentif aux sollicitations de partenaires privés afin de répondre à la demande à l'exemple récent de la location et de la réparation de vélos mis en œuvre par un opérateur privé au port d'Etaples.

Le Département pourra accompagner les initiatives privées pour trouver le meilleur emplacement (aide à la localisation, voire à son installation sur le domaine public du Département).

Les Flamands ont déjà mis en place ce système, notamment sur Courtrai, avec la société Mobiel ; 900 vélos sont proposés à la location et un atelier de réparation vient compléter l'offre de service.

Cette société souhaite renforcer l'image du vélo et limiter les inconvénients liés à la pratique du vélo.

Les services ainsi proposés par cette société apportent une réponse aux problèmes de mobilité dans la ville de Courtrai (mais ailleurs aussi pour ceux qui le souhaitent). Pour promouvoir la pratique du vélo, cette société apporte une offre importante de vélos à louer et



retape de vieux vélos destinés à la location ou à la vente.
L'objectif est de promouvoir différentes activités touristiques et éducatives pour stimuler la culture du vélo dans la région et au-delà des frontières.



*Illustration 13 et 14 : gare de Courtrai et centre Mobiel (Belgique)
Source : service mobilité*

C. LES LEVIERS D'ACTION DU DEPARTEMENT

1. LES PARTENARIATS

Le Département n'est pas la seule collectivité en charge de la problématique des déplacements à vélo : l'Etat, la Région, les EPCI et les communes ont chacun des domaines de compétences propres. Seule une action concertée permettra de favoriser l'émergence d'une complémentarité efficace à l'échelle du Département.

C'est pour assurer cette cohérence que le Département construit des partenariats à différents niveaux (géographiques, institutionnels ou techniques) :

Un partenariat à l'échelle transfrontalière

- Dans le cadre du programme INTERREG I3VT, mise en place d'un groupe de travail pour l'action 2 "flux transfrontaliers", localisation des points de comptage - étude et rapport sur mesure - installation et maintenance.

L'Etat, les Régions NPDC et Picardie et les Etablissements Publics de l'Etat

- Partenariat indispensable dans le cadre du programme ETAT-REGION des Véloroutes et Voies Vertes (participation au COPIL Régional, demande de subventions) ;
- Partenariat avec les Voies Navigables de France (VNF) pour valoriser les chemins de halage en voie verte ;
- Partenariat avec Réseau Ferré de France (RFF), notamment sur les délaissés de foncier.

Les Départements du Nord et de la Somme

- Rencontre avec les techniciens vélos des deux Départements pour une mise en cohérence des schémas cyclables, connexion de la Vélo route du littoral par la reconstruction du « pont à cailloux » permettant le franchissement des cyclistes sur l'Authie, et assurant la frontière entre les deux Départements.
- Réflexion d'une liaison entre l'Euro vélo n°5, dite « des marais » et la Vélo route 364 des Flandres (Nord).

Autres institutions (Mission Bassin Minier, Agences d'Urbanisme)

- Accompagnement du Département dans les démarches auprès des communes et des EPCI du Bassin minier (de Béthune à Douai), en partenariat avec la Mission Bassin Minier ;
- Etude de tracé en partenariat avec la Communauté de Communes Artois-Lys et l'AULAB (Agence d'Urbanisme de l'Arrondissement de Béthune), qui a été inscrite dans le contrat territorial de développement durable signé entre cette intercommunalité et le Département ;
- Travail conjoint avec l'Agence d'Urbanisme et de Développement de la Région de Saint-Omer pour l'étude du tracé de l'Euro vélo n°5, dite « des marais », de Saint-Omer à Aire sur la Lys.

L'ADAV (Association Droit Au Vélo)

- L'association est associée pour avis sur les projets d'aménagements cyclables du Département ;
- Sensibilisation des collégiens à la pratique du vélo ;
- Accompagnement des techniciens études et travaux du Département pour la conception des projets d'aménagements cyclables ;
- Elaboration d'un guide de recommandations à destination des techniciens du département et des EPCI ;
- Participation à différents événements (semaine de la mobilité) avec le Département.



Illustration 15 : Semaine de la mobilité
Source : Service mobilité - Septembre 2012

2. PROPOSER UNE EXPERTISE TECHNIQUE AUX COMMUNES ET EPCI

Le Département a acquis une compétence technique reconnue en matière d'itinéraires cyclables et de promotion de l'usage du vélo.

Il met ces compétences à la disposition des acteurs locaux sous forme de conseil technique, notamment dans le cadre de l'élaboration :

- Des schémas locaux d'itinéraires cyclables décidés dans le cadre des Contrats de Territoires ;
- Des projets locaux d'aménagement des traverses ;
- De plans de déplacements locaux (entreprises, établissements scolaires, etc.) ;
- De schémas locaux de jalonnement.

Quelques exemples de contribution du Département auprès des EPCI et communes :

- Participation à l'élaboration du Schéma cyclable et piéton du SMT Artois-Gohelle ;
- Participation à l'élaboration du Schéma cyclable de Cap Calais et de la Communauté de Communes du Pays d'Aire ;
- Après validation du fuseau de l'Euro vélo n°5 du Bassin Minier en conférence territoriale de septembre 2011, recherche plus affinée d'itinéraires avec la Communauté d'Agglomération de l'Artois ;
- Validation du fuseau de l'Euro vélo n°4 sur la Communauté de Communes Mer et Terres d'Opale en septembre 2012 et recherche plus fine pour contractualisation ;
- Accompagnement en ingénierie de la Communauté de Communes Opale Sud, sur l'Euro vélo n°4 ;
- Mise en cohérence du tracé de la Véloroute de la Mémoire avec le Département de la Somme et la Communauté de Communes du Pays du Coquelicot (Somme) ;
- Participation à l'étude du tracé de l'Euro vélo n°4 avec la Communauté d'Agglomération du Boulonnais ;

- Contact avec la Communauté Urbaine de Dunkerque pour le raccordement de l'Euro vélo n°4.

Un « **référentiel technique pour les aménagements locaux de circulations douces** » a été réalisé en partenariat avec l'ADAV et sera mis à la disposition des acteurs locaux.

Ce document rassemble l'ensemble de la réglementation et des normes applicables, ainsi que les fiches techniques pour les aménagements cyclables et les équipements.

3. DEVELOPPER LA REALISATION D'AMENAGEMENTS CYCLABLES DANS LE CADRE NOTAMMENT DE LA CONTRACTUALISATION

Le Conseil Général du Pas-de-Calais est susceptible d'intervenir à différents niveaux, et selon certaines modalités, dans la réalisation et l'entretien des aménagements cyclables.

Soutien aux projets d'aménagements cyclables par le biais de la contractualisation

La contractualisation avec les EPCI pour le financement d'aménagements cyclables concourt à l'action du Département définie précédemment.

Dans le cadre de la politique cyclable, l'action de contractualisation est essentielle dans la mesure où les aménagements à réaliser se situent sur des voiries pour lesquelles le département n'exerce normalement pas sa compétence (voiries communales ou communautaires). Cette politique de contractualisation permet d'assurer, de fait, la continuité des itinéraires cyclables y compris dans les zones urbaines.

Pour les subventions aux communes dans le cadre de programmes de travaux sur routes départementales, la bonification ou modulation « modes doux » permet d'agir dès que les communes lancent des opérations de réaménagement lourd et donc d'optimiser les coûts d'investissement, notamment dans le cadre des GRMU – grosses réparations en milieu urbain ou opérations de sécurité sous maîtrise d'ouvrage communale (OSMOC).

Les actions que le Département peut financer en partie sont les suivantes :

- L'aménagement et l'entretien de pistes cyclables sur voiries non départementales ;
- L'acquisition, l'aménagement et l'entretien de pistes cyclables sur routes départementales en agglomération ou en sites propres hors agglomération ;
- L'aménagement de bandes cyclables sur routes non départementales ;
- L'aménagement de trottoirs cyclables.

Les actions que le Département ne finance pas sont les acquisitions foncières nécessaires à l'aménagement d'itinéraires cyclables sur des routes non départementales, de même que l'entretien des bandes et trottoirs cyclables sur routes non départementales.

Aménagements à maîtrise d'ouvrage départementale

Le Département intervient en tant que Maître d'Ouvrage dans la réalisation de Vélo routes Voies Vertes en concertation avec d'autres partenaires comme le Conseil Régional.

Dans le cadre de la réalisation d'itinéraires cyclables, le Conseil Général pourra financer à 100% les actions dépendant directement de sa compétence, et pourra subventionner en partie certaines actions à maîtrise d'ouvrage différente.

Il intervient en financement propre pour certaines actions particulières, notamment dans les collèges par la réalisation d'actions pédagogiques, de sécurité routière, de formation, ou l'installation d'abris vélos.

Les actions que le département est susceptible de financer à 100% sont :

- L'acquisition, l'aménagement et l'entretien de pistes et bandes cyclables sur routes départementales hors agglomération ;
- L'acquisition, l'aménagement et l'entretien de bandes sur les routes départementales en agglomération.

Programmation annuelle

La proposition de programmation pourrait être définie d'après les critères de priorité suivants :

- Poursuite du développement des Vélo routes et Voies Vertes,
- Desserte des pôles d'échanges pour favoriser l'intermodalité,
- Desserte des collèges pour mieux sécuriser leur accès.

Pour assurer cette programmation, une enveloppe financière annuelle de l'ordre de 3 millions d'euros devra être inscrite au budget.

D. UNE COMMUNICATION A RENFORCER POUR FAIRE EVOLUER LES COMPORTEMENTS

Pour favoriser la pratique du vélo, il ne suffit pas de réaliser des infrastructures mais il faut que celles-ci soient connues des habitants, des touristes, des élèves, bref de tous.

C'est pourquoi de nombreux supports de communication ou actions de communication ont été élaborés et doivent régulièrement être actualisés.

1. PROMOUVOIR LES 62 BOUCLES CYCLOTOURISTIQUES

Une brochure sera éditée présentant le Département du Pas de Calais à travers 62 circuits cyclotouristiques et les véloroutes et Voies Vertes.

L'objectif est de réaliser un guide complet sur le vélo dans le Pas-de-Calais, le plus intemporel possible. Ce guide pourra se décliner sous forme de carte ou de brochure. Son contenu reprendra les circuits « labellisés » par le Département, l'ensemble des aménagements réalisés et en cours de réalisation, des informations concernant le Comité départemental de cyclotourisme (sites reconnus, clubs, informations pratiques, éventuellement les plus beaux circuits touristiques des Clubs cyclotourismes à destination des touristes, des familles et des clubs locaux).

Outils promotionnel et pratique pour le cyclotourisme, ce document bénéficiera d'une diffusion dans les points info des Offices de tourisme et revues spécialisées dans ce domaine.

Une carte générale, complète et détaillée (impression « Z-card », pratique à ranger dans une sacoche ou une poche, résistante à l'humidité) pourrait être réalisée. La carte contiendrait également des informations telles que les aires de campings et stationnements des camping-cars à proximité des circuits, afin de répondre à une forte demande des Néerlandais.

Une carte numérique interactive, disponible sur le site internet du Département, pourrait également être envisagée. Celle-ci donnerait des détails complets par territoire, sur les difficultés du parcours et des informations complètes sur les clubs cyclotouristes. Le site pourrait être évolutif avec des liens vers les offices de tourisme, la Fédération nationale de cyclotourisme, les clubs.

L'utilisateur, peut concevoir son parcours en empruntant plusieurs boucles, (Exemple : de la base d'Olhain à Auxi le Château, en empruntant « la tortille », « la vallée du limaçon », « le chant des allouettes », « les hayures », « les roques » et « les 3 églises »).

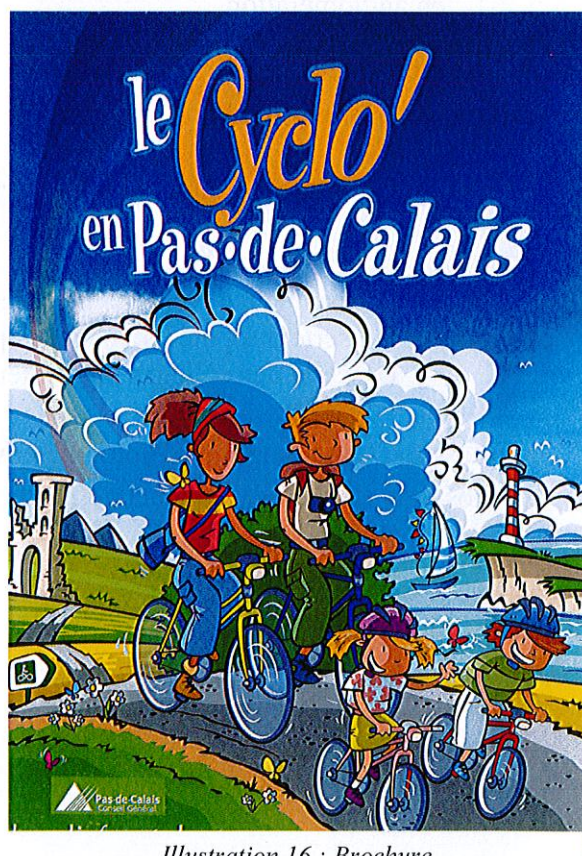


Illustration 16 : Brochure
Source : Département du Pas-de-Calais

2. DES FICHES PRATIQUES SUR L'UTILISATION DU VELO

L'Association Droit Au Vélo (ADAV) réalise des fiches pratiques à destination des usagers dans le but de rappeler les bonnes pratiques et les règles de conduite sur un vélo.

L'ADAV et le Département du Pas-de-Calais ont signé une convention de partenariat en 2009 qui a été renouvelée jusqu'en juin 2013.

Une nouvelle convention sera écrite pour maintenir et renforcer ce partenariat avec l'ADAV.



Illustration 17 : Exemples de fiches pratiques
Source : ADAV

3. SENSIBILISER LES AGENTS DU DEPARTEMENT A LA PRATIQUE DU VELO LORS DE LA SEMAINE EUROPEENNE DE LA MOBILITE

Le Département du Pas-de-Calais participe chaque année à la Semaine européenne de la mobilité qui se déroule au mois de septembre. A travers diverses actions, le Département présente aux différents publics les aspects de la politique départementale en matière de mobilité. Le principe est de s'intégrer dans une démarche nationale en la traduisant à l'échelle territoriale.

En 2012, une formation d'une demi-journée, à la pratique du vélo en toute sécurité, a été proposée aux agents du Siège à Arras et à Lumbres.

Cette initiative a regroupé une cinquantaine d'agents et peut être étendue pour les prochaines sessions aux autres territoires.

D'autres supports sont également recensés afin de promouvoir l'usage du vélo. A titre d'exemple, un film a été réalisé sur les Vélo routes et Voies Vertes départementales, disponible sur la page *Mobilité*, régulièrement mise à jour, du site internet du Département.



Illustration 18 : Participation des agents à la semaine européenne de la mobilité – septembre 2012

Source : Direction de la Communication

E. LES OUTILS MIS A DISPOSITION POUR FAIRE EVOLUER LA CULTURE TECHNIQUE DES ACTEURS

1. LA PRISE EN COMPTE DE LA CHARTE DE SIGNALISATION ET DE JALONNEMENT

La Région Nord-Pas-de-Calais a établi une charte de signalisation, disponible sur son site internet, applicable aux Vélo routes et voies vertes. Elle définit les caractéristiques de la signalisation de police, de la signalisation directionnelle, ainsi que les modalités de mise en œuvre. Son application est une condition nécessaire à l'octroi de subventions par la Région.

Cette signalisation est un élément déterminant de la qualité des itinéraires. Elle permet de répondre aux besoins des usagers, qui sont :

- D'accéder à l'itinéraire : rejoindre l'itinéraire depuis son domicile, une gare, les pôles d'hébergement, trouver un parking d'accès ;
- De parcourir l'itinéraire principal, être guidé confortablement sans avoir à s'arrêter à chaque intersection pour lire une carte ;
- De rouler en sécurité en connaissant le régime de circulation de la voie utilisée ;
- De trouver les services dont il a besoin comme l'hébergement, la restauration, un point d'eau, des informations, du stationnement, d'autres modes de transport ;
- De découvrir les sites touristiques ou de loisirs sur ou depuis l'itinéraire principal ;
- De s'informer sur son environnement (histoire du lieu, faune, flore, panorama...) ;
- De s'orienter dans son environnement (lieu-dit, ville et village, rivière, point d'attraction...).

2. LA FORMATION DES TECHNICIENS

Deux formations, conduites avec l'ADAV, ont eu lieu à Arras et Lumbres auprès des techniciens des Maisons du Département Infrastructures et de la Direction de la Modernisation du Réseau Routier pour les sensibiliser à la bonne conception des projets d'aménagements cyclables.

Elles se poursuivront par la sensibilisation des contrôleurs qui sont en charge de la bonne exécution des travaux et à qui il faut expliquer l'intérêt d'une prescription technique pour les cyclistes afin qu'il y soit vigilant.

3. LE GUIDE DE RECOMMANDATIONS CYCLABLES

Le guide de recommandations cyclables a été réalisé conjointement par l'ADAV et les services du Département (MDI, SGSRR, Service Mobilité).

Ce guide a pour but de présenter les différents aménagements cyclables et de définir leurs règles de conception dans l'objectif d'une meilleure cohérence et lisibilité pour les usagers.

Ce guide peut être diffusé aux EPCI qui en font la demande.

4. LES DEPARTEMENTS ET REGIONS CYCLABLES (DRC)

Dans le cadre d'échanges de bonnes pratiques entre collectivités, le Département est adhérent aux Départements et Régions Cyclables (DRC) depuis 2000.

Ce partenariat permet de mettre en valeur les itinéraires cyclables, notamment les Véloroutes et Voies vertes du Département du Pas-de-Calais au travers un observatoire porté par les DRC.

L'association permet, de par sa forte présence sur le territoire national, des échanges de bonnes pratiques entre les Départements.

Elle fait aussi le relais avec les instances de l'Etat (Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie).

Un document de communication, *Vélo & Territoires*, est diffusée chaque trimestre aux élus, techniciens et partis prenants de la politique cyclable du réseau des DRC. Les élus et techniciens du Département ont déjà participé à des interviews pour cette revue.

Un séminaire de rencontre a lieu une fois par an, entre les membres des DRC, et en présence de partenaires Européens et les ministères concernés, afin de mettre les travaux en cohérence et valoriser les aménagements cyclables sur un territoire.

A ce titre la Région Nord-Pas-de-Calais accueillera ce séminaire de rencontre en 2014 à Lille. Le Département du Pas de Calais, au même titre que le Nord, aura l'occasion de présenter ces itinéraires.



Illustration 19 : Couverture de la Revue
Vélo & Territoires – Hiver 2012/2013

Source : DRC

Service Aménagement Territorial

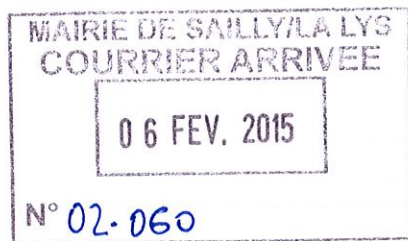
Réf. : CD/MC/1500225

Affaire suivie par Christophe
DOUILLIEZ

Siège Social
140 boulevard de la Liberté
CS 71177
59013 Lille cedex
Tél. : 03 20 88 67 00
Email : ch.agri-region@agriculture-npdc.fr

Antenne Arras
56 avenue Roger Salengro
BP 80039
62051 Saint Laurent Blangy cedex
Tél. : 03 21 60 57 57

Antenne Lille
140 boulevard de la Liberté
CS 71177
59013 Lille cedex
Tél. : 03 20 88 67 00



Monsieur le Maire

Hôtel de Ville

1071, Rue de la Lys

62840 SAILLY SUR LA LYS

Lille, le 29 janvier 2015

Objet : révision du Plan Local d'Urbanisme. Porter à connaissance. Demande d'association.

Monsieur le Maire,

La Chambre d'Agriculture a reçu la délibération de votre Conseil Municipal datée du 18 décembre 2014, relative à la révision de votre Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.).

Dans le cadre de cette procédure, elle se permet d'attirer votre attention sur le grand intérêt qu'elle porte aux questions d'aménagement, en raison notamment de leurs impacts sur l'espace rural et sur le fonctionnement des exploitations agricoles. Ainsi, elle sollicite une association le plus en amont possible pour participer de façon constructive à la révision de votre P.L.U.

Modalités d'association de notre Compagnie :

Conformément aux dispositions de l'article L 123-8 du code de l'urbanisme, elle demande à être consultée sous la forme de réunions de travail avec l'ensemble des partenaires intéressés pour participer :

- aux travaux d'élaboration du diagnostic,
- à la construction du votre Projet d'Aménagement et de Développement Durable,
- à l'élaboration du plan de zonage et du règlement,
- à la réunion portant sur l'examen des avis émis par les personnes publiques associées et par le commissaire enquêteur, suite à l'enquête publique, avant l'approbation de votre P.L.U.

