

## CONSEIL MUNICIPAL DU 16 DÉCEMBRE 2020

### PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU) PROCÉDURE DE RÉVISION GÉNÉRALE APPROBATION

Prescrite le 23 juin 2015, la procédure de révision générale du plan local d'urbanisme (PLU) s'achève avec la présente délibération d'approbation.

L'engagement de cette procédure de révision a conduit le Conseil Municipal à débattre des orientations générales du projet d'aménagement et de développement durables (PADD) en séance du 20 juin 2018, à tirer le bilan de la concertation préalable le 15 mai 2019 et à arrêter le projet de PLU, le 20 novembre 2019.

Dans la continuité de la procédure, le Projet de PLU «arrêté» a été transmis pour avis aux personnes publiques associées (PPA) et consultées (PPC) ainsi qu'à la Mission régionale de l'autorité environnementale, qui disposaient d'un délai de trois mois pour rendre leurs avis. Les avis émis ont tous été favorables, et éventuellement assortis des remarques ou de réserves (cf. Tableau récapitulatif des avis en annexe 1).

Le dossier de PLU a ensuite été soumis à enquête publique, qui s'est déroulée du 31 août 2020 au 2 octobre 2020 inclus. A l'issue de l'enquête, le commissaire enquêteur a rendu un avis favorable au projet de PLU (cf. annexe 4).

Conformément au code de l'urbanisme, le projet de PLU «arrêté» le 20 novembre 2019 a été modifié pour tenir compte des avis des personnes publiques associées (PPA) et consultées (PPC), des observations formulées à l'enquête publique et des conclusions du commissaire enquêteur.

L'ensemble des modifications opérées est présenté en annexes 2 et 3 de la présente délibération.

Le projet de PLU est désormais prêt à être soumis au Conseil Municipal pour approbation. Il est composé des pièces suivantes :

- le rapport de présentation
- le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)
- le règlement et sa traduction cartographique
- les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- les annexes du PLU

**DÉLIBÉRATION AU CONSEIL MUNICIPAL DU 16 DECEMBRE 2020  
RÉVISION GÉNÉRALE DU PLAN LOCAL D'URBANISME – APPROBATION DE LA PROCÉDURE**

**SOMMAIRE**

**PARTIE 1.**

- . 0. Délibération approbation PLU
- . 0bis. Fiche de synthèse de la délibération approbation PLU
- . 1. Annexe 1 - Tableau récapitulatif avis PPA et PPC
- . 2. Annexe 2 - Tableau des modifications apportées PPA
- . 3. Annexe 3 - Tableau des modifications apportées EP
- . 4. Annexe 4 - Avis commissaire enquêteur – Approbation PLU

**PARTIE 2.**

- 1. Rapport de présentation
- 2. PADD
- 3. OAP
- 4. Règlement graphique

**PARTIE 3.**

- 5. Règlement littéral

**PARTIE 4.**

- 6. Annexes

**Tableau récapitulatif des avis émis par les personnes publiques associées (PPA) et les personnes publiques consultées (PPC)**

*En application des dispositions du code de l'urbanisme, les personnes publiques associées et consultées émettent un avis sur le projet du PLU arrêté dans un délai de trois mois.*

*A défaut de réponse dans ce délai, ces avis sont réputés favorables*

<b>Institution</b>	<b>Avis émis</b>
<i>Sallaumines</i>	TACITE
<i>Avion</i>	Pas d'observation
<i>Eleu</i>	TACITE
<i>Liévin</i>	Favorable
<i>Loos-en-Gohelle</i>	TACITE
<i>Vendin-le-Vieil</i>	TACITE
<i>Loison-sous-Lens</i>	Favorable avec remarques
<i>Conseil Dept 62</i>	Favorable avec remarques
<i>Conseil Régional</i>	Favorable
<i>MBM</i>	Favorable avec remarques
<i>CALL</i>	Favorable sous réserves
<i>DDTM</i>	Favorable sous réserves
<i>DRAC-ABF</i>	Favorable avec remarques
<i>DREAL</i>	TACITE
<i>DDSP</i>	Favorable
<i>VNF</i>	Favorable
<i>Centre Régional de la Propriété Forestière</i>	Favorable
<i>SMTAG</i>	Favorable avec remarques
<i>SCOT</i>	Favorable avec remarques
<i>Préfet 62</i>	TACITE
<i>Chambre d'agriculture 62</i>	Favorable
<i>CCI Artois</i>	TACITE
<i>CCI HdF</i>	TACITE
<i>CMA Lille</i>	TACITE
<i>CMA Arras</i>	TACITE
<i>AULA</i>	Favorable
<i>Agence de l'Eau</i>	Favorable
<i>Direction Régionale de l'Aviation Civile</i>	TACITE
<i>RTE</i>	Favorable avec remarques
<i>MRAE</i>	Favorable avec remarques