Dès à présent, dans ce courrier de porter à connaissance, il lui semble important de vous exposer les principes et éléments qu'elle souhaite voir pris en compte tout au long de l'élaboration de votre document.

Principes à prendre en compte dans la révision de votre P.L.U.

Son intervention dans la révision de votre P.L.U. est motivée avant tout, par le souci de voir pris en compte les principes d'aménagement du territoire, notamment le nécessaire équilibre entre espace urbain et espace agricole, préconisé par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000 (S.R.U.), et la gestion économe du sol à laquelle il est fait référence à l'article L 110 du code de l'urbanisme et qui constitue un des grands principes actés par le Grenelle de l'Environnement.

En effet, la consommation de terrains agricoles au profit des extensions urbaines à vocation d'habitat, d'équipements ou d'activités peut en effet occasionner, dans certains cas, de graves déséquilibres d'exploitations agricoles. Ces conséquences devront être appréhendées et évitées lors de la recherche des zones de développement communal.

Zones urbaines et d'urbanisation future :

De manière à limiter la consommation d'espaces agricoles et atténuer l'impact sur l'activité agricole, les projets de développement devront s'établir en priorité :

- sur des espaces non cultivés,
- sur les zones AU du P.L.U., lorsqu'elles ne sont pas encore urbanisées.

En cas d'impossibilité, les nouvelles zones de développement :

- devront se situer en continuité des zones urbaines ou en les densifiant, pour préserver les équilibres urbains, agricoles et naturels existants, conformément à l'esprit de la loi S.R.U. et à celui du S.Co.T de Flandre Intérieure,
- ne devront pas être localisées sur les prairies attenantes aux sièges d'exploitation, qui s'avèrent souvent nécessaires au bon fonctionnement des fermes d'élevage.

Les zones de développement devront également tenir compte :

- de l'existence de terrains indispensables au maintien d'exploitations spécialisées (maraîchage, horticulture...),
- des opérations d'aménagement foncier (remembrement) et hydraulique (drainage, irrigation) réalisées sur la commune,
- des bâtiments et installations agricoles implantés sur la commune, en tenant compte de leurs besoins en terme de fonctionnalité.

A ce sujet, dans le cadre de l'application du principe légal de la réciprocité en matière de bâtiments agricoles, et notamment des articles L 111-3 du code rural et R 111-2 du code de l'urbanisme, la création des zones d'urbanisation future devra respecter les distances d'éloignement applicables aux installations agricoles.

Zone agricole :

La Chambre d'Agriculture demande à ce que l'espace agricole soit prioritairement classé en zone A, conformément aux orientations de l'article L 123.7 du code de l'urbanisme qui consacre cette zone à la protection de l'agriculture en tant qu'activité économique.

Elle souhaite, dans cette zone, que soient autorisés :

- les créations de sièges d'exploitation,
- le développement de sites existants,
- la diversification possible de l'activité en permettant le changement de destination des bâtiments agricoles qui devront être identifiés au plan de zonage du P.L.U.

Zone naturelle :

Compte tenu du paragraphe ci-dessus, la détermination des zones naturelles devra être justifiée par rapport à la définition réglementaire de la zone N (article R 128-8 du code de l'urbanisme), et devra se faire en concertation avec la profession agricole, afin d'éviter que l'activité agricole susceptible d'être incluse en zone N ne soit pénalisée par la réglementation afférente à ce classement.

Etude agricole :

Afin de préciser les éléments agricoles spécifiques à prendre en compte dans le parti d'aménagement communal et de vous aider à mesurer l'impact de vos projets de développement sur l'agriculture locale, nous pourrions réaliser une étude détaillée des structures agricoles communales.

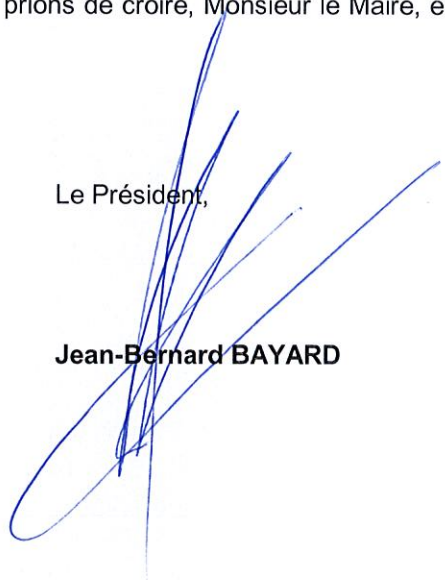
Notre Compagnie souhaite enfin être destinataire du document approuvé.

Dans l'attente de vous rencontrer, nous restons à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Maire, en l'assurance de nos sentiments distingués.

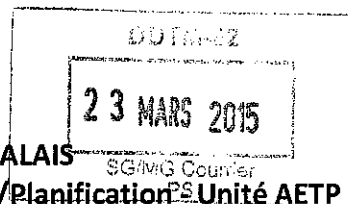
Le Président,

Jean-Bernard BAYARD





CWGC
Commonwealth War Graves Commission



DDTM DU PAS DE CALAIS
Service Urbanisme / Planification
100 avenue Winston Churchill
CS 10007
62022 ARRAS Cedex

A l'attention de Monsieur Matthieu DEWAS, Directeur Départemental des Territoires et de la MER

Affaire suivie par : Madame Colette Berteloot
Vos réf. : N°196

Objet : Révisions du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Sailly sur la Lys.

Beaurains, le 20 Mars 2015

Monsieur le Directeur,

Nous accusons réception de votre courrier en date du 13 Mars, portant à notre connaissance la révision du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Sailly-sur-la-Lys.

Les cimetières et mémoriaux du Commonwealth disposent d'une zone de protection non-constructible de 35 mètres en zone urbaine et de 100 mètres en zone rurale (Code des Collectivités Territoriales).

Nous vous remercions de l'attention qui sera portée à l'application de cette servitude lors de la révision du PLU de la commune.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos salutations distinguées.

Tarik Boucetta
Directeur Technique Adjoint Service Travaux

23 MARS 2015

ARRIVEE
23 MARS 2015
SERVICE URBANISME

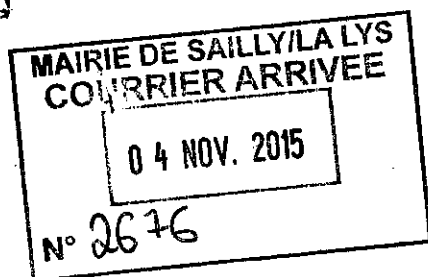
PRÉFÈTE DU PAS-DE-CALAIS

Direction Départementale des Territoires et de la Mer
Service : Urbanisme/Planification
Unité Animation et Evaluation Territoriale
en matière de Planification (AETP)
Affaire suivie par : Colette Berteloot
colette.berteloot@pas-de-calais.gouv.fr
☎ 03 21 22 99 99 Fax 03 21 55 01 49

ARRAS, le **03 NOV. 2015**

Le Directeur Départemental

N° 541



à

Monsieur le Maire de Sailly sur la Lys
Hôtel de ville – 1071 rue de la Lys
62840 SAILLY SUR LA LYS

Monsieur le Maire,

Conformément à l'article L 123-6 du Code de l'Urbanisme, votre Conseil Municipal a prescrit la révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de votre commune par délibération en date du 18 décembre 2014.

En application des dispositions des articles L 121-2 et R 121-1 du Code précité, je vous prie de trouver, ci-joint, le Porter à Connaissance (PAC) établi après consultation des différents services de l'État, des personnes publiques et du Conseil Départemental du Pas-de-Calais. Ce PAC comprend :

- un rapport relatif à la législation en vigueur en matière d'urbanisme,
- la copie des contributions des différents services consultés,
- la copie des fiches des servitudes et des obligations diverses,
- une fiche descriptive de votre commune.

J'attire par ailleurs votre attention sur le caractère potentiellement évolutif de certaines informations contenues dans le PAC dont la prise en compte est essentielle dans les études du PLU. Il conviendra notamment de vous assurer du caractère actualisé :

- **des données relatives aux inventaires de protection du patrimoine naturel et des paysages** consultables sur le site de la DREAL du Nord-Pas-de-Calais : www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/ via plus particulièrement le portail de cartographie dynamique <http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?Les-cartes-CARMEN>,

- **des données relatives aux risques naturels et technologiques** consultables sur le portail ministériel de la prévention des risques majeurs : <http://www.prim.net/> via plus particulièrement la rubrique « ma commune face aux risques » : <http://macommune.prim.net/>. Les données fines concernant l'état d'avancement des risques technologiques sont consultables sur le site de la DREAL du Nord-Pas-de-Calais www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/ à la rubrique <http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?-Suivi-des-PPRT>,

- **des données relatives à la planification de la gestion de l'eau** disponibles sur le portail de l'information sur l'eau : <http://gesteau.eaufrance.fr/> via plus particulièrement la rubrique concernant les SAGE : <http://gesteau.eaufrance.fr/presentation/sage>,

Par ailleurs, dans le cadre de la démarche nationale de dématérialisation des documents d'urbanisme, vous trouverez, également ci joint le cahier des charges comportant les prescriptions techniques relatives à la mise en forme des PLU sous forme numérique conforme au standard CNIG.

Je vous rappelle également que, selon les dispositions de l'article L 121-2 du Code de l'Urbanisme - dernier alinéa, les « Porter à Connaissance » sont tenus à la disposition du public. En outre, tout ou partie des pièces du PAC peut être annexé au dossier d'enquête publique.

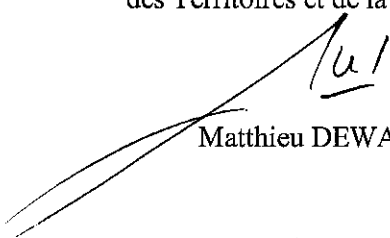
La liste et les plans « des servitudes d'utilité publique – des informations et obligations diverses », disponibles sur le site internet de la Préfecture du Pas-de-Calais, devront par ailleurs être annexés à votre PLU approuvé, conformément aux articles R 123-13 et R 123-14 du Code de l'Urbanisme.

Je vous invite enfin à me faire part de vos éventuelles observations sur le contenu du PAC.

Mes services restent à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de ma considération distinguée.

Pour la Préfète et par délégation,
Le Directeur Départemental
des Territoires et de la Mer,



Matthieu DEWAS

Copie : Préfecture DCL/BCAU
CT Artois/Béthune
ADS Montreuil



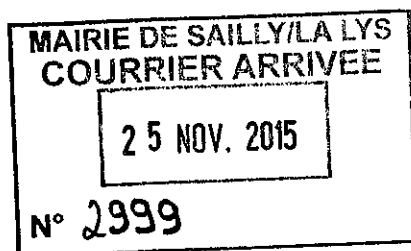
Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFÈTE DU PAS-DE-CALAIS

Direction Départementale des Territoires et de la Mer

Service : Urbanisme/Planification
Unité Animation et Evaluation Territoriale
en matière de Planification (AETP)
Affaire suivie par : Colette Berteloot
colette.berteloot@pas-de-calais.gouv.fr
☎ 03 21 22 99 99 Fax 03 21 55 01 49

ARRAS, le 17 NOV. 2015



La Préfète

N° 564

à

Monsieur le Maire de Sailly-sur-le-Lys
Hôtel de Ville – 1071 rue de la Lys
62840 SAILLY SUR LA LYS

OBJET : Commune de Sailly-sur-la-Lys
Révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU)

Par délibération en date du 18 décembre 2014, votre Conseil Municipal a prescrit la révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de votre commune en précisant les modalités de concertation.

En application de l'article L 123-7 du Code de l'Urbanisme, vous trouverez ci après la liste des services de l'État qui souhaitent être associés à la révision de votre document d'urbanisme, à savoir :

- Monsieur le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer (DDTM),
- Madame la Responsable du Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine (STAP).

Je vous serai obligée de bien vouloir convier ces services aux réunions de travail, de les rendre destinataires des comptes rendus de réunions et de leur adresser un exemplaire du dossier de PLU arrêté et approuvé (3 exemplaires pour la DDTM) et un CD-Rom.

Cette première liste n'a pas de caractère exhaustif et définitif. Elle vous est transmise à titre indicatif. En effet, selon le déroulement des études, elle pourra être complétée à ma demande ou à votre initiative.

Par ailleurs, d'autres services ne souhaitent pas, à ce stade, être associés mais ont demandé à être destinataires de certaines pièces du PLU approuvé. Il s'agit de :

- Monsieur le Directeur Départemental du Service Incendie et Secours qui souhaite recevoir le règlement, la liste, le plan et la fiche des servitudes, le plan des obligations diverses, les schémas et les réseaux d'eau et d'assainissement et la notice explicative,
- Monsieur le Directeur Académique des Services de l'Education Nationale qui souhaite recevoir le rapport de présentation, le Plan d'Aménagement et de Développement Durable, le règlement, le plan de zonage et la liste des emplacements réservés ainsi que la liste, le plan et la fiche des servitudes, le plan des obligations diverses,

- Monsieur le Responsable du Service Régional de l'Archéologie (DRAC) qui souhaite recevoir les Orientations d'Aménagement, le plan de zonage et la liste des emplacements réservés, ainsi que la liste, le plan et la fiche des servitudes, le plan des obligations diverses,
- Madame la Responsable du Service Régional de la Santé qui souhaite recevoir les schémas des réseaux d'eau et assainissement et la notice explicative.

Par contre, Monsieur le Directeur du Réseau de Transport d'Electricité souhaite être consulté et recevoir le dossier complet.

Je vous invite donc à leur adresser les différentes pièces demandées lorsque votre PLU sera approuvé.

Les services de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer se tiennent à votre disposition pour tous renseignements complémentaires.

avec mille excuses.

Pour la Préfète,
Le Secrétaire Général

Marc DEL GRANDE

Copie : Sous-préfecture de Béthune

Extrait du registre des délibérations
de la commune de Saily sur la Lys
Séance du 18 Décembre 2014

Date de la convocation
12 décembre 2014

Date d'affichage
12 décembre 2014

Nombres de membre

Afférents au Conseil
municipal : 27
Présents : 21
Votants : 27

L'an 2014 et le 18 décembre à 20 heures, le Conseil Municipal de cette Commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, L'HOTEL DE VILLE sous la présidence de Monsieur Jean-Claude THOREZ, Maire

Étaient Présents : M. Jean-Claude THOREZ, M. BERGER Sébastien, Mme BOUNOUA Rachida, Mme CALDI Christine, M. CASTELL Éric, Mme CAZAUX Christine, M. DAENENS Georges, Mme DECOSTER Anne, M. DEFOSSEZ Emmanuel, M. DELIGNIÈRES Jean-Marc, Mme DESWARTE Dominique, Mme DIEUDONNE Nadine, M. DURNEL Alexandre, Mme DUPUY Carole, Mme GRAMMONT Agnès, M. KNOCKAERT Vincent, Mme LESTIENNE Florence, Mme LUTZ Véronique, M. RAVET Pierre-Luc, M. THULLIER Pierre, Mme VANDECANDELAERE Delphine.

Absent(s) ayant donné procuration : M. DELACRESSONNIÈRE Kévin à Mme GRAMMONT Agnès, Mme DETOURNAY Flora à M. CASTELL Éric, M. LEFEBVRE Vincent à M. KNOCKAERT Vincent, Mme LEMAN Clotilde à M. BERGER Sébastien, M. LEROY Bertrand à M. RAVET Pierre-Luc, Mme TAGLIOLI Malory à M. THOREZ Jean-Claude.

Secrétaire de séance : A été nommé secrétaire : M. GRAMMONT Agnès

Réf : 2014-61

A La Majorité

Pour : 25
Contre : 0
Abstentions : 2

Mention exécutoire :
Oui

ÉLABORATION D'UN PLAN LOCAL D'URBANISME

Actuellement, le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal Monts de Flandre-Plaine de la Lys approuvé en 2009, s'applique réglementairement sur le territoire de la Commune de Saily sur la Lys.

Depuis son adhésion à la Communauté de communes Flandre Lys au 1^{er} janvier 2014, la commune a récupéré la compétence urbanisme.

Pour pouvoir mettre en place la nouvelle stratégie de développement et d'aménagement de la commune, le document d'urbanisme doit évoluer afin d'assurer un projet de ville cohérent pour ses habitants. C'est bien au travers d'un nouveau Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) que les ambitions de la Ville pourront être affichées et mises en œuvre dans des orientations d'aménagement spécifiques et un règlement approprié.

Le projet communal s'organise autour des axes suivants : requalification des friches industrielles et urbanisation des dents creuses, recomposition des espaces urbains, et notamment restructuration du centre-ville et autres coutures urbaines, connexions avec la Lys et prise en compte du risque d'inondation.

La commune prendra en compte par ailleurs l'intégration du nouveau cadre législatif (Lois GRENELLE et ALUR notamment).

Il est rappelé qu'à compter de la publication de la délibération prescrivant la révision d'un PLU, l'autorité compétente peut décider de surseoir à statuer, dans les conditions et délais prévus à l'article L. 111-8 du Code de l'Urbanisme, sur les demandes d'autorisation concernant les constructions, installations ou opérations qui seraient de nature à compromettre ou à rendre plus onéreuse l'exécution du futur plan.

Vu le Code de l'Urbanisme et notamment ses articles L.123-6 et suivants et L.300-2

Considérant que la révision du PLU aurait un intérêt évident pour une gestion du développement durable communal,

Le Conseil municipal décide

- ⇒ De prescrire la révision du PLU
- ⇒ Que l'élaboration porte sur l'intégralité du territoire de la commune conformément à l'article L.123-1 III du Code de l'Urbanisme
- ⇒ De lancer la concertation prévue à l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme. Cette concertation revêtira la forme suivante :
 - a. Mise à disposition des documents d'étude et d'élaboration du dossier d'arrêt du projet du PLU
 - b. Publication dans le bulletin municipal ou dans une plaquette spécifique
 - c. Articles dans la presse locale
 - d. Registre en Mairie

Cette concertation se déroulera pendant toute la durée des études nécessaires à la mise au point du projet de PLU. A l'issue de cette concertation, Monsieur le Maire en présentera le bilan au Conseil municipal qui en délibérera et arrêtera le projet du PLU.

- ⇒ Indique qu'il sera fait appel à une assistance à maîtrise d'ouvrage choisie selon les modalités du droit de la commande publique afin d'appuyer la commune dans ce projet ;

Conformément à l'article L.123-6 du Code de l'urbanisme, la présente délibération sera notifiée :

- au Préfet de Région Nord – Pas-de-Calais et Préfet du Pas-de-Calais
- aux Présidents du Conseil Régional Nord – Pas-de-Calais et du Conseil Général du Pas-de-Calais
- aux Présidents de la Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale Artois, de la Chambre des Métiers et de la Chambre d'Agriculture de Région Nord – Pas-de-Calais
- Au Président du Syndicat Mixte pour le SCOT de Flandre Intérieure
- Au Président de la Communauté de Communes Flandre Lys
- Aux Maires des Communes limitrophes :
 - o Erquinghem-Lys Estaires
 - o Fleurbaix La Gorgue
 - o Laventie Steenwerck

Conformément aux articles R.123-24 et 25 du Code de l'Urbanisme, la présente délibération fera l'objet d'un affichage en Mairie durant un mois, mention en sera faite dans un journal diffusé dans le département.

Cette délibération fera également l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs.

Ainsi fait et délibéré en séance,
Les jour, mois et an que dessus.
Pour extrait certifié conforme au registre,
Le Maire,

Acte rendu exécutoire
après dépôt en Sous
Préfecture
le :

et publication ou
notification
du :



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE

DDTM-62

23 MARS 2015

SG/MG Courrier
PS



Commandement de
zone Terre Nord-Est,
commandement des
forces françaises et de
l'élément civil stationnés
en Allemagne.

Metz, le 19 MARS 2015

N° /DEF/EMZD-Metz/D.AFM/B.SEU
502720

Le général de corps d'armée Patrick RIBAYROL,
gouverneur militaire de Metz,
commandant de zone terre Nord-Est,
commandant des forces françaises
et de l'élément civil stationnés en Allemagne

à

Monsieur le directeur départemental des territoires et de la mer du Pas-de-Calais.

OBJET : ~~Gauchin-le-Gal~~ et Sailly-sur-la-Lys (62) – PLU

RÉFÉRENCES : 2 lettres du 13 mars 2015.

Par correspondances visées en référence, vous m'avez demandé de vous indiquer, afin de les porter à la connaissance des maires de Gauchin-le-Gal et Sailly-sur-la-Lys les éléments visés à l'article R 121-1 du code de l'urbanisme et autres informations relevant de ma compétence, utiles à la révision de leur plan local d'urbanisme.

En réponse, j'ai l'honneur de vous faire connaître qu'aucun immeuble militaire n'est implanté sur ces bans communaux et que ces derniers ne sont grevés par aucune servitude d'utilité publique relevant de ma compétence.

En conséquence, je ne souhaite pas être associé aux réunions des groupes de travail en charge de la révision de ces documents d'urbanisme ni recevoir, pour avis, les projets arrêtés.

Par ordre,
le lieutenant-colonel Rémy BODLENNER
chef de la division appui au fonctionnement du ministère

23 MARS 2015

COPIES :
COMBdD Lille
USID Lille

ARRIVE LE

23 MARS 2015



SERVICE URBANISME

1, boulevard Clémenceau – CS 30001 – 57044 METZ Cedex 1 – Tél. : 03.87.15.32.36 - Fax : 03.87.15.32.06
celine.migot@intradef.gouv.fr



PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

Direction régionale
de l'environnement,
de l'aménagement
et du logement

Service Connaissance

Affaire suivie par :

Christian DELETREZ
Philippe MARCHAL

Tél : 03 20 40 43 55 et 58

pac-dreal-npdc@developpement-durable.gouv.fr

M. le Directeur

Direction Départementale des
Territoires et de la Mer du Pas-de-
Calais

SU/AETP

100, avenue Winston Churchill
SP 7
62022 ARRAS

A l'attention de Collette BERTELOOT

Lille, le 14 avril 2015

Objet : Contribution au PAC du Plan Local d'Urbanisme pour la commune de SAILLY SUR LA LYS
Réf : PAC2015.038
Vos réf : Délibération du 18/12/2014
P.J. : 2

En réponse à votre demande citée en référence, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint les éléments constitutifs du porter à connaissance du territoire concerné.

Conformément à l'article R.121-14-1 du code de l'urbanisme, le territoire ne couvrant ni un site Natura 2000, ni une commune littorale, le PLU est susceptible d'être soumis à évaluation environnementale, après examen au « cas par cas ».

La collectivité saisira la DREAL après le débat relatif au projet d'aménagement et de développement durable, en fournissant les informations mentionnées au II de cet article réglementaire.

Un avis motivé du Préfet, indiquant la nécessité ou non de procéder à une évaluation environnementale, sera rendu sous 2 mois.

Au regard des enjeux portés sur le territoire, la DREAL (service ECLAT) ne considère pas devoir être associée à l'étude du document d'urbanisme.

Rappel du cadre juridique et des différentes protections et inventaires :

- Les inventaires ZNIEFF de type I et les Atlas de Zones Inondables ne sont pas des servitudes portées par un cadre législatif mais le caractère exhaustif des études scientifiques et du recensement in situ demande une grande vigilance. La présence d'une biodiversité remarquable et d'un risque naturel implique de fait la notion de prise en considération. A contrario, l'erreur manifeste d'appréciation pourrait être avérée,
- Outre la compatibilité aux prescriptions des documents ayant un cadre juridique de rang supérieur, le document d'urbanisme doit prendre en compte le Schéma Régional de Cohérence Ecologique ainsi que le Plan Climat Energie Territorial.

Vous trouverez ci-joint la synthèse des éléments constitutifs du PAC DREAL et les références documentaires associées. L'ensemble des données de la DREAL et des partenaires sont téléchargeables depuis l'onglet « Les données / porter à connaissance » de la page d'accueil internet :

www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr

Vous en souhaitant bonne réception, je reste à votre disposition pour toutes informations complémentaires.

Pour le préfet et par délégation,
le directeur régional de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

Christian ABURIOU

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
44 rue de Tournai CS 40259 59019 Lille cedex

Tél : 03 20 13 48 48 - Télécopie : 03 20 13 48 78 - <http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/>

Synthèse des éléments constitutifs du PAC DREAL sur la commune de SAILLY-SUR-LA-LYS (62736)

Nature, Paysages et Biodiversité

Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope

Pas de résultat sur cette zone.

Natura 2000 - Sites d'intérêts communautaires

Pas de résultat sur cette zone.

Natura 2000 - Zones de protection spéciales

Pas de résultat sur cette zone.

Parcs Naturels Régionaux

Pas de résultat sur cette zone.

Sites RAMSAR

Pas de résultat sur cette zone.

Réserves naturelles

Pas de résultat sur cette zone.

ZICO

Pas de résultat sur cette zone.

Znieff 1

id_diren	nom	id_spn
00000154	Prairies inondables d'Erquinghem-Lys	310013309
00000178	Bocage alluvial de la Grande Becque à Steenbeck et Prés humides de Sailly-sur-la-Lys	310030090

Znieff 2

Pas de résultat sur cette zone.

Sites classés

Pas de résultat sur cette zone.

Sites inscrits

Pas de résultat sur cette zone.

Inventaire géologique

Pas de résultat sur cette zone.

Forêt

Forêts domaniales

Pas de résultat sur cette zone.

Réserves biologiques

Pas de résultat sur cette zone.

Eau

SAGE

nom	lb_etat
Lys	Mis en oeuvre

Contrats de milieux

Pas de résultat sur cette zone.

Captages

Pas de résultat sur cette zone.

Stations hydrométriques

stations	style_station	cours_deau	qmna5
Bac Saint Maur	J	LYS	2.36
Croix du Bac	J	LYS	2.35
Sailly sur la Lys	J	LYS	2.31

Nuisance

Pollution des sols : BASOL

Pas de résultat sur cette zone.

Pollution des sols : BASIAS

identifiant	raisons_sociales	etat_d_occupation_du_site	etat_de_connaissance
NPC6205038	JONGLEZ	Ne sait pas	inventorié
NPC6205140	L. MEHON et Fils	Activité terminée	inventorié
NPC6205258	SA. Barbry-Cambon et Cie	En activité	inventorié
NPC6205286	Sté H. ET J. FEUTRIE-DEWEINE et G. RAUX	En activité	inventorié

Déchetteries

nom	nature	m_ouv
Plateforme de compostage de Sailly-sur-la-Lys	Plateforme de compostage	SMICTOM Région des Flandres
Station de Transfert de Sailly-sur-la-Lys	Station de transfert	SMICTOM Région des Flandres

Réseau, énergie

Canalisations

exploitant	produits	type_effet
GRTgaz	Gaz	ELS R Ø duit
GRTgaz	Gaz	PEL Majorant
GRTgaz	Gaz	PEL R Ø duit

Lignes RTE

Pas de résultat sur cette zone.

Risques technologiques

PPR Technologiques

Pas de résultat sur cette zone.

Aléas miniers

Pas de résultat sur cette zone.

Puits de mines

Pas de résultat sur cette zone.

Sites industriels**Etablissements ICPE**

identifiant	eta_nom	activite	regime	seveso
007000475	FEUTRIE SA	En fonctionnement	A	NS - NON SEVESO
007000664	BARBRY CAMBRON (repris par SARL SILVA)	Cessation déclarée		NS - NON SEVESO
007001029	SITRA FRANCE	En fonctionnement	A	NS - NON SEVESO
007001669	DUPONT Jacques	En fonctionnement	DC	NS - NON SEVESO
007001813	H & G BARBRY	En fonctionnement	A	NS - NON SEVESO
007002580	SAFILIN	En fonctionnement	DC	NS - NON SEVESO
007004124	Centre de transfert de Saily sur la Lys	A l'arrêt		NS - NON SEVESO
007005026	SMICTOM (saillyla lys)	Cessation déclarée		NS - NON SEVESO
007005377	Parc éolien ECOTERA	En construction		NS - NON SEVESO
056201541	TOULOTTE JEAN-LOUIS	En fonctionnement	D	
056201542	EARL FACHE	En fonctionnement	A	
056201543	GAEC DU MOULIN	En fonctionnement	D	
056202144	SPA	En fonctionnement	D	

Zones de développement de l'éolien

Pas de résultat sur cette zone.

Risques naturels**Aléa sismicité**

nom_commune	type_aléa
SAILLY-SUR-LA-LYS	Faible

Atlas des Zones Inondables

Pas de résultat sur cette zone.

Submersion marine

Pas de résultat sur cette zone.

Occupation du sol en ha (sigale 09)**Espaces artificialisés**

nom_comm	tissu_urbain	industries_com_trans	mines_dech_c hantiers	espaces_verts
SAILLY-SUR-LA-LYS	215,75	41,84	0	5,79

Zones cultivées

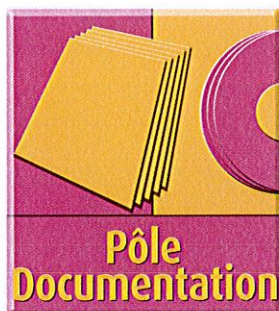
nom_comm	zones_arables	vergers	prairies	cultures_heter ogenes
SAILLY-SUR-LA-LYS	633,3	0	66,04	0

Forêts et espaces verts

nom_comm	forets	espaces_verts_naturels	espaces_sans _veget
SAILLY-SUR-LA-LYS	11,69	0	0

Zones humides et Eaux

nom_comm	zh_interieures	zh_cotieres	eaux_interieur es
SAILLY-SUR-LA-LYS	0	0	9,23



Références documentaires sur la commune de Sailly-sur-la-Lys

Les documents sont consultables, sur rendez-vous à la médiathèque du Pôle Documentation de la Direction Territoriale Nord-Picardie du Cerema, ou directement sur Internet via les liens mentionnés dans les notices.

2 rue de Bruxelles à Lille

(ouvert du lundi au vendredi de 9h à 16h)

Mediatheque.PSID.CD.DIRECTION.DTerNP@cerema.fr

Tél 03 20 49 63 15

ETUDES – ENVIRONNEMENT

Titre	Les Prés du Moulin Madame (prairies de Sailly-sur-la-Lys): diagnostic écologique
Auteur(s)	SANTUNE (Vincent) ; GALLET (Benoît) ; VANAPPALGHEM (Cédric) ; BREDECHE (Matthieu) ; DAMOY (Vincent)
Date de publication	01-12-2004
Edition	Conservatoire des Sites Naturels du Nord et du Pas-de-Calais. -
Type de document	Monographie
Format	Papier ; Nb Pages : 29 p.+ann.
Résumé	Etude de milieu composé de deux parties : - Informations générales sur le site (localisation, statut et limites du site, historique) - Diagnostic écologique et patrimonial (climatologie, cadre physique, hydrogéologie et hydrographie, unités écologiques, Flore, Faune, Evaluation patrimoniale du site) Bibliogr. ; ann. ; phot. coul. ; tabl. ; fig.
Descripteur(s) géographique(s)	SAILLY-SUR-LA-LYS ; BASSIN-VERSANT-DE-LA-LYS
Cote	7.2-93 [DRNPDC]; 7.2-93 [DRNPDC]
Notice d'origine	voir
Titre	Bilan 2001-2002, réseau d'expériences gestion différenciée en Nord - Pas-de-Calais
Auteur(s)	ASSOCIATION NORD NATURE CHICO MENDES
Date de	2003

publication

Edition *NORD-NATURE/CHICO-MENDES. -Lille*

Type de document [*Monographie*](#)

Format *Papier ; Nb Pages : non paginé [90 p.]*

Descripteur(s) géographique(s) [NORD-PAS-DE-CALAIS](#) ; [BEAUVOIS-EN-CAMBRESIS](#) ; [BAUVIN](#) ; [COMINES](#) ; [CYSOING](#) ; [LOOS-EN-GOHELLE](#) ; [GRAVELINES](#) ; [HALLUIN](#) ; [HEM](#) ; [NEUVILLE-EN-FERRAIN](#) ; [PROVILLE](#) ; [RONCO](#) ; [TOURCOING](#) ; [VILLENEUVE-D'ASCQ](#) ; [ALLENES-LES-MARAIS](#) ; [ANZIN](#) ; [BOESCHEPE](#) ; [FACHES-THUMESNIL](#) ; [GRANDE-SYNTHÉ](#) ; [LILLERS](#) ; [PERENCHIES](#) ; [QUESNOY-SUR-DEULE](#) ; [SAILLY-SUR-LA-LYS](#) ; [WATTEN](#) ; [CALAIS](#) ; [DUNKERQUE](#) ; [LILLE](#) ; [ROUBAIX](#)

Cote **10.51-79 [DRNPDC]; 10.51-79 [DRNPDC]**

Notice d'origine [voir](#)

Titre **Fiches pratiques pour la gestion différenciée, documents pédagogiques issus de l'expérience de Sailly-sur-la-Lys**

Auteur(s) [PARENT \(Jacques\)](#) ; [Inédit conseil](#)

Date de publication 20-1/-01/0

Type de document [*Monographie*](#)

Format *Papier ; Nb Pages : 17 fiches*

Résumé Photo

Descripteur(s) géographique(s) [SAILLY-SUR-LA-LYS](#)

Cote **5.12-102 [DRNPDC]; 5.12-102 [DRNPDC]; 5.12-102 [DRNPDC]**

Notice d'origine [voir](#)

La Défense, le 15 OCT 2004

ministère
de l'Équipement
des Transports,
de l'Aménagement
du territoire,
du Tourisme
et de la Mer



direction
des Transports
terrestres
direction générale
de l'Urbanisme,
de l'Habitat et
de la Construction

Le ministre de l'équipement, des transports,
de l'aménagement du territoire, du tourisme
et de la mer

à

Mesdames et Messieurs les Préfets de départements

Directions départementales de l'équipement

Objet : abrogation de la circulaire DAU-DTT n°90-20 du 5 mars 1990 relative à la prise en compte du domaine de la SNCF dans l'élaboration des documents d'urbanisme (NOR : EQUIT0410366J).

La circulaire DAU-DTT n° 90-20 du 5 mars 1990 citée en objet prônait l'instauration d'un zonage spécifique des emprises ferroviaires dans les documents d'urbanisme.

Dans certains cas, ce zonage s'est avéré être un frein à l'optimisation de la gestion patrimoniale des établissements publics RFF et SNCF, ainsi qu'à la mise en œuvre des projets urbains des collectivités publiques. Son maintien n'est donc plus justifié, en particulier lorsqu'il est manifeste qu'un terrain situé dans ce zonage n'a plus d'utilité ferroviaire.

Le fondement des dispositions de cette circulaire relatives au zonage ferroviaire était constitué par l'article R. 123-18, II, 1° du code de l'urbanisme, qui a été remplacé depuis par l'article R. 123-11, b de ce code. Cet article ne prévoit nullement la création d'un zonage ferroviaire, mais dispose simplement que les documents graphiques du plan local d'urbanisme peuvent délimiter « les secteurs où les nécessités du fonctionnement des services publics, [...] justifient que soient interdites ou soumises à des conditions spéciales les constructions et installations de toute nature, permanentes ou non, les plantations, dépôts, affouillements, forages et exhaussements des sols. »

Ces dispositions n'imposent pas un traitement des emprises ferroviaires différencié de celui des emprises routières, ni de zonage particulier.

Par ailleurs, la protection des emprises ferroviaires est, de toute façon, convenablement assurée par leur appartenance au domaine public ferroviaire et par les servitudes prévues par la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer.

Il n'y a donc aucun fondement juridique pour que ces emprises fassent l'objet d'une zone particulière dans les documents d'urbanisme.

Vous veillerez à ce que les règles applicables dans les zones où sont situées ces emprises n'interdisent pas les travaux, installations et constructions nécessaires à l'activité ferroviaire.

Vous veillerez également à ce que ces règles autorisent sur les emprises ferroviaires les mêmes constructions et installations que sur le reste de la zone dans laquelle elles sont situées.

La présente instruction abroge la circulaire n° 90-20 du 5 mai 1990 précitée.

Vous informerez les maires et les présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents des dispositions de la présente instruction et veillerez à ce que vos services s'assurent de leur prise en compte dans le cadre de l'élaboration, de la révision ou de la modification des documents d'urbanisme.

Pour le ministre et par délégation,
Le Directeur des transports terrestres,


Patrice RAULIN

Pour le ministre et par délégation,
Le Directeur général de l'urbanisme,
de l'habitat et de la construction,


François DELARUE

INTEGRATION DES EMPRISES FERROVIAIRES DANS LES ZONAGES AVOISINANTS

Les emprises ferroviaires peuvent être classées dans l'ensemble des zonages prévus au code de l'urbanisme : zone U, zone AU, zone A et zone N.

Le classement doit être cohérent avec le tissu urbain environnement. A titre d'exemple, il semble logique de classer en zone U les gares situées le plus souvent en centre ville. De même, les cours marchandises peuvent, le plus souvent, être classées en zone U (activité ou mixte). Les voies ferrées traversant des zones agricoles doivent être classées en zone A ou N.

MODIFICATIONS A APPORTER AU REGLEMENT DES ZONES AVOISINANTS.

Ces dérogations ont pour but de permettre à RFF et à la SNCF d'implanter sur le Domaine Public Ferroviaire les petites installations indispensables à l'exploitation ferroviaire telles que les guérites de signalisation, les abris quais, les abris parapluies, les relais Radio-Sol-Train, les antennes Radio-Sol-Train et GSMR.

❖ Article 2 : Occupation et utilisation des sols admises

Sont admises : 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.

❖ Article 6 : Implantation par rapport aux voies et emprises publiques ou privées

Merci de prévoir une dérogation pour les constructions nécessaires au fonctionnement du service public et dont l'implantation est commandée par des impératifs techniques liés à l'exploitation ferroviaire.

❖ Article 7 : Implantation par rapport aux limites séparatives

Merci de prévoir une dérogation pour les constructions nécessaires au fonctionnement du service public et dont l'implantation est commandée par des impératifs techniques liés à l'exploitation ferroviaire.

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

Merci de prévoir une dérogation pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêts collectifs.

❖ Article 10 : Hauteur des constructions

Merci de préciser qu'aucune hauteur maximale n'est fixée pour les constructions et installations nécessaires à l'exercice du service public ferroviaire.

❖ Article 13 : Espaces libres et Plantations

Cette réglementation doit être compatible avec l'application de la servitude d'utilité publique instaurée par la loi du 15 juillet 1845 (aucune plantation d'arbres à hautes tiges dans une distance inférieure à 6 mètres de la limite légale du chemin de fer).

❖ Article 14 : COS

Merci de prévoir une exonération pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

NOTICE TECHNIQUE POUR LE REPORT AUX P.L.U. DES SERVITUDES GREVANT LES PROPRIETES RIVERAINES DU CHEMIN DE FER

L'article 3 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer rend applicable aux propriétés riveraines de la voie ferrée, les servitudes prévues par les lois et règlements sur la grande voirie et qui concernent notamment :

- l'alignement,
- l'écoulement des eaux,
- la distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés.

D'autre part, les articles 5 et 6 de ladite loi instituent des servitudes spéciales en ce qui concerne les distances à respecter pour les constructions et les excavations le long de la voie ferrée.

De plus, en application du décret-loi du 30 octobre 1935 modifié par la loi du 27 octobre 1942, des servitudes peuvent grever les propriétés riveraines du Chemin de Fer en vue d'améliorer la visibilité aux abords des passages à niveau.

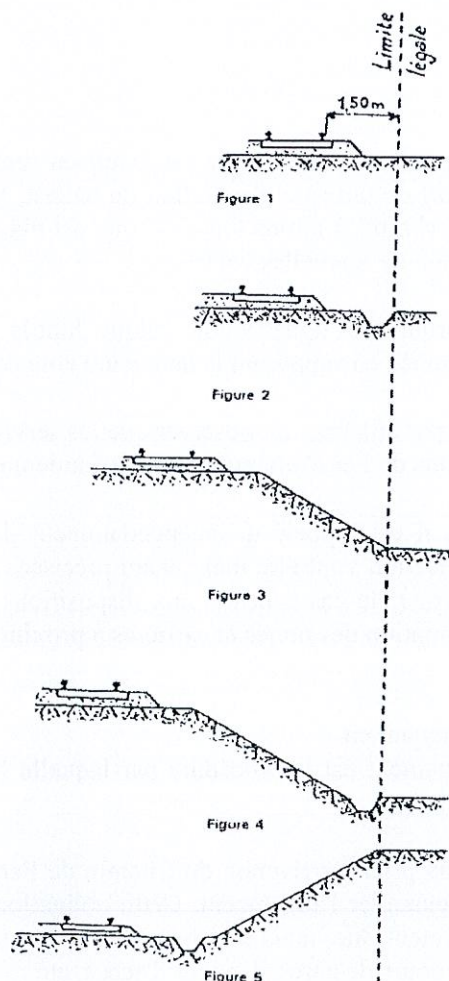
Les distances fixées par la loi du 15 juillet 1845 sont calculées à partir de la limite légale du Chemin de Fer, laquelle est indépendante de la limite réelle du domaine concédé à la SNCF.