# PLAN LOCAL D'URBANISME DE LA COMMUNE DE LENS



Equipement



Environnement



Habitat



Economie



Déplacement

## Sommaire

# Préambule

Le PLU de Lens a été arrêté en conseil municipal le 20 novembre 2019. Conformément à l'article L 153-16 du code de l'urbanisme, le projet de PLU arrêté a été soumis pour avis aux personnes publiques associées (PPA), et a également fait l'objet d'une enquête publique du 31/08/2020 au 02/10/2020.

Suite aux différentes remarques, ce document récapitule l'ensemble des modifications qui ont été effectuées entre le dossier d'arrêt et le dossier d'approbation. Chaque modification fait suite à une remarque émise par une personne publique associée, mise en extrait afin d'en saisir le contexte.



# 1. Remarques et modifications par thème

## 1.1. Démographie et habitat

Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM)	
Remarque	Compléments apportés
<p>Afin d'atteindre l'objectif affiché d'une nouvelle croissance et, pour ce faire, évaluer le plus finement possible les perspectives démographiques et les besoins de constructions de logements, il semble pertinent d'intégrer au calcul les dernières tendances des données de l'INSEE (2016), fournies dans l'annexe 1a mais non exploitées en termes de prospectives, et évaluer par ailleurs le volume de construction produit depuis 2014.</p>	<p><b>Diagnostic, rapport de présentation</b> : les données socio-démographiques sont actualisées avec les chiffres de l'Insee de 2016 et 2017.</p>
Schéma de Cohérence Territoriale Lens-Liévin-Hénin-Carvin	
Remarque	Compléments apportés
<p>Un ajustement de la densité de logements neufs prévus à l'hectare appellerait donc à être examiner pour les constructions neuve afin de prendre en compte les objectifs de densité et de formes urbaines du SCoT.</p>	<p><b>Ajout des paragraphes suivants :</b></p> <p><b>OAP hôpital</b> : D'autre part, ce renouvellement urbain devra s'accompagner d'une densification du secteur afin de répondre aux prescriptions du SCoT d'une part, mais également dans l'objectif d'intégrer ce nouveau quartier avec le tissu environnant. Une densité minimale de 30 logements à l'hectare devra ainsi être poursuivie autant que possible, afin de répondre aux objectifs fixés dans le SCoT.</p> <p><b>Justifications des choix retenus</b> : Enfin, l'OAP impose une densité correspondante aux prescriptions contenues dans le SCOT de Lens-Liévin/Hénin-Carvin. Cette prescription répond à plusieurs objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Répondre aux prescriptions du SCoT qui imposent de « privilégier des formes urbaines au service de la gestion économe du foncier, de la qualité urbaine et de la mixité ». Les nouvelles zones ouvertes à l'urbanisation doivent en effet construire 30 logements à l'hectare dans les cœurs urbains. Si le secteur de l'ancien hôpital ne constitue par une nouvelle zone ouverte à l'urbanisation en tant que telle puisqu'il s'agit de renouvellement urbain, les élus ont souhaité répondre aux objectifs de densification du tissu urbain en</li> </ul>

imposant une densité identique.

Répondre au projet du PLU inscrit dans le PADD. Ce dernier porte l'ambition d'intensifier les démarches en faveur de l'accueil de nouvelles populations. Pour y parvenir, une densité minimale permet d'encourager une production plus intensive de logements.