Selon l'article 5 de cette loi, la limite légale du Chemin de Fer est déterminée de la manière suivante :

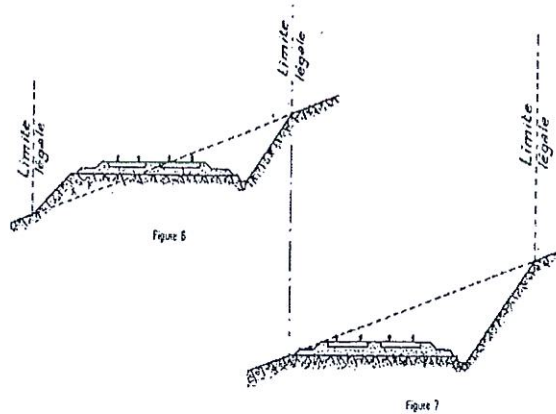
- a) Voie en plate-forme sans fossé :
une ligne idéale tracée à 1,50 m du bord du rail extérieur (figure 1)
- b) Voie en plate-forme avec fossé :
le bord extérieur du fossé (figure 2)
- c) Voie en remblai :
l'arête inférieure du talus de remblai (figure 3)

ou

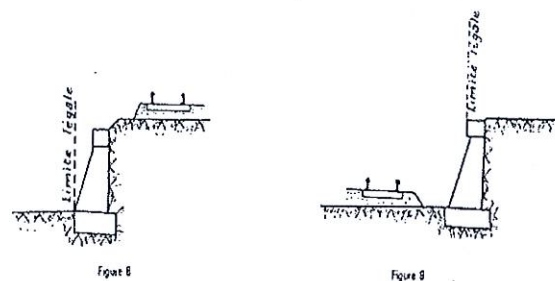
le bord extérieur du fossé si cette voie comporte un fossé (figure 4)
- d) Voie en déblai :
l'arête supérieure du talus de déblai (figure 5)



Dans le cas d'une voie posée à flanc de coteau, la limite légale à considérer est constituée par le point extrême des déblais ou remblais effectués pour la construction de la ligne et non la limite du talus naturel (figures 6 et 7)



Lorsque le talus est remplacé par un mur de soutènement, la limite légale est, en cas de remblai, le pied et, en cas de déblai, la crête de ce mur (figures 8 et 9)



Lorsque le chemin de fer est établi en remblai et que le talus a été rechargé ou modifié par suite d'apport de terre ou d'épuration de ballast, la limite légale pourra être déterminée à partir du pied du talus primitif, à moins toutefois que cet élargissement de plate-forme ne soit destiné à l'établissement prochain de nouvelles voies.

En bordure des lignes à voie unique dont la plate-forme a été acquise pour 2 voies, la limite légale est déterminée en supposant la deuxième voie construite avec ses talus et fossés.

Il est, par ailleurs, fait observer que les servitudes prévues par la loi du 15 juillet 1845 sur la police des Chemins de Fer n'ouvrent pas droit à indemnité.

Enfin, il est rappelé qu'indépendamment des servitudes énumérées ci-dessus - dont les conditions d'application vont être maintenant précisées - les propriétaires riverains du Chemin de Fer doivent se conformer, le cas échéant, aux dispositions de la loi de 1845, concernant les dépôts temporaires et l'exploitation des mines et carrières à proximité des voies ferrées.

1 - Alignement.

L'alignement est la procédure par laquelle l'Administration détermine les limites du domaine public ferroviaire.

Tout propriétaire riverain du Chemin de Fer qui désire élever une construction ou établir une clôture doit demander l'alignement. Cette obligation s'impose non seulement aux riverains de la voie ferrée proprement dite, mais encore à ceux des autres dépendances du domaine public ferroviaire telles que gares, cours de gares, avenues d'accès, etc ...

L'alignement est délivré par arrêté préfectoral. Cet arrêté indique aussi les limites de la zone de servitudes à l'intérieur de laquelle il est interdit, en application de la loi du 15 juillet 1845, d'élever des constructions, d'établir des plantations ou d'effectuer des excavations.

L'alignement ne donne pas aux riverains du Chemin de Fer les droits qu'il confère le long des voies publiques, dits "aisances de voirie". Ainsi, aucun accès ne peut être pris sur la voie ferrée.

2 - Ecoulement des eaux

Les riverains du Chemin de Fer doivent recevoir les eaux naturelles telles que eaux pluviales, de source ou d'infiltration provenant normalement de la voie ferrée ; ils ne doivent rien entreprendre qui serait de nature à gêner leur libre écoulement ou à provoquer leur refoulement dans les emprises ferroviaires.

D'autre part, si les riverains peuvent laisser écouler sur le domaine ferroviaire les eaux naturelles de leurs fonds, dès l'instant qu'ils n'en modifient ni le cours ni le volume, par contre, il leur est interdit de déverser leurs eaux usées dans les dépendances du Chemin de Fer.

3 - Plantations

a) arbres à haute tige - Aucune plantation d'arbres à haute tige ne peut être faite à moins de 6 mètres de la limite légale du Chemin de Fer. Toutefois, cette distance peut être ramenée à 2 mètres par autorisation préfectorale.

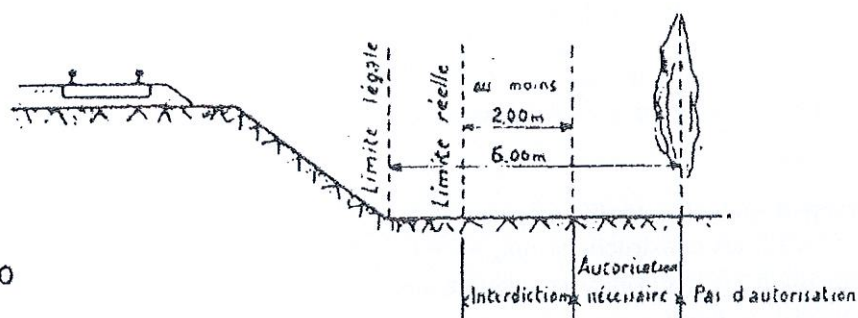


Figure 10

b) haies vives - Elles ne peuvent être plantées à l'extrême limite des propriétés riveraines : une distance de 2 mètres de la limite légale doit être observée, sauf dérogation accordée par le Préfet qui peut réduire cette distance jusqu'à 0,50 mètre.

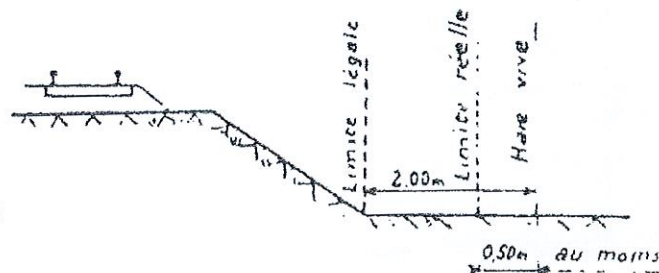


Figure 11

Dans tous les cas, l'application des règles ci-dessus ne doit pas conduire à planter un arbre à moins de 2 mètres de la limite réelle du Chemin de Fer et une haie vive à moins de 0,50 mètre de cette limite.

4 – Constructions

Indépendamment des marges de reculement susceptibles d'être prévues dans les plans locaux d'urbanisme, aucune construction, autre qu'un mur de clôture, ne peut être établie à moins de 2 mètres de la limite légale du Chemin de Fer.

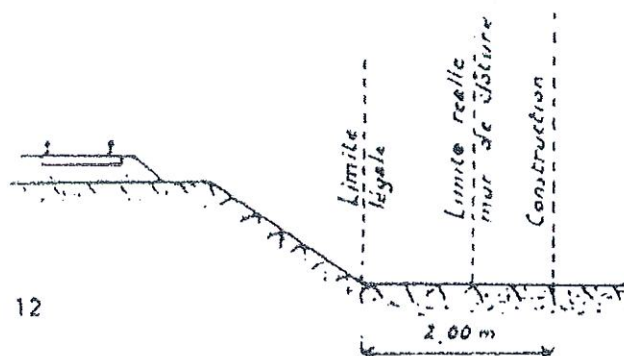


Figure 12

Il en résulte des dispositions précédentes que si les clôtures sont autorisées à la limite réelle du Chemin de Fer, les constructions doivent être établies en retrait de cette limite réelle dans le cas où celle-ci est située à moins de 2 mètres de la limite légale.

Cette servitude de reculement ne s'impose qu'aux propriétés riveraines de la voie ferrée proprement dite, qu'il s'agisse d'une voie principale ou d'une voie de garage ou encore de terrains acquis pour la pose d'une nouvelle voie.

Il est, par ailleurs, rappelé qu'il est interdit aux propriétaires riverains du Chemin de Fer d'édifier, sans l'autorisation de la SNCF, des constructions qui, en raison de leur implantation, entraîneraient, par application des dispositions d'urbanisme, la création de zones de prospect sur le domaine public ferroviaire (Cf IIème partie ci-après).

5 - Excavations

Aucune excavation ne peut être effectuée en bordure de la voie ferrée lorsque celle-ci se trouve en remblai de plus de 3 mètres au-dessus du terrain naturel, dans une zone de largeur égale à la hauteur du remblai mesurée à partir du pied du talus.

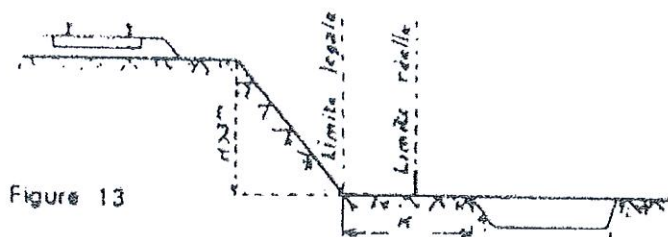


Figure 13

6 - Servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau

Les propriétés riveraines ou voisines du croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée sont susceptibles d'être frappées de servitudes de visibilité en application du décret-loi du 30 octobre 1935 modifié par la loi du 27 octobre 1942.

Ces servitudes peuvent comporter, suivant les cas :

- l'obligation de supprimer les murs de clôtures ou de les remplacer par des grilles, de supprimer les plantations gênantes, de ramener et de tenir le terrain et toute superstructure à un niveau déterminé,
- l'interdiction de bâtir, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations au-dessus d'un certain niveau,
- la possibilité, pour l'administration, d'opérer la résection des talus, remblai et tous obstacles naturels, de manière à réaliser des conditions de vue satisfaisantes.

Un plan de dégagement soumis à enquête détermine, pour chaque parcelle, la nature des servitudes imposées, lesquelles ouvrent droit à indemnité.

A défaut de plan de dégagement, la Direction Départementale de l'Équipement soumet à la SNCF, pour avis, les demandes de permis de construire intéressant une certaine zone au voisinage des passages à niveau non gardés.

Cette zone est représentée par des hachures sur le croquis ci-dessous (figure 14)

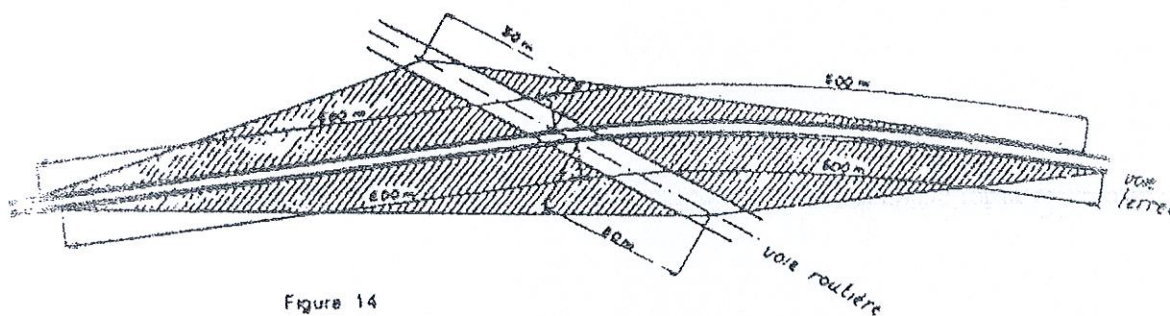


Figure 14

Coordination **ARTOIS (Béthune)**

Sous-Préfecture : BETHUNE

Bureau ADS : BOULOGNE Antenne ADS : MONTREUIL

Canton : LAVENTIE

Commune instructrice **Oui**

Population 1999 3981

Cadastre numérisé :**Établissement Public de Coopération Intercommunale**

- Schéma de Cohérence Territoriale -> date : 17/04/2009

nom : SCoT Flandre Intérieure (Syndicat mixte pays coeur de Flandres) (mise en révision le 23 juin 2015)

- P.L.U. :

- Communauté (ou EPCI) : Communauté de Communes Flandres-Lys (Compétence Urbanisme : Schéma de Cohérence Territoriale [SCoT]) (Département du Nord)

URBANISME**--> PLU**

Prescription le 06/06/1984

1ère approbation le 27/06/1989

Dernière révision générale prescrite le 18/12/2014

Révision approuvée le 30/06/2009

Révision du PLU Annulé le

--> Carte Communale

Décidée le

Approuvée le

--> Dispositions particulières : - Service Instructeur ADS depuis le 1er juillet 2015 Communauté de Communes Flandres - Lys**--> SERVITUDES****A4** Cours d'eau non domaniaux (Police des eaux)

- . Courant Cardon, Vallées de la Lys et de la Deûle (A.P. 24/10/1979)
- . Courant des Lauwets, Vallées de la Lys et de la Deûle (A.P. 24/10/1979)
- . Courant Flaquet, Vallées de la Lys et de la Deûle (A.P. 24/10/1979)
- . Courant Lebleu, Vallées de la Lys et de la Deûle (A.P. 24/10/1979)
- . Courant Luttin, Vallées de la Lys et de la Deûle (A.P. 24/10/1979)
- . Courant Mariage, Vallées de la Lys et de la Deûle (A.P. 24/10/1979)

AC1 Monument historique classé ou inscrit

- . Inscrit Maison dite "de la Prévôté", Rue de l'Eglise 31Bis 05/01/1925

EL3 Halage et marche-pied

- . La Lys

I3 Canalisation de transport de gaz

- . Canalisation La Gorgue - Sailly sur la Lys (Diamètre 100 et 67,7 bar) [GRTgaz] (zone de danger 25m)
- . Poste de service Sailly sur La Lys - 01 zone de danger 25m autour de la clôture

Int1 Protection au voisinage des cimetières communaux**JS1** Installation sportive dont le changement d'affectation est soumis à autorisation**PM1** Plan de prévention des risques naturels prévisibles et des risques miniers (approuvé)

- . PPR Inondation de la Vallée de la Lys Aval approuvé le 21/07/2005

PT2 Servitude radio-électrique de protection contre les obstacles

- . Liaison Hertzienne Béthune-Fleurbaix, Tronçon Béthune-Fleurbaix (zone spéciale de dégagement), Couloir de 100 m, Décret du 26/11/91 (Gestionnaire : France Telecom - Lens)

PT3 Ligne téléphonique

- . Câble UP

T1 Voie Ferrée

- . Ligne Armentières-Arques n° 294 000

--> OBLIGATIONS**ATB** Axe Terrestre Bruyant

- . RD 945 (niveau 3 - largeur 100m) Section du PR 13 + 0 au PR 17 + 806 [AP du 23/08/2002 modifié le 13/01/03]

CATNAT Arrêté portant constatation de Catastrophe Naturelle

- . Inondation et coulées de boue du 05 avril 2012 au 7 avril 2012; Arrêté du 11 juin 2012
- . Inondations et coulées de boue du 17 janvier au 05 février 1995; Arrêté du 26/12/1995
- . Inondations et coulées de boue du 19 décembre 1993 au 02 janvier 1994; Arrêté du 11/01/1994

- . Inondations et coulées de boue du 25 au 31 décembre 1994; Arrêté du 18/07/1995
- . Inondations, coulées de boue et mouvement de terrain du 25 au 29 décembre 1999; Arrêté du 29/12/1999
- . Mouvements de terrain consécutifs à la sécheresse du 01 mai 1989 au 31 décembre 1990; Arrêté du 14/01/1992

territoriale : . Mouvements de terrain différentiels du 01 janvier au 31 décembre 1996; Arrêté du 27/12/2000

Cd Casier de drainage

EP : Edifice à valeur patrimoniale :

- . Centre Bourg
- . Eglise Saint Vaast reconstruite après 1918

FOR Forage d'Eau

- . FACHE Jean - Paul, forage à usage de nettoyage et lavage de matériels agricoles, 2932 Rue Bataille, Parcelle AD 36, X = 633,90; Y = 1329,50 [Déclaration Récépissé du 22-03-2006] [Préfecture Installations Classées

ICPEa Installation Classée agricole

- . BOUQUILLON Louis, 45 Rue de Bruges [Porcs] (Déclaration) [DSV]
- . BOUQUILLON Louis, 45 Rue de Bruges [Poulets] (Déclaration) [DSV]
- . EARL FACHE (FACHE Jean-Paul), 2932 Rue Bataille [Porcelets, Truies et Verrats, Porcs Charcutiers] (Autorisation, AP du 16 avril 2009 MAIS n'est plus soumis qu'à enregistrement depuis le décret 2013-1301 du
- . GAEC DU MOULIN (ex DELECROIX Auguste), 31 Rue du Fief [Poulets] (Déclaration) [DSV]
- . LECOEUUCHE Michel [Préfecture]
- . POILLON Jean Marie [Porcs] [Déclaration] [Préfecture]
- . SPA VALLEE DE LA LYS, rue Morienne - parcelle A 279 [Refuge-fourrière de 32 chiens] [Déclaration, récépissé du 05 octobre 2012] [Préfecture Installations Classées 10-2012]
- . THEBITEN Emile [Porcs] [Déclaration] [Préfecture]
- . TOULOTTE Albert [Porcs] [Déclaration] [Préfecture]
- . TOULOTTE Jean-Louis, 1574 Rue du Fief [Vaches Laitières] (Déclaration, Récépissé du 21 septembre 2006) [Préfecture Installations Classées 10-2006]
- . WAILLAERT Jules [Porcs] [Déclaration] [Préfecture]

ICPEi Installation Classée industrielle

- . E.R.D.F., Rue Bataille - Poste "Lotissement Quesnoy" - (exploitation d'équipements électriques - teneur en PCB comprise entre 50 ppm et 500ppm) [Déclaration, Récépissé du 27 janvier 2011] [Préfecture Installations Classées 09-2011]
- . PARC EOLIEN ECOTERA en construction (données DREAL en date du 14 avril 2015)
- . SALMON (Filature du lin)
- . SARL SILVA [ex Sté Barbry Cambron] (Blanchiment et Teinture de textiles) [Autorisation AP du 10 octobre 1975] [Préfecture Installations Classées 06-2009]
- . SAS Ets JACQUES DUPONT, 17 rue du Rietz (Stockage et distribution d'hydrocarbures) [Déclaration, Récépissé du 19/09/2012 et du 17/09/2014]
- . SAS FEUTRIE (Usine de teinture et d'impression de matières textiles) [Autorisation AP du 9 novembre 1990 et du 25 mars 2008] [Préfecture - Installations Classées 03-2008]
- . SAS SAFILIN (Filature de lin), 3155 Rue de la Lys [Unité de transformation de lin] [Déclaration, Récépissé du 8 juin 2007] [Préfecture - Installations Classées 06-2007]
- . SMICTON DES FLANDRES, rue de la Morienne (centre de transit de déchets verts) (Récépissé, déclaration de cessation d'activités du 12/11/2014)
- . Sté DBV PRODUITS BETON, ZAC du Petit Saily RN 41 [Fabrication de produits béton] [Déclaration, Récépissé du 16 novembre 2009] [Préfecture Installations Classées 11-2009]
- . Sté SITRA France, Rue de la Lys (Lavage de citernes routières) [Epandage des boues issues de la station de lavavage] [Enquête Publique du 19 mars au 19 avril 2007, AP du 14 février 2007] [Préfecture - Installations Classées 02-2007]

INT2 Protection des cimetières militaires

- . Anzac Cemetery 331 tombes (Source CWGC) Anglais (35m ZU et 100m ZR)
- . Cimetière Allemand 5 496 tombes (source VDK) (35m ZU et 100m ZR)
- . Saily sur la Lys Canadian Cemetery 314 tombes (Source CWGC) Anglais (35m ZU et 100m ZR)

RI Risque d'inondation

- . Bassin versant de la LYS Canalisée

SEPULT Sépultures Militaires

- . Churchyard 49 tombes (Source CWGC) Anglais (35m ZU et 100m ZR)
- . Cimetière Communal, Carré Militaire Français 1 tombe (Source SEAC) Français
- SPp Sols Pollués
 - . NPC 6205038 JONGLEZ (basias)
 - . NPC 6205140 L.MEHON et fils (basias)
 - . NPC 6205258 SA BARBRY - CAMBRON et Cie
 - . NPC 6205286 Sté H. et J. FEUTRIE - DEWEINE et G. RAUX
- TMD Transport de matières dangereuses
- ZA Zonage archéologique
 - . Arrêté préfectoral du 30/11/2007 portant délimitation des zones archéologiques
- ZNIEF1 Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique
 - . Bocage alluvial de la Grande Becque à Steenwerck et Prés humides à Sailly-sur-la-Lys (n°178)
 - . Prairies inondables d'Erquinghem-Lys (n° 154)
- ZZAUTR Autre information
 - . La commune est concernée par le risque lié aux munitions anciennes de guerre (obus, mines et autres engins de guerre)
 - . La commune est concernée par un aléa de retrait-gonflement nul à faible
 - . La commune est concernée par un aléa sismique de niveau faible (zone de sismicité 2)

--> **Observations**

--> **Taxes d'urbanisme et Participations**

Taxe Locale d'Equipement : Oui	Participation de raccordement à l'égout : Non
Plafond Légal de Densité : Non Taux : 0	Participation voirie et réseaux : Oui

--> **Droits de Prémption** DPU : Oui ZAD : Non ENSD : Non

DPU Droit de préemption urbain

. Zones concernées à ce jour : U et AU, Dernière délibération : 30/06/2009, Préempteur : Communauté de Communes Monts de Flandre - Plaine de la Lys

--> **ZAC**

EAU

- > **SDAGE** Artois-Picardie
- > **SAGE** de la Lys approuvé le 06/08/2010
- > **Eaux pluviales**
- > **Eaux usées**

HABITAT

- > **PLH**
- > **Dispositions particulières**

DECHETS

- > **Appartenance à un syndicat** SMICTOM Région des Flandres
- > **Site de traitement des déchets** station de transfert et plateforme de compostage sur la commune de Sailly sur La

DIVERS (Transport, commerces,...)

- > **Commune éligible à l'ATESAT** : Non
- > **PDU**



PRÉFET DU PAS-DE-CALAIS



Direction Départementale des Territoires et de la Mer
Service Urbanisme et Aménagement
Unité : Planification
Affaire suivie par : Colette Berteloot
☎ 03 21 22 99 46
colette.berteloot@pas-de-calais.gouv.fr

N° 123

Recommandé avec A.R.

Arras, le 15 MAI 2018

Monsieur le Maire de Sailly-sur-la Lys
Mairie

62840 SAILLY-SUR-LA-LYS

OBJET : Mise à jour de document d'urbanisme
Servitudes autour des canalisations de gaz naturel GRTgaz
PJ : - Courrier et Arrêté Préfectoral du 18 octobre 2016
- Carte de délimitation des servitudes
- 1 modèle d'arrêté

Monsieur le Maire,

Par courrier en date du 18 octobre 2016, Madame la Préfète vous a transmis l'arrêté préfectoral instaurant des servitudes d'utilité publique prenant en compte la maîtrise des risques autour des canalisations de gaz naturel GRTgaz.

Conformément à l'article L.153-60 du Code de l'Urbanisme, elle vous invitait à mettre à jour sans délai les annexes de votre Plan Local d'Urbanisme avec ces éléments.

A ma connaissance, ce PLU n'a pas été mis à jour.

Je vous rappelle que conformément aux dispositions de l'article L 153-60 du Code de l'Urbanisme, le représentant de l'Etat est tenu de mettre le Maire en demeure d'annexer au PLU ladite servitude. Aussi, je vous invite à y procéder sans délai.

Pour ce faire, vous trouverez ci-joint un dossier de mise à jour complet comprenant l'arrêté préfectoral précité et un modèle d'arrêté communal.

Ce dossier de mise à jour devra être établi en quatre exemplaires. Chaque pièce du dossier devra être revêtue de la mention « Vu pour être annexé au Plan Local d'Urbanisme par arrêté communal de mise à jour en date du » et visée par la Sous-Préfecture.

Un exemplaire est à conserver en Mairie, deux exemplaires sont à renvoyer à la Préfecture et à la Sous-Préfecture de Lens et un exemplaire à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer.

Si cette formalité n'a pas été effectuée dans un délai de 3 mois, je vous informe que j'y procéderai d'office conformément aux dispositions de l'article L.153-60 du CU.

Par ailleurs, il vous est également rappelé qu'après l'expiration d'un délai d'un an, seules les servitudes annexées peuvent être opposées aux demandes d'occupation des sols. A défaut, ces servitudes trouveront à s'appliquer par l'intermédiaire de l'article R.111-2 du CU, notamment dans le cadre du contrôle de légalité.

De plus, j'attire votre attention sur l'obligation de prendre en compte cette servitude dans la révision de votre PLU.

Je vous remercie de bien vouloir m'indiquer par retour les suites que vous envisagez donner à ce dossier.

La Direction Départementale des Territoires et de la Mer se tient à votre disposition pour toute information complémentaire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de ma considération distinguée.

Pour le Préfet et par délégation

La Directrice Départementale Adjointe
des Territoires et de la Mer

Élise RÉGNIER

Copie : - Sous-Préfecture de Lens
- SAAT CT Artois



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFÈTE DU PAS-DE-CALAIS

Arras, le

18 OCT. 2016

Madame, Monsieur le Maire,

Ainsi que je vous l'avais annoncé dans ma lettre du 11 mai dernier comprenant toutes les informations utiles et notamment une plaquette d'information récapitulative, l'arrêté préfectoral instituant des servitudes d'utilité publique (SUP) prenant en compte la maîtrise des risques autour des canalisations de transport de gaz naturel exploitées par GRTgaz a été signé le 11 octobre 2016, après avis favorable du Conseil départemental de l'environnement, des risques sanitaires et technologiques (CODERST) lors de sa séance du 15 septembre 2016.

Il prévoit des précautions particulières en matière d'urbanisme afin de limiter l'exposition des riverains aux risques résiduels occasionnés par ces canalisations, conformément au code de l'environnement.

Je vous rappelle que ces servitudes consistent à imposer de joindre à toute demande de permis de construire d'établissement recevant du public (ERP) de plus de 100 personnes ou d'immeuble de grande hauteur (IGH) dont l'emprise touche la SUP la plus large d'une canalisation de transport (SUP 1) une analyse de compatibilité du projet avec la canalisation existante.

Le permis de construire ne peut être accordé que si l'analyse de compatibilité a reçu l'avis favorable du transporteur concerné ou à défaut celui du préfet, conformément au j) de l'article R.431-16 du code de l'urbanisme.

Elles n'engendrent pas de contrainte d'urbanisme pour les autres catégories de constructions à proximité des canalisations de transport.

Par ailleurs, j'attire de nouveau votre attention sur les dispositions de l'article R.555-46 du code de l'environnement qui prévoient que le maire informe immédiatement le transporteur de tout permis de construire ou certificat d'urbanisme délivré dans la zone précitée.

Je vous recommande d'informer les transporteurs des projets de construction à proximité de leurs canalisations existantes dès la phase du projet de permis de construire pour qu'ils puissent vous faire part de leurs observations et, le cas échéant, se mettent en relation avec les porteurs de projets afin de prévoir la mise en place éventuelle de mesures de renforcement de la sécurité.

Vous trouverez ci joint une copie de cet arrêté avec la carte des servitudes à l'échelle du 1/25000° qui concerne votre commune, ainsi qu'un tableau relatif aux largeurs des bandes de SUP et la nature des contraintes d'urbanisme engendrées.

.../...

12-14, rue Jean sans Peur – CS 20003 – 59039 LILLE CEDEX

Tél. : 03 20 30 59 59 - Fax : 03 20 57 08 02

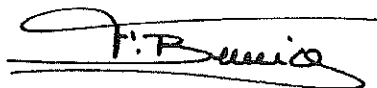
Horaires d'ouverture et modalités d'accueil disponibles sur le site : www.nord-pas-de-calais.gouv.fr

Ces servitudes devront impérativement être prises en compte dans les documents d'urbanisme de votre commune.

Pour tout renseignement concernant ces dispositions, je vous invite à prendre contact avec les services concernés à l'adresse : canalisations.dreal-npcp@developpement-durable.gouv.fr.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur le Maire, l'expression de ma considération distinguée.

La Préfète,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'F. Buccio', with a horizontal line drawn through it.

Fabienne BUCCIO

PJ : Copie arrêté préfectoral du 11 octobre 2016 instituant des servitudes liées aux canalisations GRTgaz.
Annexes : carte des servitudes et tableau de données



PRÉFÈTE DU PAS-DE-CALAIS

ARRÊTÉ PRÉFECTORAL

**instituant des servitudes d'utilité publique prenant en compte la maîtrise des risques
autour des canalisations de transport de gaz naturel GRTgaz**

**Département du Pas-de-calais
La Préfète du Pas-de-Calais
Chevalier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du mérite**

Vu le code de l'environnement, et notamment ses articles L. 555-16, R. 555-30 et R. 555-31 ;

Vu le code de l'urbanisme, et notamment ses articles L.101-2, L.132-1, L.132-2, L.151-1 et suivants, L.153-60, L.161-1 et suivants, L.163-10, R.431-16 ;

Vu le code de la construction et de l'habitation, notamment ses articles R. 122-22 et R. 123-46 ;

Vu l'arrêté du 5 mars 2014 modifié définissant les modalités d'application du chapitre V du titre V du livre V du code de l'environnement et portant règlement de la sécurité des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques ;

Vu l'arrêté préfectoral du 21 mars 2014 instituant les servitudes d'utilité publiques autour de la canalisation dénommée « Alimentation du client industriel NEXANS à LOISONS-SOUS-LENS » sur les communes de SALLAUMINBS, LOISON-SOUS-LENS et NOYELLES-SOUS-LENS ;

Vu le rapport de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Nord-Pas-de-Calais Picardie, en date du 23 août 2016 ;

Vu l'avis émis par le Conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques du Pas-de-Calais le 15 septembre 2016 ;

Considérant que les canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques, en service à la date de l'entrée en vigueur des articles R555-1 et suivants du code de l'environnement, doivent faire l'objet d'institution de servitudes d'utilité publique relatives à la maîtrise de l'urbanisation en raison des dangers et des inconvénients qu'elles présentent ;

Considérant que selon l'article L 555-16 du code de l'environnement, les périmètres à l'intérieur desquels les dispositions en matière de maîtrise de l'urbanisation s'appliquent sont déterminés par les risques susceptibles d'être créés par une canalisation de transport en service, notamment les risques d'incendie, d'explosion ou d'émanation de produits toxiques, menaçant gravement la santé ou la sécurité des personnes ;

Sur proposition du Secrétaire Général de la Préfecture du PAS-DE-CALAIS ;

ARRÊTE

Article 1^{er} :

Des servitudes d'utilité publique sont instituées dans les zones d'effets générées par les phénomènes dangereux susceptibles de se produire sur les canalisations de transport exploitées par la société GRTgaz conformément aux distances figurant dans les tableaux et reproduites sur les cartes annexées (1) au présent arrêté.

Seules les distances SUP1 sont reproduites dans les cartes annexées au présent arrêté.

Les restrictions supplémentaires fixées par l'article 3 pour les projets d'urbanisme dont l'emprise atteint les SUP 2 ou 3 sont mises en œuvre dans le cadre de l'instruction de l'analyse de compatibilité obligatoire pour tout projet dont l'emprise atteint la SUP 1.

En cas d'écart entre les valeurs des distances SUP figurant dans les tableaux et la représentation cartographique correspondante des SUP telle qu'annexée au présent arrêté, les valeurs des tableaux font foi, appliquées au tracé réel des canalisations concernées.

Article 2 :

La liste des communes concernées par le présent arrêté figure en annexe 1.

Article 3 :

Conformément à l'article R. 555-30 b) du code de l'environnement, les servitudes sont les suivantes, en fonction des zones d'effets :

Servitude SUP1, correspondant à la zone d'effets létaux (PEL) du phénomène dangereux de référence majorant au sens de l'article R.555-39 du code de l'environnement :

La délivrance d'un permis de construire relatif à un établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 100 personnes ou à un immeuble de grande hauteur est subordonnée à la fourniture d'une analyse de compatibilité ayant reçu l'avis favorable du transporteur ou, en cas d'avis défavorable du transporteur, l'avis favorable du Préfet rendu au vu de l'expertise mentionnée au III de l'article R 555-31 du code de l'environnement.

L'analyse de compatibilité est établie conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 5 mars 2014 modifié susvisé.

Servitude SUP2, correspondant à la zone d'effets létaux (PEL) du phénomène dangereux de référence réduit au sens de l'article R.555-39 du code de l'environnement :

L'ouverture d'un établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 300 personnes ou d'un immeuble de grande hauteur à l'intérieur de cette zone est interdite.

Servitude SUP3, correspondant à la zone d'effets létaux significatifs (ELS) du phénomène dangereux de référence réduit au sens de l'article R.555-39 du code de l'environnement :

L'ouverture d'un établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 100 personnes ou d'un immeuble de grande hauteur à l'intérieur de cette zone est interdite.

Article 4 :

Conformément à l'article R. 555-46 du code de l'environnement, le maire informe le transporteur de tout permis de construire ou certificat d'urbanisme (d'information ou opérationnel) délivré dans l'une des zones définies à l'article 3.

Article 5 :

Les servitudes instituées par le présent arrêté sont annexées sans délai aux plans locaux d'urbanisme et aux cartes communales des communes concernées conformément aux articles L.151-43, L.153-60, L.161-1 et L.163-10 du code de l'urbanisme.

Article 6 :

Les dispositions de l'arrêté du 21 mars 2014 susvisé étant reprises, et le cas échéant mises à jour, dans le présent arrêté, l'arrêté du 21 mars 2014 est abrogé.

Article 7 :

En application du R555-53 du code de l'environnement, le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs, sur le site internet de la Préfecture du Pas-de-Calais et adressé à chacun des maires concernés dont la liste est annexée au présent arrêté.

Article 8 :

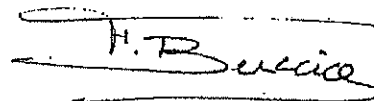
Cet arrêté pourra faire l'objet d'un recours contentieux auprès du tribunal administratif de Lille dans un délai de 2 mois à compter de sa publication.

Article 9 :

Le Secrétaire Général de la Préfecture du Pas-de-Calais, les maires des communes concernées, le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer du Pas-de-Calais, le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Nord-Pas-de-Calais-Picardie, sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté dont ampliation leur sera adressée, ainsi qu'au Directeur Général de GRTgaz.

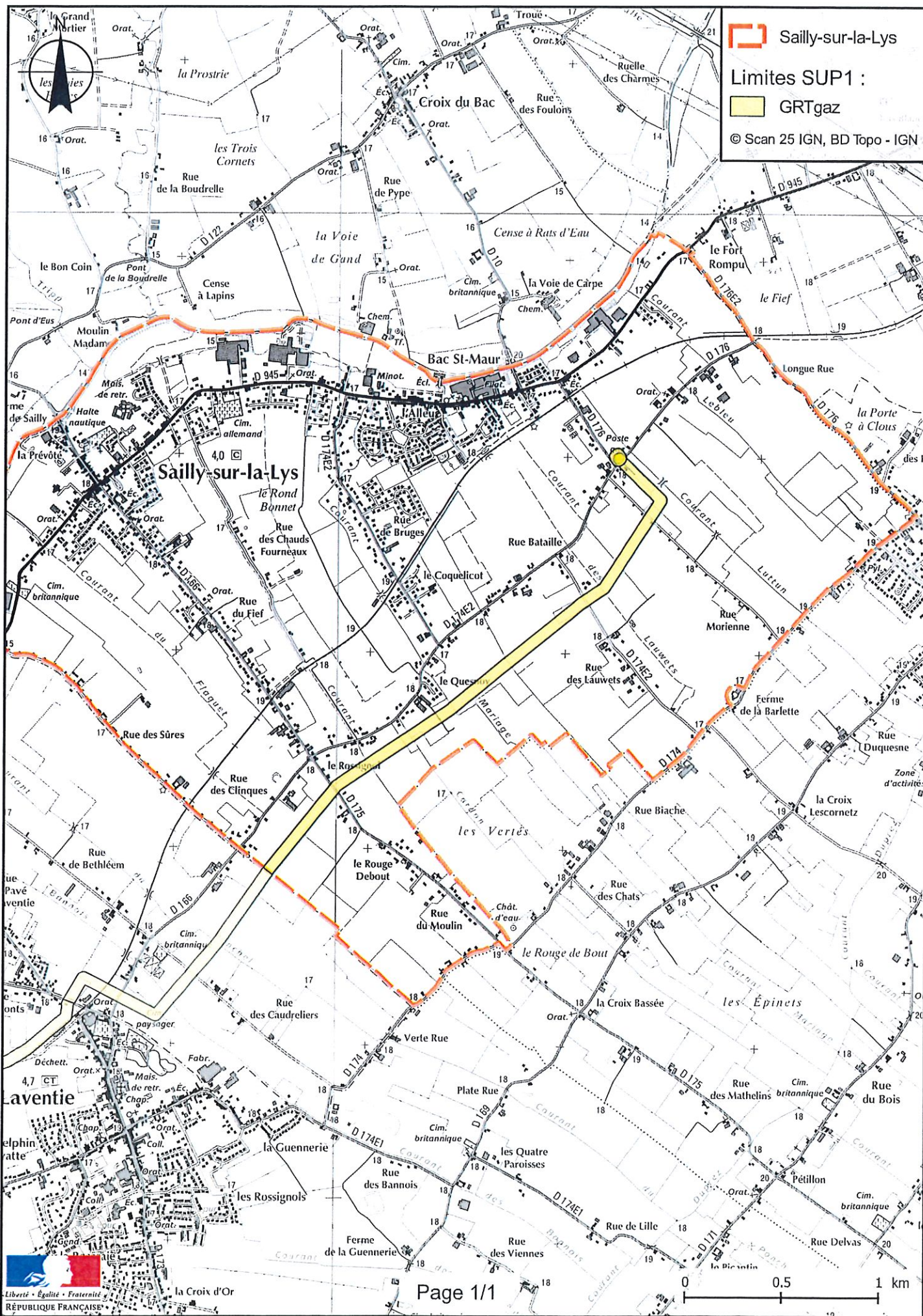
AARRAS, le 18 OCT. 2016

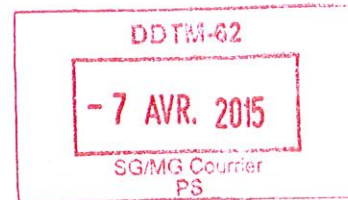
La Préfète



Fabienne BUCCIO

(1) Les cartes des servitudes d'utilité publique annexées au présent arrêté peuvent être consultées dans les services de la Préfecture du Pas-de-CALAIS et de la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement Nord-Pas-de-Calais-Picardie ainsi que dans les mairies des communes concernées.





DDTM ARRAS
Service Urbanisme/Planification
100, Avenue Winston Churchill
62022 ARRAS CS 10007

Affaire suivie par : Mme BERTELOOT COLETTE

VOS RÉF. N° 196
NOS RÉF. P15-0363
INTERLOCUTEUR Auriane RYCKELYNCK
OBJET Révision du Plan Local d'Urbanisme - Sailly-sur-la-Lys 62

Annezin, le 02.04.15.

Madame,

En réponse à votre lettre réceptionnée le 18/03/2015 relative à la révision du PLU mentionnée dans l'objet, nous vous informons que le territoire de la commune de Sailly-sur-la-Lys 62 est traversé par un ouvrage de transport de gaz naturel haute pression :

Canalisation en service	DN	PMS (bar)	* Zone de dangers très graves Distance ELS (m)	* Zone de dangers graves Distance PEL (m)	* Zone de dangers significatifs Distance IRE (m)
LA GORGUE-SAILLY-SUR-LA-LYS	100	67,7	10	15	25
Poste en service			Zone de dangers (m)		
SAILLY-SUR-LA-LYS-01			25 (autour de la clôture)		

* Zones de dangers situées de part et d'autre des ouvrages et définies dans la circulaire 2006-55 ou BSEI n°06-254

Vous trouverez joint au présent courrier un plan de nos installations.

Ces données vous aideront à construire les éléments nécessaires à intégrer à vos documents et à vos bases de données.

Conformément à la circulaire n°2006-55 (ou BSEI n° 06-254) du 4 août 2006 relative au porter à connaissance à fournir dans le cadre de l'établissement des documents d'urbanisme en matière de canalisations de transport de matières dangereuses (gaz combustibles, hydrocarbures liquides ou liquéfiés, produits chimiques), nous demandons :

- qu'en application de l'article R.123-11 du code de l'urbanisme, le tracé des canalisations et des zones de dangers soient représentés sur les documents graphiques du PLU, afin d'attirer l'attention sur les risques potentiels que présentent les canalisations et inciter à la vigilance en matière de maîtrise de l'urbanisation dans les zones des dangers pour la vie humaine, de façon proportionnée à chacun des trois niveaux de dangers (très graves, graves, significatifs).