Transformer un secteur en conservant le tissu urbain des quartiers alentours. La densité des 30 logements à l'hectare correspond à ce qui a été observé sur les secteurs d'habitat individuel à proximité :



Renforcer l'accès à la mobilité grâce au passage du BHNS (Bulle 2) à proximité du secteur. Il apparaît en effet stratégique d'intensifier l'urbanisme des quartiers qui ont un accès facilité aux transports en commun dans la mesure où cela constitue un atout.

**OAP secteur de la Bourdonnais :** Dans la continuité du renouvellement urbain du secteur de l'hôpital en un secteur d'habitat, et afin de créer une continuité urbaine avec les quartiers à proximité, l'OAP de la Bourdonnais devra également respecter une densité minimale de 30 logements à l'hectare, afin de répondre aux objectifs fixés dans le SCOT.

**Justifications des choix retenus :** L'OAP impose également une densité correspondante aux prescriptions contenues dans le SCOT de Lens-Liévin/Hénin-Carvin. Tout comme dans l'OAP de l'ancien hôpital, cette

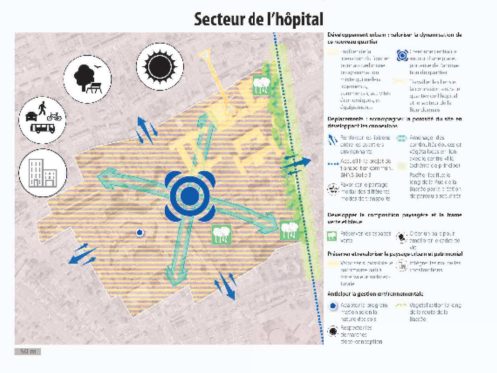


	<p>prescription répond à plusieurs objectifs :</p> <p>Répondre aux prescriptions du SCoT qui imposent de « privilégier des formes urbaines au service de la gestion économe du foncier, de la qualité urbaine et de la mixité ». Les nouvelles zones ouvertes à l'urbanisation doivent en effet construire 30 logements à l'hectare dans les cœurs urbains. Si le secteur de la Bourdonnais constitue d'avantage un secteur de renouvellement, les élus ont souhaité réaliser un effort en imposant une densité identique aux secteurs ouverts à l'urbanisation.</p> <p>Répondre au projet du PLU inscrit dans le PADD. Ce dernier porte l'ambition d'intensifier les démarches en faveur de l'accueil de nouvelles populations. Pour y parvenir, une densité minimale permet d'encourager une production plus intensive de logements.</p> <p>Transformer un secteur en conservant le tissu urbain des quartiers alentours. La densité des 30 logements à l'hectare correspond à ce qui a été observé sur les secteurs d'habitat individuel à proximité.</p>
--	--

## 1.II. Orientation d'Aménagement et de Programmation

Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM)	
<i>Remarque</i>	<i>Compléments apportés</i>
Préciser les objectifs de programmation des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) concernant la politique du logement (site de l'hôpital, Bourdonnais, Van Pelt) ;	Comme il a été précisé à la remarque précédente, des densités minimales ont été imposées dans les OAP de la Bourdonnais et de l'Hôpital.
<p>a pas de lisibilité sur la déclinaison des objectifs au travers des projets, aucun objectif de programmation ou de réhabilitation de logements n'est en effet affiché dans les OAP (y compris au niveau du respect des objectifs de mixité sociale).</p> <p>Je note le phasage global des différents secteurs d'aménagement introduit dans les OAP. Toutefois, les aspects programmatiques des OAP sont à développer pour garantir l'opérationnalité et la compréhension globale du projet.</p>	Comme précisé précédemment, les OAP respectent les orientations du SCOT en matière de densité de logements par hectare.

**J'attire votre attention sur la modification proposée dans l'OAP portant sur le tracé de cette ligne BHNS, qui contourne la zone au lieu de la traverser comme prévu dans la convention ANRU. Cette modification non concertée du tracé ne facilitera pas les mécanismes de relance de l'attractivité résidentielle sur cette zone et risque de pénaliser l'avenir de cette cité minière mal insérée dans le tissu urbain.**



**MRAe**

**Remarque**

L'autorité environnementale recommande d'étudier des densités minimales dans les secteurs de projet couverts par des orientations d'aménagement et de programmation afin d'économiser l'espace, y compris urbain, et de lutter contre la périurbanisation.