ARRIVE LE 07 AVR. 2015

- qu'en application de l'article L.123-1 du code de l'urbanisme, les servitudes d'utilité publique d'implantation liées à la présence de nos ouvrages soient mentionnées sur la liste des servitudes du PLU.
- qu'en application du §3 de ladite circulaire, les orientations d'aménagements et le zonage soient cohérents avec le risque représenté par chacun des trois niveaux de dangers.
- qu'en application du §3 de ladite circulaire et en application des articles L.555-16 et R.555-30 du code de l'environnement et de l'arrêté ministériel du 5 mars 2014 définissant les modalités d'application du chapitre V du titre V du livre V du code de l'environnement et portant règlement de la sécurité des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques, le règlement du PLU précise que :
 - les Etablissements Recevant du Public (ERP) de plus de 100 personnes, les Immeubles de Grande Hauteur et les Installations Nucléaires de Base ne peuvent être en l'état autorisé dans la zone de dangers graves pour la vie humaine (« Distance PEL », cf. tableau ci-dessus),
 - Dans la zone de dangers significatifs, c'est-à-dire à moins de « Distance IRE » (cf. tableau ci-dessus) des ouvrages, GRTgaz – Pôle Exploitation Nord Est soit consulté pour tout nouveau projet d'aménagement ou de construction et ce, dès le stade d'avant-projet sommaire.

Considérations pour l'ouvrage de transport de gaz naturel de LA GORGUE-SAILLY-SUR-LA-LYS:

Il est à noter que pour les canalisations de diamètre inférieur ou égal au Diamètre Nominal DN150, les aménagements présentant des problématiques d'évacuation en particulier les ERP de type J,R,U (crèches, écoles, hôpitaux, maisons de retraite,...) ainsi que les prisons, tribunes et stades, les distances d'effets sont étendues :

- La distance des ELS est étendue à celle des PEL
- La distance des PEL est étendue à celle des IRE

Enfin, il existe des règles de densité de population dans les zones d'effets.

En complément, vous pouvez vous rapprocher de la DREAL afin de disposer des distances de servitudes d'utilité publique de maîtrise de l'urbanisation des ouvrages en service.

Nous souhaiterions à l'avenir être associés à toute réunion relative à un projet d'urbanisme susceptible d'impacter la zone de dangers significatifs de nos ouvrages (lotissement, création de ZAC...) afin d'étudier en amont les interactions entre ce futur projet et notre ouvrage.

De plus, la présence de ces ouvrages nécessite des précautions particulières en matière d'urbanisme de manière à limiter l'exposition des riverains aux risques qu'ils peuvent occasionner.

– Contraintes liées à la sécurité industrielle

Dans le cadre d'un projet d'Installation Classée Pour l'Environnement (ICPE), nous vous informons que nos ouvrages sont assujettis à l'arrêté du 29 septembre 2005 relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique, de l'intensité des effets et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées.

Le Maître d'ouvrage du projet doit tenir compte, dans son Etude de Dangers, de l'existence de nos ouvrages de transport de gaz et prévoir toutes dispositions afin qu'un incident ou un accident au sein de l'ICPE n'ait pas d'impact sur ces derniers.

– Contraintes liées à la servitude d'implantation

Il y a lieu de se conformer aux dispositions des conventions de servitude attachées aux parcelles traversées par nos ouvrages qui précisent notamment l'existence d'une zone non-aedificandi.

Nous rappelons que dans cette bande de servitude, seuls les murets de moins de 0,4 m de hauteur et de profondeur ainsi que la plantation d'arbres de moins de 2,7 m de hauteur et dont les racines descendent à moins de 0,6 m, sont autorisés.

Les modifications de profil du terrain ainsi que la pose de branchements en parallèle à notre ouvrage y sont interdites et tout fait de nature à nuire à la construction, l'exploitation et la maintenance des ouvrages concernés est proscrit dans cette bande de servitude.

– Rappel de la réglementation relative aux travaux à proximité des réseaux

Par ailleurs, le code de l'environnement – Livre V– Titre V– Chapitre IV impose :

- à tout responsable d'un projet de travaux, sur le domaine public comme dans les propriétés privées, de consulter le « Guichet Unique des réseaux » (téléservice www.reseaux-et-canalizations.gouv.fr) ou à défaut de se rendre en mairie, afin de prendre connaissance des nom et adresse des exploitants de réseaux présents à proximité de son projet, puis de leur adresser une Déclaration de projet de Travaux (DT),
- aux exécutants de travaux (y compris ceux réalisant les voiries et branchements divers) de consulter également le Guichet Unique des réseaux et d'adresser aux exploitants s'étant déclarés concernés par le projet, une Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux (DICT).

Conformément à l'article R.554-26 du code de l'environnement, lorsque le nom de GRTgaz est indiqué en réponse à la consultation du Guichet Unique des réseaux, les travaux ne peuvent être entrepris tant que GRTgaz n'a pas répondu à la DICT.

Enfin, nous vous demandons de bien vouloir nous faire parvenir, pour consultation, le projet de révision du PLU « arrêté » et notamment le plan de zonage afin que nous puissions vous faire part de nos observations éventuelles.



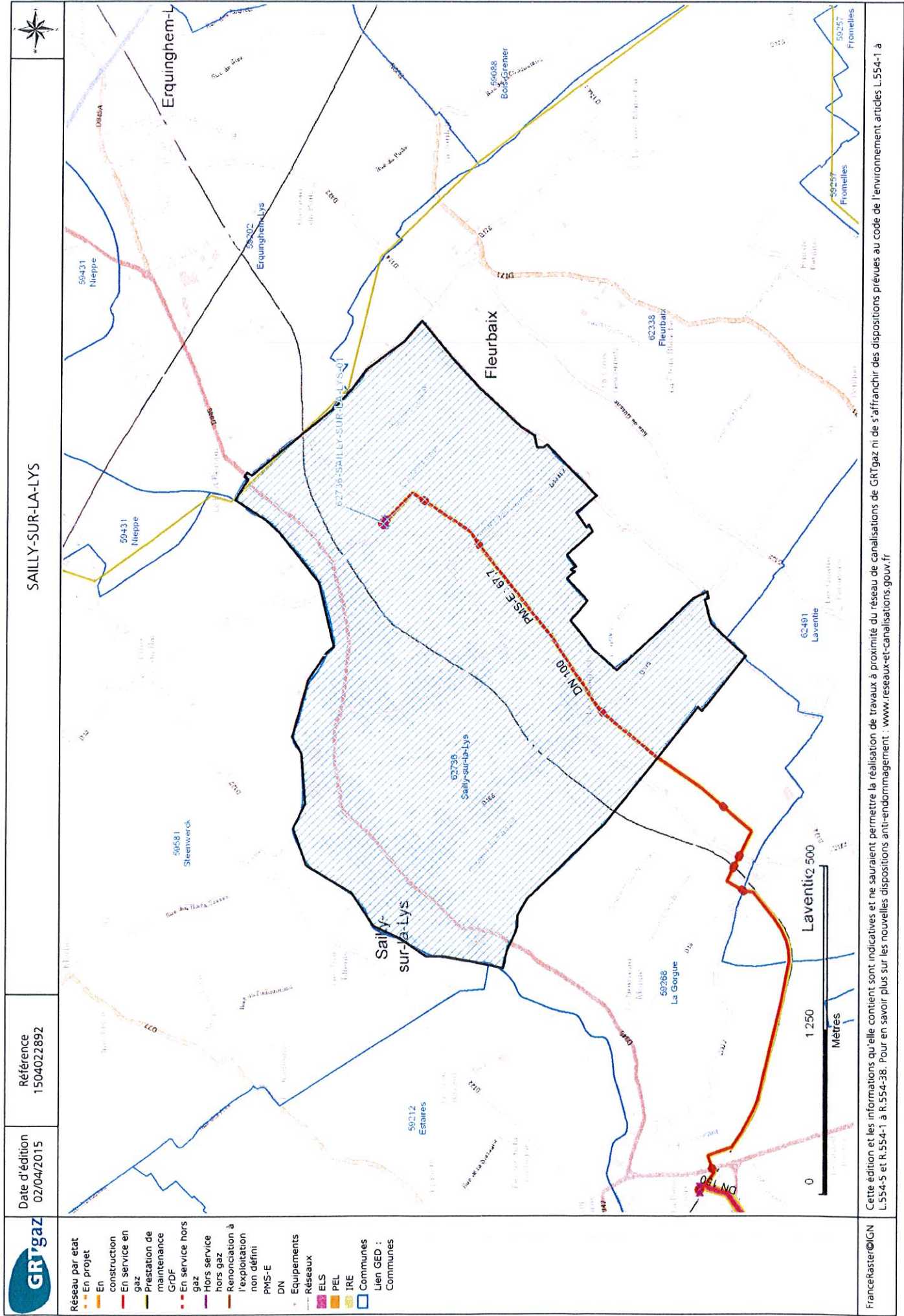
La présente réponse ne concerne que les ouvrages de transport de gaz haute pression exploités par GRTgaz, à l'exclusion des conduites de distribution de gaz (GrDF) ou celles d'autres concessionnaires.

Nous restons à votre disposition pour tout renseignement complémentaire et vous prions d'agréer, Madame, l'assurance de notre considération distinguée.

P/ Yann VAILLAND
Responsable du Département Réseau Lille-Béthune

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.

PJ : Plan d'implantation des ouvrages et des zones de dangers



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Direction générale de l'Aviation civile

Lesquin, le 19 mars 2015

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

Le délégué

Direction de la sécurité de l'Aviation civile Nord

à

Délégation Nord Pas de Calais

Nos réf. : DNPC/2015/03/0079

Affaire suivie par : Laurence BERNARD

Laurence.bernard@aviation-civile.gouv.fr

Tél. : 03 20 16 18 08 - Fax : 03 20 16 18 17

P.J. : demande d'association

DDTM

SU/AETP

100 avenue Winston Churchill

62022 ARRAS CS 10007

Objet : Révision du PLU de SAILLY SUR LA LYS (62).

Madame,

En réponse au courrier cité en objet, j'attire votre attention sur l'existence :

- De l'arrêté du 25 Juillet 1990 et de la circulaire prise en application de cet arrêté relatif aux constructions, ouvrages ou installations, situées en dehors des zones de servitudes aéronautiques associées aux aéroports, et soumis à autorisation du Ministre chargé de l'Aviation Civile et du Ministre des Armées (SUP T7).

La commune citée en objet n'est intéressée par aucune servitude aéronautique ou radioélectrique et par aucun projet d'intérêt général concernant des installations civiles relatives à mon domaine de compétence.

Compte tenu de ces éléments, je n'ai pas d'autres remarques particulières à vous formuler sur ce dossier.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes salutations distinguées.

R

Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord
Délégation Nord Pas de Calais
Le Délégué

R. LOURME

ARRIVE LE

23 MARS 2015

25 MARS 2015

Aéroport de Lille-Lesquin
B.P. 429
59814 LESQUIN CEDEX
SERVICE ORGANISME

dgac

DSAC



Réseau de transport d'électricité

VOS REF. N°196 du 13/03/2015

NOS REF. **TER-REV-2015-62736-CAS-87842-Z4G9C2**

REF. DOSSIER **TER-REV-2015-62736-CAS-87842-Z4G9C2**

INTERLOCUTEUR Stephanie PINCEDE

TÉLÉPHONE 03.20.13.67.92

MAIL rte-cdi-lil-scet-urbanisme@rte-france.com

OBJET Révision du PLU de la commune de Sailly sur la Lys



DDTM du PAS DE CALAIS

100 avenue Winston Churchill

CS 10007

62022 ARRAS

A l'attention de Mme BERTELOOT

MARCQ EN BAROEUL, le 10 AVR. 2015

Madame,

En réponse à votre lettre ci-dessus référencée, nous vous informons que nous n'avons pas d'observation à formuler.

En effet, à ce jour, la commune de Sailly sur la Lys n'est concernée par aucun ouvrage du réseau de transport d'électricité existant ou prévu à court terme.

Nous sommes à votre disposition pour vous fournir tout renseignement complémentaire.

Veuillez agréer, Madame, l'assurance de notre considération distinguée

ARRIVE LE
13 AVR. 2015
SERVICE URBANISME

Anne-Marie REYNARD

Chef du Service Concertation
Environnement Tiers

13 AVR. 2015

Hazebrouck, le 07/01/2015

SM Pays Cœur de Flandre
DM/CV n° 4263

Monsieur Jean-Claude THOREZ
Maire de Sailly-sur-la-Lys
Hôtel de Ville
1071 rue de la Lys
62840 SAILLY-SUR-LA-Lys

OBJET : Mise en révision du PLU

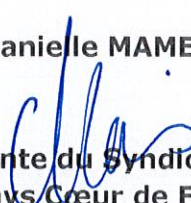
Monsieur le Maire,

J'accuse réception de la notification de mise en révision du Plan Local d'Urbanisme de votre commune, et vous en remercie.

Le syndicat mixte est une personne publique associée à la procédure de révision de votre PLU, et se tient à votre disposition tout au long de la démarche. Conformément à l'article L111-1-1 du Code de l'urbanisme, le PLU devra être compatible avec le SCOT de Flandre intérieure. L'équipe technique pourra être mobilisée pour participer aux réunions techniques et vous accompagner pour la bonne prise en compte des orientations du SCOT. Pour mémoire, le Syndicat mixte du Pays Cœur de Flandre émettra un avis sur la compatibilité du projet de PLU avec le SCOT, lorsqu'il sera arrêté.

Dans la perspective de notre collaboration, je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de me cordiales salutations.

Danielle MAMETZ


Présidente du Syndicat Mixte
du Pays Cœur de Flandre



Saint Laurent Blangy, le 24 mars 2015



Sous-Direction
OPÉRATIONNELLE
Groupeement
PREVISION DES RISQUES

Affaire suivie par : Lt D. BRIOUT
☎ 03.21.21.80.85.
☎ 03.21.21.81.23.
Références : DL /DB /CN / D15-0704

**Le Directeur Départemental des
Services d'Incendie et de Secours,**

à

**DDTM
SERVICE URBANISME / PLANIFICATION**

Unité Animation Evaluation Territoriale
en Planification (AETP)

A l'attention de Mme Colette BERTELOOT

Objet : REVISION DU PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU) DE LA COMMUNE DE SAILLY-SUR-LA-LYS

V/Réf : Transmission en date du 13 mars 2015 arrivée dans mes services le 17 mars 2015.

Par transmission citée en référence, votre courrier concernant la révision du Plan Local d'Urbanisme de la commune de SAILLY-SUR-LA-LYS

Vous trouverez ci-dessous nos observations.

I - VOIRIE :

Les voies de circulation desservant les établissements (bâtiments recevant du public, bâtiments industriels...) doivent permettre l'accès et la mise en œuvre des moyens de secours et de lutte contre l'incendie (voie engins), et être conformes aux différents textes en vigueur.

Définition de la voie engins :

Il s'agit d'une voie d'une largeur minimale de 8 mètres, utilisable par les engins de secours, et comportant une chaussée dont les caractéristiques sont indiquées sur la figure 1 :

- Largeur, bandes réservées au stationnement exclues :
 - 3 mètres pour une voie dont la largeur exigée est comprise entre 8 et 12 mètres,
 - 6 mètres pour une voie dont la largeur exigée est égale ou supérieure à 12 mètres.

31 MARS 2015

IV – PREVENTION – Règlementation applicable :

IV-1 IMMEUBLES D'HABITATION :

Références Réglementaires : Arrêté du 31 Janvier 1986 et Code de la Construction et de l'Habitation (articles R 111-1 et suivants).

Sont assujettis à la réglementation incendie des bâtiments d'habitation, sous réserve que le plancher du logement le plus haut soit au plus à 50 mètres au-dessus du sol accessible aux engins de secours :

- Les bâtiments ou parties des bâtiments abritant un ou plusieurs logements.
- Les logements-foyers, tels que les foyers des jeunes travailleurs et les foyers de personnes âgées, à l'exclusion des locaux collectifs qui sont soumis à la réglementation des établissements recevant du public.
- L'habitat de loisirs à gestion collective, tel que les maisons familiales et les villages de vacances, à l'exclusion également des locaux collectifs, considérés comme ERP. Outre la réglementation générale sur l'habitation, il y a lieu d'appliquer les dispositions de l'arrêté du 30 Janvier 1978 spécifiques à cet habitat.
- Les locaux destinés à la vie professionnelle, lorsque celle-ci s'exerce dans le même ensemble de pièces que la vie familiale.
- Les dépendances du domicile familial, y compris les parcs de stationnement couverts de surface comprise entre 100 et 6 000 m².

IV-2 ETABLISSEMENTS RECEVANT DU PUBLIC :

Références Réglementaires : Arrêté du 25 Juin 1980 (articles GN) et CCH (articles R 122.1 à R 123.55).

« Constituent des établissements recevant du public tous bâtiments, locaux et enceintes dans lesquels des personnes sont admises, soit librement, soit moyennant une rétribution ou une participation quelconque, ou dans lesquels sont tenues des réunions ouvertes à tout venant ou sur invitation, payantes ou non.

Sont considérées comme faisant partie du public toutes les personnes admises dans l'établissement, à quelque titre que ce soit, en plus du personnel ».

IV-3 INSTALLATIONS CLASSEES :

Les activités industrielles ou agricoles susceptibles d'engendrer des nuisances (pollution de l'air, de l'eau, des sols, pollution sonore ou visuelle, atteinte à la biodiversité, etc.) ou d'être à l'origine d'accidents (incendie, explosion, nuage toxique, épandage de liquides toxiques) relèvent de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Références Réglementaires : dispositions des articles L 511-1 à L 511-2 et R 512-1 à R 512-18 du Code de l'Environnement.

de protection relatives aux stockages de ces substances, et plus généralement à l'ensemble des stockages présents.

De manière générale, les installations agricoles sont concernées par les réglementations suivantes :

- Sécurité des personnes : Code Rural, Code de la Santé Publique (ainsi que leurs décrets d'application) et Code du Travail.
- Sécurité des milieux naturels : Code de l'Environnement.

**Pour le Directeur Départemental,
Le Chef de la Sous Direction Opérationnelle,**



Colonel Didier LARGILLIERE.

Copies à :

- M. le Chef du Groupement CENTRE
- M. le Chef du C.I.S. LAVENTIE

Saint Laurent Blangy, le 18 avril 2016



**Sous-Direction
OPÉRATIONNELLE
Groupement
PREVISION DES RISQUES**

Affaire suivie par : Lt D. BRIOUT
☎ 03.21.21.80.85.
☎ 03.21.21.81.23.
Références : FXG / DB / CN / D16-0701

**Le Directeur Départemental des
Services d'Incendie et de Secours,**

à

Monsieur Jean-Claude THOREZ,
Maire de la Commune de Sailly-sur-la-Lys

1071, rue de la Lys
62840 SAILLY-SUR-LA-LYS



Objet : REVISION DU PLAN LOCAL D'URBANISME

V/Réf : Transmission par courrier en date du 11 avril 2016, arrivée dans mes services le 14 avril 2016.

Par transmission citée en référence, vous avez bien voulu nous convier à votre réunion concernant la révision du Plan Local d'Urbanisme de votre commune, le mercredi 27 avril 2016 à 14h00.

Nous ne pourrons malheureusement pas y participer, mais vous trouverez ci-dessous nos observations.

I - VOIRIE :

Les voies de circulation desservant les établissements (bâtiments recevant du public, bâtiments industriels...) doivent permettre l'accès et la mise en œuvre des moyens de secours et de lutte contre l'incendie (voie engins), et être conformes aux différents textes en vigueur.

Définition de la voie engins :

Il s'agit d'une voie d'une largeur minimale de 8 mètres, utilisable par les engins de secours, et comportant une chaussée dont les caractéristiques sont indiquées sur la figure 1 :

- Largeur, bandes réservées au stationnement exclues :

- 3 mètres pour une voie dont la largeur exigée est comprise entre 8 et 12 mètres,
- 6 mètres pour une voie dont la largeur exigée est égale ou supérieure à 12 mètres.
- Force portante calculée pour un véhicule de 160 kN, avec un maximum de 90 kN par essieu, ceux-ci étant distants de 3,60 mètres au minimum.
- Résistance au poinçonnement : 80 N/cm² sur une surface minimale de 0,20 m².
- Rayon intérieur minimal R : 11 m.
- Surlargeur S = 15/R, dans les virages de rayon intérieur inférieur à 50 mètres (S et R, surlargeur et rayon intérieur, étant exprimés en mètres).
- Hauteur libre : 3,50 mètres.
- Pente inférieure à 15%.