**Compléments apportés**

**Ajout des paragraphes suivants :**

**OAP hôpital :** D'autre part, ce renouvellement urbain devra s'accompagner d'une densification du secteur afin de répondre aux prescriptions du SCoT d'une part, mais également dans l'objectif d'intégrer ce nouveau quartier avec le tissu environnant. Une densité minimale de 30 logements à l'hectare devra ainsi être poursuivie autant que possible, afin de répondre aux objectifs fixés dans le SCoT.

**Justifications des choix retenus :** Enfin, l'OAP impose une densité correspondante aux prescriptions contenues dans le SCOT de Lens-Liévin/Hénin-Carvin. Cette prescription répond à plusieurs objectifs :

Répondre aux prescriptions du SCoT qui imposent de « privilégier des formes urbaines au service de la gestion économe du foncier, de la qualité urbaine et de la mixité ». Les nouvelles zones ouvertes à l'urbanisation doivent en effet construire 30 logements à l'hectare dans les cœurs urbains. Si le secteur de l'ancien hôpital ne constitue par une nouvelle zone ouverte à l'urbanisation en tant que telle puisqu'il s'agit de renouvellement urbain, les élus ont souhaité répondre aux objectifs de densification du tissu urbain en imposant une densité identique.

Répondre au projet du PLU inscrit dans le PADD. Ce dernier porte l'ambition d'intensifier les démarches en faveur de l'accueil de nouvelles populations. Pour y parvenir, une densité minimale permet d'encourager une production plus intensive de logements.

Transformer un secteur en conservant le tissu urbain des quartiers alentours. La densité des 30 logements à l'hectare correspond à ce qui a été observé sur les secteurs d'habitat individuel à proximité :



Renforcer l'accès à la mobilité grâce au passage du BHNS (Bulle 2) à proximité du secteur. Il apparaît en effet stratégique d'intensifier l'urbanisme des quartiers qui ont un accès facilité aux transports en commun dans la mesure où cela constitue un atout.

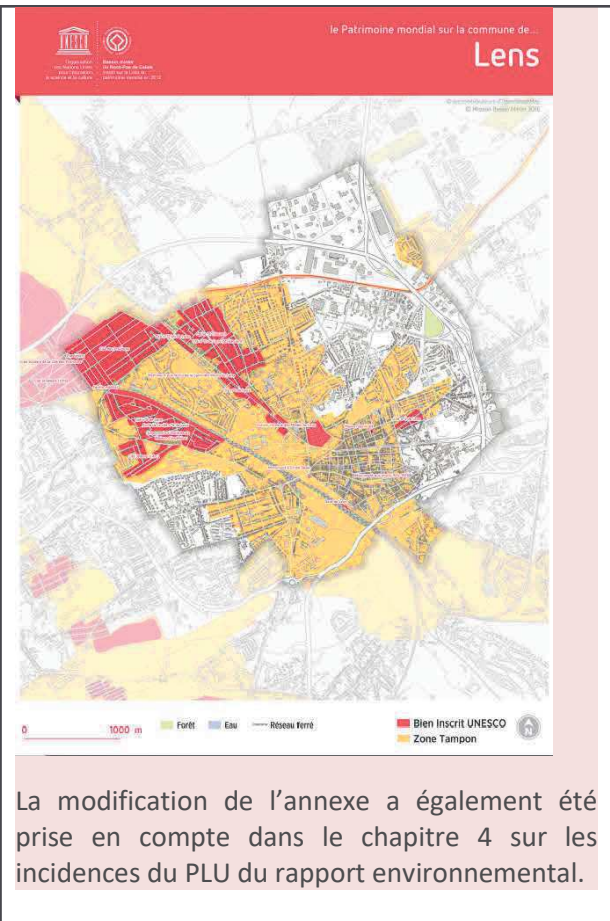
**OAP secteur de la Bourdonnais :** Dans la continuité du renouvellement urbain du secteur de l'hôpital en un secteur d'habitat, et afin de créer une continuité urbaine avec les quartiers à proximité, l'OAP de la Bourdonnais devra également respecter une densité minimale de 30 logements à l'hectare, afin de répondre aux objectifs fixés dans le SCoT.