II - DEFENSE EXTERIEURE CONTRE L'INCENDIE :

- Les besoins en eau pour la lutte contre l'incendie sont proportionnés aux risques à défendre, et définis par la réglementation en vigueur et l'analyse des risques du SDIS 62.
- Il en ressort que les Sapeurs-Pompiers doivent trouver à proximité de tout risque moyen, au minimum 120 m³ d'eau utilisables en deux heures.
- En ce qui concerne les risques importants, les moyens de défense extérieure contre l'incendie doivent être fonction du nombre de lances que comporte le plan d'attaque des Sapeurs-Pompiers.
- Lors des projets d'élaboration de Plans Locaux d'Urbanisme, les risques n'étant pas cernés avec précision, le Service Départemental d'Incendie et de Secours du Pas-de-Calais propose une étude spécifique de la défense contre l'incendie afin de réaliser un schéma communal de défense contre l'incendie, en collaboration avec le service gestionnaire du réseau d'eau, ainsi qu'avec tout autre service jugé compétent en la matière.
- De plus, conformément au Règlement Opérationnel du Service Départemental d'Incendie et de Secours du Pas-de-Calais en date du 31 Juillet 2009, Monsieur le Maire s'assurera que l'implantation des points d'eau permet d'assurer la défense contre l'incendie au fur et à mesure de l'évolution de l'urbanisme et des implantations industrielles. En outre, la commune devra maintenir constamment ces installations en bon état de fonctionnement.
- Enfin, il y aura lieu d'attirer l'attention de Monsieur le Maire sur le fait que si l'extinction d'un incendie était retardée à cause de la carence des moyens de secours, la responsabilité de la commune pourrait être engagée.

III – ISOLEMENT DES RISQUES :

Il conviendra de veiller à préserver des volumes de protection suffisants autour des établissements présentant des risques particuliers afin d'éviter la propagation des incendies.

IV – PREVENTION – Règlementation applicable :

IV-1 IMMEUBLES D'HABITATION :

Références Réglementaires : Arrêté du 31 Janvier 1986 et Code de la Construction et de l'Habitation (articles R 111-1 et suivants).

Sont assujettis à la réglementation incendie des bâtiments d'habitation, sous réserve que le plancher du logement le plus haut soit au plus à 50 mètres au-dessus du sol accessible aux engins de secours :

- Les bâtiments ou parties des bâtiments abritant un ou plusieurs logements.
- Les logements-foyers, tels que les foyers des jeunes travailleurs et les foyers de personnes âgées, à l'exclusion des locaux collectifs qui sont soumis à la réglementation des établissements recevant du public.
- L'habitat de loisirs à gestion collective, tel que les maisons familiales et les villages de vacances, à l'exclusion également des locaux collectifs, considérés comme ERP. Outre la réglementation générale sur l'habitation, il y a lieu d'appliquer les dispositions de l'arrêté du 30 Janvier 1978 spécifiques à cet habitat.
- Les locaux destinés à la vie professionnelle, lorsque celle-ci s'exerce dans le même ensemble de pièces que la vie familiale.
- Les dépendances du domicile familial, y compris les parcs de stationnement couverts de surface comprise entre 100 et 6 000 m².

IV-2 ETABLISSEMENTS RECEVANT DU PUBLIC :

Références Réglementaires : Arrêté du 25 Juin 1980 (articles GN) et CCH (articles R 122.1 à R 123.55).

« Constituent des établissements recevant du public tous bâtiments, locaux et enceintes dans lesquels des personnes sont admises, soit librement, soit moyennant une rétribution ou une participation quelconque, ou dans lesquels sont tenues des réunions ouvertes à tout venant ou sur invitation, payantes ou non.

Sont considérées comme faisant partie du public toutes les personnes admises dans l'établissement, à quelque titre que ce soit, en plus du personnel ».

IV-3 INSTALLATIONS CLASSEES :

Les activités industrielles ou agricoles susceptibles d'engendrer des nuisances (pollution de l'air, de l'eau, des sols, pollution sonore ou visuelle, atteinte à la biodiversité, etc.) ou d'être à l'origine d'accidents (incendie, explosion, nuage toxique, épandage de liquides toxiques), relèvent de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Références Réglementaires : dispositions des articles L 511-1 à L 511-2 et R 512-1 à R 512-18 du Code de l'Environnement.

Ces dispositions visent à prévenir l'ensemble des risques et nuisances provenant d'une installation et notamment les risques d'incendie.

L'article L 511-1 en définit le champs d'application : « les ateliers, usines, dépôts, chantiers, carrières et toutes les installations qui peuvent présenter des dangers ou des inconvénients pour la sécurité, la salubrité, soit pour la commodité du voisinage, soit pour l'agriculture, soit pour la protection de la nature et de l'environnement, soit pour la conservation des sites et des monuments, sont soumis aux dispositions de la loi ».

Depuis juillet 2006, les parcs de stationnement couverts ne sont plus considérés comme des ICPE (suppression des parcs soumis à déclaration par le décret n° 2004-645 du 30 juin 2004, puis suppression des parcs soumis à autorisation et de la rubrique n° 2935, devenue vide, par le décret n° 2006-646 du 31 mai 2006).

IV-4 ETABLISSEMENTS DU TRAVAIL :

Référence Réglementaire : Code du travail – article L 4111-1.

Sont soumis aux dispositions du Code du Travail :

- Les employeurs de droit privé ainsi que les travailleurs,
- Les Etablissements Publics à caractère Industriel et Commercial (EPIC)
- Les établissements publics administratifs lorsqu'ils emploient du personnel dans les conditions du droit privé,
- Les établissements de santé, sociaux et médico-sociaux mentionnés à l'article 2 de la loi n° 86-33 du 9 janvier 1986 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique hospitalière.

Références Réglementaires :

- Code de la Construction et de l'Habitation : R 121-1 ; R 122-2,
- Code de l'Urbanisme : L 421-1 à L 421-8, R 111-2, R 111-5 et R 111-6, R 421-1 à R 421-17, R 462-1, alinéa 1, R 462-2 à R 462-9,
- Code Général des collectivités territoriales : L 2212-2.

Cas où l'établissement n'est pas assujetti, Code du Travail : article L 4111-4.

Echappent aux dispositions du Code du Travail, en matière de prévention incendie :

- Les mines et carrières, ainsi que leurs dépendances
- Les entreprises de transport dont le personnel est régi par un statut.

Code du travail : article R 4227-1.

Echappent également aux dispositions du Code du Travail, les immeubles de grande hauteur, au sens de l'article R 122-2 du Code de la Construction et de l'Habitation, pour lesquels des dispositions spécifiques sont applicables.

IV-5 BATIMENTS AGRICOLES OU FORESTIERS :

Très souvent, les exploitations agricoles ne sont pas concernées par la réglementation européenne et ne sont pas soumises à déclaration ou autorisation, car la quantité stockée de produits phytosanitaires, engrais et alcool, est généralement inférieure aux seuils définis. Cependant, même si la quantité est moindre, les dangers associés aux produits restent les mêmes. Il est donc important de prendre des mesures de prévention et

de protection relatives aux stockages de ces substances, et plus généralement à l'ensemble des stockages présents.

De manière générale, les installations agricoles sont concernées par les réglementations suivantes :

- Sécurité des personnes : Code Rural, Code de la Santé Publique (ainsi que leurs décrets d'application) et Code du Travail.
- Sécurité des milieux naturels : Code de l'Environnement.

Pour le Directeur Départemental et par délégation,
Le Chef de la Sous-Direction Opérationnelle,



Colonel Didier LARGILLIERE.

Copies à :

- M. le Chef du Groupement CENTRE
- M. le Chef du C.I.S. *LAVENTIE*

DDTM du Pas de Calais

Lille, le 1 avril 2015

Nos réf. : LL/DTIN/CA/ASB
Affaire suivie par : Anne-Sophie BIORDE
Tél : 03.62.13.57.14

Objet : PAC PLU Sailly Sur La Lys

Madame,

Par courrier adressé à nos services le 13 mars dernier, vous nous informez de la révision du Plan Local d'Urbanisme sur la commune de Sailly Sur La Lys

Aussi, nous attirons votre attention sur plusieurs éléments constitutifs du Porter-à-Connaissance:

➤ **Report de la Servitude T1 et de sa notice explicative aux documents du PLU**

La commune de Sailly Sur La Lys est traversée par la ligne n°294 000 qui relie Armentières à Arques qui n'a fait l'objet d'aucun déclassement du domaine public ferroviaire.

Le domaine public ferroviaire est protégé par la servitude dite « T1 », instituée par la loi du 15 juillet 1845. Aussi, vous trouverez, ci-joint, copie du texte de la servitude qui doit figurer en annexe au PLU au titre des servitudes d'utilité publique. Nous vous remercions par avance de reporter, sur les documents graphiques, l'emprise de cette servitude. A cet effet, vous trouverez ci-joint la liste des parcelles ferroviaires concernées.

➤ **Inscription dans le rapport de présentation le fondement des articles R123-9 du Code de l'Urbanisme et la circulaire du 15 octobre 2004**

Nous vous invitons à inscrire dans le rapport de présentation les éléments relatifs à l'article R123-9 du Code de l'Urbanisme qui dispose que *"des règles particulières peuvent être applicables aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêts collectifs"* et d'autre part, sur la circulaire du 15 octobre 2004 qui demande à Mesdames et Messieurs les Préfets de Départements de veiller *"à ce que les règles applicables dans les zones où sont situées ces emprises n'interdisent pas les travaux, installations et constructions nécessaires à l'activité ferroviaire"* qui justifient la caractéristique de service public de l'activité ferroviaire.

Nous vous rappelons en effet que le rapport de présentation doit quant à lui expliquer *"les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de programmation et le règlement"* conformément à l'article L.123-1-2 du Code de l'urbanisme.

➤ **Intégration des emprises ferroviaires dans les zonages avoisinants**

La loi SRU et la circulaire ministérielle du 5 octobre 2004 proscrivent le zonage "UF" destiné au domaine public ferroviaire.

L'objectif est de mieux intégrer le ferroviaire dans la ville et l'aménagement du territoire, et de participer à la mixité du tissu urbain. Il est préférable que les emprises ferroviaires soient intégrées dans un zonage cohérent avec l'environnement immédiat du domaine public ferroviaire, avec le PADD et les projets des entreprises ferroviaires tant en terme de mutation au profit de l'urbain, que de développement de projets ferroviaires. Une cohérence de règlement sur un périmètre intercommunal traversé par une même ligne serait idéale.

➤ **Cohérence des articles du règlement de zonage du PLU avec l'activité ferroviaire**

L'article R.123-9 du Code de l'Urbanisme précise que dans les règlements écrits, des règles particulières relatives aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêts collectifs peuvent s'appliquer. Aussi, je vous remercie de prendre en considération la "notice d'intégration des emprises ferroviaires dans les zonages avoisinants".

Pour information les aménagements, constructions et installations nécessaires au fonctionnement de l'activité ferroviaire sont la somme de toutes les infrastructures ferroviaires permettant le bon fonctionnement et la sécurité des circulations ferroviaires, notamment les bureaux, locaux de vie, salles de réunion, vestiaires et sanitaires, locaux de stockage de matériaux, ateliers, garages et car ports, parkings, aires de stockage de matériaux extérieurs, postes d'aiguillages et autres installations (électriques et ferroviaires) nécessaires à l'exploitation et l'entretien du Réseau Ferré National. Il serait intéressant d'ajouter cette définition au lexique annexé.

➤ **Compatibilité des périmètres de protection des boisements, éléments du paysage et du patrimoine avec l'activité ferroviaire**

Les articles L123-1-5 7° et L130-1 du Code de l'Urbanisme peuvent être incompatibles avec la servitude T1 qui impose notamment des distances à respecter en matière de plantation (arbre à haute tige, haie, taillis). Aussi, nous souhaitons nous assurer que ces périmètres que vous pourriez prévoir soient compatibles avec la servitude T1.

➤ **Rappel des caractéristiques du Domaine Public Ferroviaire**

Le domaine public ferroviaire n'est pas assimilable au domaine public.

En effet, conformément au Code d'Instruction Générale de la SNCF et de SNCF Réseau (AG2E0) qui définit les principes de conservation du chemin de fer, l'article 1 précise que le domaine public ferroviaire ne peut être assimilé au domaine public puisqu'il est cadastré et l'article 18 précise :

Article 18 Jours - Vues - Issues

b) Dispositions applicables

Tout riverain du chemin de fer, propriétaire ou édifiant une construction, a le droit, sous réserve de ne pas contrevenir aux dispositions de la loi du 15 juillet 1845, de prendre sur le domaine public du chemin de fer les jours ou vues qu'il désire.

Ces jours ou vues ne doivent comporter aucune saillie, ni aucun dispositif mobile pouvant se développer sur le domaine public du chemin de fer.

Nul ne peut prendre accès sur les terrains du chemin de fer sans autorisation. Cette autorisation n'est accordée qu'à titre précaire et révocable et moyennant le paiement d'une redevance (1).

Mais le domaine public ne pouvant être grevé de servitudes d'intérêt privé, même si ces dernières trouvaient leur origine dans la prescription trentenaire, la S.N.C.F. conserve, sous les réserves énoncées à l'article 17 ci-avant, la faculté de construire à toute époque à la limite des emprises ferroviaires. Elle pourrait donc, en principe, masquer les jours et vues des bâtiments voisins, sans qu'il en résulte, pour les propriétaires riverains, un droit à indemnité, dans la mesure tout au moins où ces propriétaires auraient été avertis dès l'origine du caractère précaire et révocable de ces jours et vues.

➤ Position de SNCF Réseau concernant les aménagements impactant les Passages à Niveau (PN):

Les passages à niveau sont réglementés par l'Arrêté Ministériel du 18/03/1991, SNCF Réseau informe les collectivités de l'existence des guides et notes d'information du SETRA notamment :

- Note d'information n° 138 de mars 2013 concernant le « Traitement des continuités cyclables au droit des passages à niveau ». SNCF Réseau réaffirme l'importance des principes de sécurité dans la conception et la réalisation des aménagements cyclables qui franchissent les voies ferrées.
- Guide technique sur la Sécurité aux passages à niveau : Cas de la proximité d'un carrefour giratoire.
- Note d'information n° 128 de décembre 2008 concernant « l'Amélioration de la sécurité aux passages à niveau - adaptation de l'infrastructure et de la signalisation routière. »
- Note d'information n° 133 d'octobre 2009 concernant « les travaux routiers à proximité des passages à niveau. »

D'une façon générale, il est préférable d'éviter de délester les autoroutes en reportant le trafic sur des itinéraires empruntant des passages à niveau et ça quel que soit le PN inscrit au programme de sécurisation national ou pas. Il est préférable d'utiliser les ouvrages dénivelés existants ou de prévoir la création de nouveaux ouvrages en fonction du trafic à supporter.

Ouvrages de croisement de nos deux infrastructures, routière et ferroviaire, les passages à niveau présentent la singularité d'impliquer une obligation de solidarité d'actions des acteurs ferroviaires et routiers pour atteindre l'objectif de sécurité qui leur sont respectivement assignés par le législateur. Nos services, ainsi que ceux de la SNCF, coopèrent régulièrement avec les différents gestionnaires de voirie afin de concourir à l'objectif partagé d'amélioration de la sécurité de ces carrefours particuliers.

Dans la continuité de ces démarches collaboratives, nous attirons votre attention sur un risque spécifique à certains passages à niveau de nos réseaux respectifs. En effet, et ainsi qu'ont pu le mettre en exergue les retours d'expérience conduits par diverses entités, la configuration de l'infrastructure ferroviaire conjuguée à celle de la voirie routière conduit à caractériser des passages à niveau pouvant présenter des difficultés de franchissement pour certaines catégories de véhicules ; en particulier ceux dotés d'une faible garde au sol ou étant d'une grande longueur (autocars, poids lourds...).

Au regard des conséquences attachées à l'absence de prise en compte opérationnelle de ce constat, il est nécessaire de vérifier que le profil routier des passages à niveau concernés est compatible avec les circulations routières autorisées à l'emprunter. Notamment, sont concernés les véhicules qui ne peuvent pas franchir le passage à niveau dans un délai inférieur à 7 secondes après l'allumage des feux.

Une première liste non exhaustive de passages à niveau dont le franchissement est reconnu difficile par la SNCF en application de l'arrêté du 4 mai 2006 relatif aux transports exceptionnels existe et est transmise aux services de l'état. En effet, si la traversée est considérée difficile pour des convois exceptionnels, elle peut également être envisagée comme délicate pour d'autres catégories de véhicules : transports en commun, poids-lourds... Cette liste pourra être complétée selon des modalités à convenir avec les gestionnaires de voirie.

Critères 2012 (depuis 2001) pour la suppression d'un passage à niveau sur la base des accidents et incidents 2002 à 2011 ou :

- 3 collisions et plus
- 15 heurts d'installation et plus
- 1 collision et 11 heurts mini ou 2 collisions et 10 heurts mini
- moment de circulation > 1 000 000 (produit du nombre de circulations ferroviaires et routières)
- à dire d'expert régional

Contact à prendre pour l'élaboration du projet d'aménagement pouvant impacter les installations ferroviaires, dont Passage à niveau :

Carine DAUDRE, chargée de mission risques réseau, 03.20.12.20.81 au ou par courriel carine.daudre@rff.fr ou le spécialiste passage à niveau Stéphane RUCHON au 03.62.13.58.65 ou par courriel à stephane.ruchon@sncf.fr

Bois classés et talus classés paysagers protégés au titre de l'article L123-1-5 7° du code de l'urbanisme

La présence de bois classés ou de talus paysagers protégés au titre de l'article L123-1-5 7° du code de l'urbanisme dans les zones assujetties aux servitudes ferroviaires est incompatible avec l'exploitation du chemin de fer : servitude publique relative au chemin de fer.

1. Aspect légal

Ces terrains sont entièrement soumis aux servitudes prescrites dans la fiche T1 (voir extraits ci-après) qui impose notamment des distances à respecter en matière de plantation (arbre à haute tige, haie, taillis...). Il n'y a donc pas lieu de prévoir la nécessité d'autorisation de déboisement pour ce qui est une obligation de prescriptions légales.

2. Aspect technique

Les talus de remblais et de déblais ferroviaires sont une composante technique de l'infrastructure ferroviaire, soumise à des règles de maintenance ayant pour but d'assurer la sécurité des circulations ferroviaires.

La végétation conservée sur ces talus ne peut-être qu'au plus arbustive pour éviter tout désordre du type de ceux survenus lors de la tempête de 1999 et le choix de sa maintenance doit être à l'initiative de l'exploitant ferroviaire.

Par conséquent, afin de ne pas nuire aux installations et aux circulations ferroviaires :

- **les boisements ne doivent pas être pérennisés sur ces derniers car ils pourraient fragiliser la structure de l'ouvrage d'art**
- **plutôt qu'un aplat en surface, RFF préférerait voir afficher l'idée d'un filtre végétal : soit une ligne de boisement, qui devra respecter la servitude T1, le code civil (plantation en limite de propriété) et le code de l'urbanisme.**

NB : Extrait s'appliquant à l'entretien des plantations de la servitude T1 et aux zones ferroviaires en bordure desquelles peuvent s'appliquer les servitudes relatives au chemin de fer.

III. - EFFETS DE LA SERVITUDE

A. - PREROGATIVES DE LA PUISSANCE PUBLIQUE

1 Prérogatives exercées directement par la puissance publique

Possibilité pour la S.N.C.F., quand le chemin de fer traverse une zone boisée, d'exécuter à l'intérieur d'une bande de 20 mètres de largeur calculée du bord extérieur de la voie, et après en avoir avisé les propriétaires, les travaux de débroussaillage de morts-bois (Art L 322-3 et L 322-4 du code forestier)

2 Obligations de faire imposées au propriétaire

Obligation pour le riverain, avant tous travaux, de demander la délivrance de son alignement.

Obligation pour les propriétaires riverains de procéder à l'élagage des plantations situées sur une longueur de 50 mètres de part et d'autre des passages à niveau ainsi que de celles faisant saillie sur la zone ferroviaire, après intervention pour ces dernières d'un arrêté préfectoral (lois des 16 et 24 août 1970). Sinon intervention d'office de l'administration.

B. - LIMITATIONS AU DROIT D'UTILISER LE SOL

1 Obligations passives

Interdiction aux riverains des voies ferrées de planter des arbres à moins de 6 mètres et des haies vives à moins de 2 mètres de la limite de la voie ferrée constatée par un arrêté d'alignement. Le calcul de la distance est fait d'après les règles énoncées ci-dessus en matière de construction (application des règles édictées par l'article 5 de la loi du 9 ventôse, An VIII).

2° Droits résiduels du propriétaire

Possibilité pour les propriétaires riverains d'obtenir, par décision du préfet, une dérogation à l'interdiction de planter des arbres (distance ramenée de 6 mètres à 2 mètres) et les haies vives (distance ramenée de 2 mètres à 0,50 mètre).

➤ Liste des parcelles ferroviaires:

Section cadastrale	N° parcelle	Surface fiscale
AP	20	3 963
AT	7	730
AT	26	5 356
AT	27	1 385
AT	28	170
AV	53	5 720
AW	65	360
OB	780	4 983
OB	2 628	2 428
OC	347	995
OC	847	8 109
AC	3	145
AD	88	860
AD	92	7 140
AR	15	8 828
AS	72	8 347

➤ Implication de SNCF Réseau et SNCF Mobilité dans les procédures d'instruction des documents et autorisations d'urbanisme

Conformément à l'article L.123-9 du Code de l'Urbanisme, la SNCF demande à être consultée sur tous les documents du PLU et sollicite à cet effet l'envoi d'un exemplaire du PLU arrêté.

Il convient de prendre en considération SNCF Réseau, établissement public et commercial créé le 1er janvier 1997, devenu propriétaire depuis cette date des biens constitutifs de l'infrastructure ferroviaire et des immeubles non affectés à l'exploitation des services de transport.

Dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme, la SNCF est mandatée par SNCF Réseau (ancien RFF) pour réaliser le suivi de l'élaboration de ces documents, mais n'est pas mandatée pour représenter SNCF Réseau en réunion. Par conséquent, je vous remercie de faire parvenir les courriers d'invitation aux réunions des personnes publiques associées directement aux deux gestionnaires du chemin de fer. Afin de faciliter ces démarches, vous trouverez ci-après les coordonnées:

SNCF Délégation Territoriale de l'Immobilier Nord Pôle VT1 Perspective – 7 ^e étage 449, avenue Willy Brandt 59 777 EURALILLE	SNCF Réseau Direction Régionale Nord Pas-de-Calais et Picardie Service Patrimoine et Aménagement 100 Boulevard de Turin – Tour de Lille 59 777 EURALILLE
---	--

Nous rappelons qu'il est nécessaire de consulter systématiquement la SNCF avant d'envisager tout travaux à proximité des emprises ferroviaires (notamment permis de construire, permis d'aménager...). Cette demande est fondée sur l'article R111-2 du code de l'urbanisme qui prohibe la réalisation de constructions qui peuvent causer un danger pour la sécurité publique, ou être elles-mêmes soumises à un danger, et d'autre part sur l'article L2231-5 du Code des Transports qui prévoit une servitude interdisant la construction de bâtiments à moins de deux mètres de la limite légale du chemin de fer.

Nous vous prions d'accepter, Madame, l'expression de nos salutations les plus distinguées.

La Responsable du Groupe Valorisation et Urbanisme



Catherine AIME

Pièces jointes:

- Notice technique pour le report de la servitude T1.
- Document explicatif sur la servitude T1.
- La note relative aux bois et talus classés.
- Circulaire ministérielle du 5 octobre 2004.
- Notice d'intégration des emprises ferroviaires dans les zonages avoisinants.



SERVITUDES RELATIVES AU CHEMIN DE FER (T1)

I. - GENERALITES

Servitudes relatives aux chemins de fer.

Servitudes de grande voirie :

- alignement,
- occupation temporaire des terrains en cas de réparation,
- distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés,
- mode d'exploitation des mines, carrières, et sablières.

Servitudes spéciales pour les constructions, les excavations et les dépôts de matières inflammables ou non.

Servitudes de débroussaillage.

Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer - Décret du 22 mars 1942.

Code minier : articles 84 modifié et 107.

Code forestier : articles L 322-3 et L 322-4.

Loi du 29 décembre 1892 (occupation temporaire).

Décret-loi du 30 octobre 1935 modifié en son article 6 par la loi du 27 octobre 1942 relatif à la servitude de visibilité concernant les voies publiques et les croisements à niveau.

Décret n° 59-962 du 31 juillet 1959 modifié concernant l'emploi des explosifs dans les minières et carrières.

Décret du 14 mars 1964 relatif aux voies communales.

Décret n° 69-601 du 10 juin 1969 relatif à la suppression des installations lumineuses de nature à créer un danger pour la circulation des trains.

Décret n° 80-331 du 7 mai 1980 portant règlement général des industries extractives.

Fiche note 11.18 BIG n° 78-04 du 30 mars 1978.

II. - PROCEDURE D'INSTITUTION

A. - PROCEDURE

Application des dispositions de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, qui a institué des servitudes à l'égard des propriétés riveraines de la voie ferrée.

Sont applicables aux chemins de fer :

- les lois et règlements sur la grande voirie qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, haies et ouvrages, le passage des bestiaux et les dépôts de terre et autres objets quelconques (articles 2 et 3 de la loi du 15 juillet 1845) ;
- les servitudes spéciales qui font peser des charges particulières sur les propriétés riveraines afin d'assurer le bon fonctionnement du service public que constituent les communications ferroviaires (articles 5 et suivants de la loi du 15 juillet 1845) ;
- les lois et règlements sur l'extraction des matériaux nécessaires aux travaux publics (loi du 29 décembre 1892 sur l'occupation temporaire).

Les servitudes de grande voirie s'appliquent dans des conditions un peu particulières :

Alignement

L'obligation d'alignement s'impose aux riverains de la voie ferrée proprement dite et à ceux des autres dépendances du domaine public ferroviaire telles que les gares, les cours de gare et avenues d'accès non classées dans une autre voirie ;

L'obligation d'alignement ne concerne pas les dépendances qui ne font pas partie du domaine public où seule existe une obligation éventuelle de bornage à frais communs.

L'alignement, accordé et porté à la connaissance de l'intéressé par arrêté préfectoral, a pour but essentiel d'assurer le respect des limites des chemins de fer.

L'administration ne peut pas, comme en matière de voirie, procéder à des redressements, ni bénéficier de la servitude de reculement (Conseil d'Etat, arrêt Pourreyron du 3 juin 1910).

Mines et carrières

Si les travaux de recherches ou d'exploitation d'une mine sont de nature à compromettre la conservation des voies de communication, il y sera pourvu par le Préfet du département.

Les cahiers des charges des concessionnaires indiquent que ces derniers doivent obtenir des préfets des autorisations spéciales, lorsque les travaux doivent être exécutés à proximité des voies de communication. La distance étant déterminée dans chaque cas d'espèce.

B. - INDEMNISATION

L'obligation de procéder à la suppression de constructions existantes au moment de la promulgation de la loi de 1845 ou lors de l'établissement de nouvelles voies ferrées (article 10 de la loi du 15 juillet 1845), ouvre aux propriétaires un droit à indemnité fixée comme en matière d'expropriation.

L'obligation de procéder à la suppression de plantations, excavations, couvertures en chaume, amas de matériaux existant au moment de la promulgation de la loi de 1845 ou lors de l'établissement de nouvelles voies ferrées (article 10) ouvre aux propriétaires un droit à indemnité déterminée par la juridiction administrative, selon les règles prévues en matière de dommages de travaux publics.

L'obligation de débroussaillage, conformément aux termes des articles L322.3 et L 322.4 du Code forestier, ouvre aux propriétaires un droit à indemnité. En cas de contestation, l'évaluation en sera faite en dernier ressort par le tribunal d'instance.

Une indemnité est due aux concessionnaires de mines établies antérieurement, du fait du dommage permanent résultant de l'impossibilité d'exploiter des richesses minières dans la zone prohibée.

En dehors des cas énoncés ci-dessus, les servitudes applicables aux riverains du chemin de fer n'ouvrent pas droit à indemnité.

C. - PUBLICITE

En matière d'alignement, délivrance de l'arrêté d'alignement par le préfet du département.

III. - EFFETS DE LA SERVITUDE.

A. - PREROGATIVES DE LA PUISSANCE PUBLIQUE

1 Prérogatives exercées directement par la puissance publique

Possibilité pour la SNCF, quand le chemin de fer traverse une zone boisée, d'exécuter à l'intérieur d'une bande de 20 mètres de largeur calculée du bord extérieur de la voie, et après en avoir avisé les propriétaires, les travaux de débroussaillage des morts-bois (articles L 322-3 et L 322-4 du Code forestier).

2 Obligations de faire imposées au propriétaire

Obligation pour le riverain, avant tous travaux, de demander la délivrance de son alignement.

Obligation pour les propriétaires riverains de procéder à l'élagage des plantations situées sur une longueur de 50 mètres de part et d'autre des passages à niveau ainsi que de celles faisant saillie sur la zone ferroviaire, après intervention pour ces dernières d'un arrêté préfectoral (loi des 16 et 24 août 1970). Sinon, intervention d'office de l'administration.

Obligation pour les riverains d'une voie communale au croisement avec une voie ferrée, de maintenir, et ce, sur une distance de 50 mètres de part et d'autre du centre du passage à niveau, les haies à une hauteur de 1 mètre au-dessus de l'axe des chaussées

et les arbres de haut jet à 3 mètres (Décret du 14 mars 1964 relatif aux voies communales).

Application aux croisements à niveau non munis de barrières d'une voie publique et d'une voie ferrée des dispositions relatives à la servitude de visibilité, figurant au décret-loi du 30 octobre 1935 modifié par la loi du 27 octobre 1942.

Obligation pour les propriétaires, sur ordre de l'administration, de procéder, moyennant indemnité, à la suppression des constructions, plantations, excavations, couvertures en chaume, amas de matériaux combustibles ou non, existant dans les zones de protection édictées par la loi du 15 juillet 1845, et pour l'avenir lors de l'établissement de nouvelles voies ferrées (article 10 de la loi du 15 juillet 1845).

En cas d'infraction aux prescriptions de la loi du 15 juillet 1845, réprimée comme en matière de contravention de grande voirie, les contrevenants sont condamnés par le juge administratif à supprimer dans un délai donné, les constructions, plantations, excavations, couvertures en chaume, dépôts contraires aux prescriptions, sinon la suppression a lieu d'office aux frais du contrevenant (article 11, alinéas 2 et 3 de la loi du 15 juillet 1845).

B. - LIMITATIONS AU DROIT D'UTILISER LE SOL

1 Obligations passives

Obligation pour les riverains voisins d'un passage à niveau de supporter les servitudes résultant d'un plan de dégagement établi en application du décret-loi du 30 octobre 1935 modifié le 27 octobre 1942 concernant les servitudes de visibilité.

Interdiction aux riverains des voies ferrées de procéder à l'édification d'aucune construction autre qu'un mur de clôture, dans une distance de 2 mètres d'un chemin de fer. Cette distance est mesurée soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus de remblai, soit du bord extérieur du fossé du chemin et à défaut d'une ligne tracée à 1,50 mètre à partir des rails extérieurs de la voie de chemin de fer. L'interdiction s'impose aux riverains de la voie ferrée proprement dite et non pas aux dépendances du chemin de fer non pourvues de voies : elle concerne non seulement les maisons d'habitation mais aussi les hangars, magasins, écuries, etc. (article 5 de la loi du 15 juillet 1845).

Interdiction aux riverains des voies ferrées de planter des arbres à moins de 6 mètres et des haies vives à moins de 2 mètres de la limite de la voie ferrée constatée par un arrêté d'alignement. Le calcul de la distance est fait d'après les règles énoncées ci-dessus en matière de construction (application des règles édictées par l'article 5 de la loi du 9 ventôse, An VIII).

Interdiction d'établir aucun dépôt de pierres ou objets non inflammables pouvant être projetés sur la voie à moins de 5 mètres. Les dépôts effectués le long des remblais sont autorisés lorsque la hauteur du dépôt est inférieure à celle du remblai (article 8 de la loi du 15 juillet 1845).

Interdiction d'établir aucun dépôt de matières inflammables et des couvertures en chaume à moins de 20 mètres d'un chemin de fer.

Interdiction aux riverains d'un chemin de fer qui se trouve en remblai de plus de 3 mètres au-dessus du terrain naturel de pratiquer des excavations dans une zone de largeur égale

à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus (article 6 de la loi du 15 juillet 1845).

Interdiction aux riverains de la voie ferrée de déverser leurs eaux résiduelles dans les dépendances de la voie ferrée (article 3 de la loi du 15 juillet 1845).

2 Droits résiduels du propriétaire

Possibilité pour les propriétaires riverains d'obtenir, par arrêté préfectoral, une dérogation à l'interdiction de construire à moins de 2 mètres du chemin de fer lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin de fer et la disposition des lieux le permettent (article 9 de la loi du 15 juillet 1845).

Possibilité pour les riverains propriétaires de constructions antérieures à la loi de 1845 ou existantes lors de la construction d'un nouveau chemin de fer de les entretenir dans l'état où elles se trouvaient à cette époque (article 5, loi du 15 juillet 1845).

Possibilité pour les propriétaires riverains d'obtenir, par décision du préfet, une dérogation à l'interdiction de planter des arbres (distance ramenée de 6 mètres à 2 mètres) et des haies vives (distance ramenée de 2 mètres à 0,50 mètre).

Possibilité pour les propriétaires riverains d'exécuter des travaux concernant les mines et carrières, à proximité des voies ferrées, à condition d'en avoir obtenu l'autorisation préfectorale déterminant, dans chaque cas, la distance à observer entre le lieu des travaux et le chemin de fer.

Possibilité pour les propriétaires riverains de procéder à des excavations en bordure de voie ferrée en remblai de plus de 3 mètres dans la zone d'une largeur égale à la hauteur verticale du remblai mesurée à partir du pied du talus, à condition d'en avoir obtenu l'autorisation préfectorale délivrée après consultation de la SNCF.

Possibilité pour les propriétaires riverains de procéder à des dépôts d'objets non inflammables dans la zone de prohibition lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin de fer et la disposition des lieux le permettent et à condition d'en avoir obtenu l'autorisation préfectorale.

Les dérogations accordées à ce titre sont toujours révocables (article 9, loi du 15 juillet 1845).

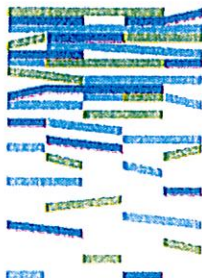




Direction Territoriale
Nord-Pas de Calais

Service
Exploitation
Maintenance
Environnement

Cellule
Urbanisme
Environnement



Lille, le 26 MAI 2015

Monsieur le Directeur de la
DDTM du Pas de Calais
Service Urbanisme/Planification
Unité Animation Évaluation Territoriale et Planification
100, avenue Winston Churchill
62022 Arras CS 10007

Objet : PLU de la commune de Sully sur la Lys
Référence : votre courrier du 13 mars 2015 – FD 150449
Affaire suivie par : C. Gobled - courrier n° 33
tél. 03.20.00.50.54 - mail : christian.gobled@vnf.fr
P.J. : 1

Par courrier du 13 mars, vous m'avez informé que le conseil municipal de la commune de Sully sur la Lys avait engagé la révision du PLU de la commune

Je vous prie de bien vouloir porter à sa connaissance les éléments suivants relatifs aux projets et enjeux de VNF sur le territoire concerné.

1 – Stratégie durable de VNF

Les modes alternatifs et notamment la voie d'eau ont un rôle déterminant dans le report modal. Avec l'adoption de la loi Grenelle 1, la France s'est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 3% en moyenne par an et la loi prévoit de faire évoluer la part du fret non routier et non aérien de 14% à 25 % à l'échéance 2022. Le transport fluvial représente donc une opportunité. Ses avantages socio-environnementaux sont reconnus et méritent d'être rappelés. En effet, le transport d'une tonne de marchandise par voie d'eau génère en moyenne 4 fois moins de CO2 que la route et contribue au désengorgement routier. Ce mode de transport présente également les coûts externes les plus faibles en terme d'insécurité, de pollution atmosphérique, d'effet de serre, de congestion et de bruit. VNF a d'ailleurs mis en ligne un écocalculeur « EVE » qui permet de comparer des schémas de transport incluant ou non le fluvial et de mettre en évidence notamment le gain en émission de CO2. Par ailleurs, des études sont en cours sur de nouveaux types de motorisation afin de réduire encore les émissions.

Au plan local, la direction territoriale Nord – Pas-de-Calais de VNF a établi un Schéma Régional d'Aménagement de la Voie d'Eau du Nord – Pas-de-Calais (SRAVE) qui a été adopté en commission territoriale des voies navigables, après concertation sous l'égide des Préfets. Il définit les enjeux de VNF à l'horizon 2025 et invite les acteurs à prendre en compte la place de la voie d'eau dans la lutte contre l'effet de serre et affiche notamment les ambitions suivantes :

- disposer d'un réseau portuaire performant,
- développer le report modal,
- conforter le réseau des ports et haltes de plaisance,
- se doter d'un réseau d'embarcadère,
- développer le tourisme fluvestre et faciliter la pratique de la pêche de loisirs,
- participer au bon état écologique de la voie d'eau,
- gérer l'eau quantitativement et de manière durable,
- contribuer à la trame verte et bleue,
- identifier de nouveaux terrains de dépôts et rechercher des pistes de valorisation des sédiments de dragage.

La mise en œuvre de ces ambitions communes nécessaires au développement de nos territoires, implique une prise en compte des acteurs locaux dans l'ensemble des démarches stratégiques.



Ensemble des activités, produits
et services liés à la gestion et
l'aménagement des terrains de
dépot de sédiments de curage
de VNF-DT Nord-Pas-de-Calais

37, rue du Plat – BP 725 – 59034 Lille cedex
T. +33 (0)3 20 15 49 70 F. +33 (0)3 20 15 49 71 www.vnf.fr

Établissement public de l'État à caractère administratif,
article L 4311-1 du code des transports TVA intracommunautaire FR 69 130 017 791
SIRET 130 017 791 00025, Compte bancaire : DRFIP Nord Pas-de-Calais et du Nord
N° 10071 59000 00001004016 82, IBAN FR76 1007 1550 0000 0010 0401 682, BIC N° TRPUFRP1

2 – Généralités

La commune de Sailly sur la Lys est bordée, au nord de son territoire, par la Lys sur un linéaire de 5 kms. Son gabarit est de type Freycinet (250 – 400 tonnes) jusque Deulémont où il passe à 1350 tonnes.

Il n'existe, ni terrains de dépôts, ni terrains de dépôts pressentis, ni chemin de halage sur le territoire de la commune. De même, il n'y a pas de sites de manutention (quais, ports fluviaux).

3 - Projet

Dans le cadre du projet de recalibrage de la Lys, il convient de conserver l'emplacement réservé n° 1 (P.J. 1).

4 - Aspect hydraulique

La commune de Sailly sur la Lys se situe sur le bassin versant de la Lys. Elle est concernée par le bief Merville - Bac Saint Maur dont le niveau théorique de la navigation (NNN) est fixé à 13,27 m NGF et par le bief Bac Saint Maur – Armentières dont le NNN est fixé à 12,67 m NGF.

La commune se situe dans le périmètre du Plan de Prévention des Risques d'Inondations sur la vallée de la Lys aval. En effet, la Lys a un régime de rivière canalisée soumis aux aléas pluviométriques et donc soumis aux débits des affluents. La commune est soumise, lors de crues exceptionnelles, à des débordements.

P./ Le Directeur Territorial

Isabelle Matykowski

Sujet: Révision du PLU de la commune de Sailly sur la Lys (FD n° 150449)

De : "LANCEZ Marie-Christine (Secrétaire) - VNF/DT Nord-Pas de Calais/SEME/GH" <marie-christine.lancez@vnf.fr>

Date : 27/05/2015 16:09

Pour : colette.berteloot@pas-de-calais.gouv.fr

Copie à : GOBLED Christian - VNF/DT Nord-Pas de Calais/SEME/UE

<Christian.Gobled@vnf.fr>, "VNF/DT Nord-Pas de Calais/SEME/GH (Gestion Hydraulique)" <gh.seme.dt-nord-pas-de-calais.vnf@vnf.fr>, "VNF/DT Nord-Pas de Calais/UTI Flandres-Lys (Unité Territoriale d'Itinéraire de Flandres-Lys)" <UTI-Flandres-Lys.DT-Nord-Pas-de-Calais@vnf.fr>

Bonjour,

Je vous prie de trouver ci-joint la réponse de VNF concernant le PLU de la commune de Sailly sur la Lys, accompagnée d'une PJ.

Cordialement,

LANCEZ Marie-Christine

VNF/DT Nord-Pas de Calais/SEME/UE

Tel : 03 20 00 50 85

— Pièces jointes : —

plu_sailly_sur_lys.pdf	623 Ko
pj_plu_sailly_sur_lys.pdf	2.3 Mo