**Justifications des choix retenus :** L'OAP impose également une densité correspondante aux prescriptions contenues dans le SCOT de Lens-Liévin/Hénin-Carvin. Tout comme dans l'OAP de l'ancien hôpital, cette

	<p>prescription répond à plusieurs objectifs :</p> <p>Répondre aux prescriptions du SCoT qui imposent de « privilégier des formes urbaines au service de la gestion économe du foncier, de la qualité urbaine et de la mixité ». Les nouvelles zones ouvertes à l'urbanisation doivent en effet construire 30 logements à l'hectare dans les cœurs urbains. Si le secteur de la Bourdonnais constitue d'avantage un secteur de renouvellement, les élus ont souhaité réaliser un effort en imposant une densité identique aux secteurs ouverts à l'urbanisation.</p> <p>Répondre au projet du PLU inscrit dans le PADD. Ce dernier porte l'ambition d'intensifier les démarches en faveur de l'accueil de nouvelles populations. Pour y parvenir, une densité minimale permet d'encourager une production plus intensive de logements.</p> <p>Transformer un secteur en conservant le tissu urbain des quartiers alentours. La densité des 30 logements à l'hectare correspond à ce qui a été observé sur les secteurs d'habitat individuel à proximité.</p>
--	--

### 1.III. Patrimoine

DDTM	
<i>Remarque</i>	<i>Compléments apportés</i>
<p><b>Consolider la préservation du patrimoine, notamment s'agissant des garanties d'authenticité des attributs du bien UNESCO ;</b></p> <p><b>L'ensemble des mesures préconisées au rapport de présentation aurait pu utilement être mis en œuvre. Par ailleurs la mise en œuvre de l'article L 151-19 du Code de l'urbanisme devrait être renforcée s'agissant du bien UNESCO et rendue plus intelligible (voir le détail des remarques à l'annexe I ainsi que l'avis de l'Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP)).</b></p> <p>Reporter sur la planche 4.2 dédiée aux prescriptions réglementaires les éléments identifiés au titre de l'article L 151-19 du CU</p>	<p><b>Annexes du PLU</b> : la carte reprenant le bien UNESCO est complétée par une carte illustrant à la fois le bien UNESCO et son périmètre tampon.</p>



La modification de l'annexe a également été prise en compte dans le chapitre 4 sur les incidences du PLU du rapport environnemental.



<p>Les concepts de « requalification », « préservation des cités minières inscrites à l'UNESCO » et de « rénovation » sont de ce fait inadaptés au contexte local : le projet validé par le NPNRU prévoit notamment une fourchette de 90 logements à démolir, dont des logements labellisés UNESCO.</p> <p><b>La mise en valeur du patrimoine minier dans un projet urbain global nous semble une formulation plus adaptée aux spécificités de ce secteur.</b></p>	<p><b>OAP secteur de la Bourdonnais</b> : Le secteur de la Bourdonnais se situe au sud de la Cité 12/14, ancienne cité minière qui fait aujourd'hui l'objet d'une mise en valeur du patrimoine minier dans un projet urbain global. L'objectif recherché est de moderniser le quartier tout en préservant le patrimoine architectural, urbain et paysager, typique des cités minières.</p>
<p><b>CALL</b></p>	
<p><i>Remarque</i></p>	<p><i>Compléments apportés</i></p>
<p>Enfin, pour ce qui concerne la cité du 12-14, objet d'un projet de renouvellement urbain conséquent inscrit au NPRU, le règlement afférant à la zone UP indique «<i>dans le cas des cités minières UNESCO repérées au document graphique, les extensions devront s'implanter exclusivement en façade arrière de la construction existante, sans en dépasser les limites latérales</i>». La remise en attractivité des logements (dont de nombreux sont aujourd'hui vacants), et leur adaptation aux attentes des ménages en termes d'habitabilité et de confort, imposent des reconfigurations substantielles dont la réalisation pourrait se voir empêchée par une telle disposition. Je souligne donc les difficultés que nous pourrions rencontrer dans la concrétisation du programme avec cette disposition dont il serait opportun qu'elle admette des dispositions spécifiques sur le périmètre du projet.</p>	<p><b>Règlement écrit de la zone UP, 3.2 :</b></p> <p><b><u>Modifications apportées en rouge</u></b></p> <p><b>Dans le cas des cités minières UNESCO</b> repérées au document graphique (cartographie des éléments repérés au titre du PLU), les extensions devront s'implanter exclusivement en façade arrière de la construction existante, sans en dépasser les limites latérales.</p> <p>Toutefois, dans les rues Laplace et Gerbault reprises sur le plan des prescriptions graphiques (document 4.2 du PLU) et situées dans le périmètre d'intervention du Nouveau Programme de Renouvellement Urbain, les extensions devront s'implanter :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Soit en façade latérale des constructions existantes dans le cadre d'un projet architectural global de qualité et ce, tout</li> </ul>



	<p>en préservant la qualité et la nécessaire mise en valeur du patrimoine repéré au titre de l'UNESCO ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Soit en façade arrière de la construction existante sans en dépasser les limites latérales.</b></li> </ul>
<b>MRAe</b>	
<i>Remarque</i>	<i>Compléments apportés</i>
L'autorité environnementale recommande d'identifier le bien minier classé au patrimoine mondial de l'UNESCO et de leur assigner une réglementation adaptée permettant de garantir leur préservation.	Même modification qu'aux remarques précédentes faites à la DDTM.

## 1.IV. Risques

<b>DDTM</b>	
<i>Remarques</i>	<i>Compléments apportés</i>
<b>Parfaire la prise en compte des risques miniers en identifiant les secteurs à risque et en prévoyant une prise en compte réglementaire ad hoc.</b>	Les éléments fournis par la DDTM ont été ajoutés à la carte des risques naturels dans les <b><u>annexes du PLU</u></b> .
La collectivité pourra également prévoir un plan spécifique dédié aux risques à une échelle différente du plan de zonage mais qui gardera une portée réglementaire. Il conviendra dans ce cas que le règlement écrit puisse renvoyer explicitement vers ledit plan tout en prévoyant des prescriptions adaptées au risque identifié.	Une carte des risques naturels a été formalisée avec les données fournies de la DDTM. Elle est <b><u>annexée au PLU</u></b> .

<p>Par ailleurs, plusieurs cavités souterraines sont répertoriées en espace urbanisé et nécessitent une vigilance particulière sur les parcelles concernées en cas d'aménagement ou de réaménagements. Bien que ces cavités soient identifiées dans la légende de la carte des informations et obligations diverses, il demeure que celles-ci sont absentes de la cartographie. Le plan pourrait utilement être mis à jour et intégrer les cavités souterraines connues en y associant des mesures préventives en légende.</p>	<p>Une carte des risques naturels a été formalisée avec les données fournies de la DDTM. Elle est <b>annexée au PLU</b>.</p>
<p>Le territoire communal est potentiellement concerné par l'aléa inondation (Zone d'Inondation Constatée par les services de l'État en 1993 recensée au sud de la ville). Dans le périmètre de la ZIC, le règlement pourra par exemple autoriser les constructions sous réserve de les rehausser de 0,50 m au-dessus du terrain naturel, et d'interdire caves et sous-sols (le recensement est ancien, des actions de réductions de la vulnérabilité ont pu être entrepris depuis par la collectivité justifiant de l'absence d'aléas).</p>	<p><b>L'annexe Risques</b> reprend bien la zone d'inondation constatée. Les données ont été fournies par la DDTM et intégrées au Plan risques naturels.</p>

## I.V. Mobilités / Réseaux / Stationnements

Département 62	
<i>Remarque</i>	<i>Compléments apportés</i>
<p>En page 312 du diagnostic territorial (rapport de présentation), il convient de préciser que ces itinéraires sont inscrits au PDIPR et de compléter le plan page 313.</p>	<p><b>Diagnostic, rapport de présentation :</b> Les cartes ont été modifiées pour intégrer les itinéraires inscrits au PDIPR dans l'Etat Initial de l'Environnement. Elles ont également été modifiée dans le rapport environnemental au sein du chapitre 9 (tome 1) et du tu Résumé Non Technique (tome 2).</p>



<p>En ce qui concerne le covoiturage, le Schéma Interdépartemental de Covoiturage identifie deux sites pertinents sur la commune de LENS :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- échangeur n°15 A 211/N 17/D 58 – Besoin estimé de 60 places ;</li> <li>- échangeur n°12 A 21/D 917 – Besoin estimé de 30 places.</li> </ul>	<p><b>Diagnostic, rapport de présentation :</b></p> <p><b>Modifications apportées en rouge</b></p> <p>Si le <b>covoiturage permet d’initier un nouveau rapport à la voiture</b> moins « autosoliste » sur un territoire où une grande partie de la population se déplace grâce à ce moyen de transport, il n’existe pour l’instant aucune aire officielle de covoiturage sur la commune. <b>Le Schéma Interdépartemental de Covoiturage a par ailleurs identifié deux sites pertinents pour y développer des aires de covoiturage :</b></p> <p><b>L’échangeur n°15 A211/N17/D58 – Besoin estimé de 60 places</b></p> <p><b>L’échangeur n°12 A21/D917 – Besoin estimé de 30 places.</b></p>



**Syndicat Mixte des Transports**

<i>Remarque</i>	<i>Compléments apportés</i>
<p><b>1.a Diagnostic territorial et état initial de l'environnement</b></p> <p><b>Préambule (p. 3)</b></p> <p align="center"><b>Des orientations supra communales à prendre en compte (p. 5)</b></p> <p align="center"><b>Plan de Déplacements Urbains du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle 2015 – 2025 (p. 7)</b></p> <p>Dans ce chapitre, vous faites référence au précédent PDU. Suite à l'intégration des 35 communes de la Lys Romane au périmètre de la Communauté d'Agglomération de Béthune-Bruay (ex Artois Comm.), nous avons été amenés à le réviser. La révision simplifiée a débuté en janvier 2017 et elle s'est achevée par l'approbation du document lors du Comité Syndical du 20 décembre 2018. Les objectifs initiaux du document ont été maintenus et s'appliquent désormais aux nouvelles communes.</p>	<p><b><u>Diagnostic dans le rapport de présentation :</u></b></p> <p>Actualisation depuis l'arrêt du PLU : suite à l'intégration des 35 communes de la Lys Romane au périmètre de la Communauté d'Agglomération de Béthune-Bruay, le PDU a été révisé. La révision simplifiée a débuté en janvier 2017 et s'est achevée en 2018. Les objectifs de PDU cités plus haut ont été maintenus et n'engendrent pas d'impact sur le PLU.</p>
<p align="center"><b>2.1 La ZAC Centralité (p. 176)</b></p> <p>Pour les sous-secteurs 2, 3 et 4 vous faites référence à l'arrivée future du BHNS. Ce dernier été inauguré le 1<sup>er</sup> avril 2019.</p>	<p><b><u>Diagnostic dans le rapport de présentation :</u></b></p> <p>Actualisation depuis l'arrêt du PLU : le BHNS a été inauguré en 2019.</p>
<p align="center"><b>2.4 Le renouvellement urbain lié au développement du Bus à Haut Niveau de Service (p. 177)</b></p> <p>Comme indiqué précédemment, les lignes de BHNS ont été inaugurées le 1<sup>er</sup> avril 2019. Il conviendrait de modifier la rédaction de ce paragraphe en transformant le temps employé pour la rédaction : passage du futur au présent.</p>	<p><b><u>Diagnostic dans le rapport de présentation :</u></b> modification de temps effectuée.</p>

2. ... mais un réseau viaire interne qui contraint les déplacements (p. 219)

Le 6<sup>ème</sup> franchissement sous la voie ferrée citée dans votre document est en fonctionnement depuis le mois de septembre 2018. Cette artère a été dénommée Avenue André Delelis.

Diagnostic dans le rapport de présentation : précision apportée.

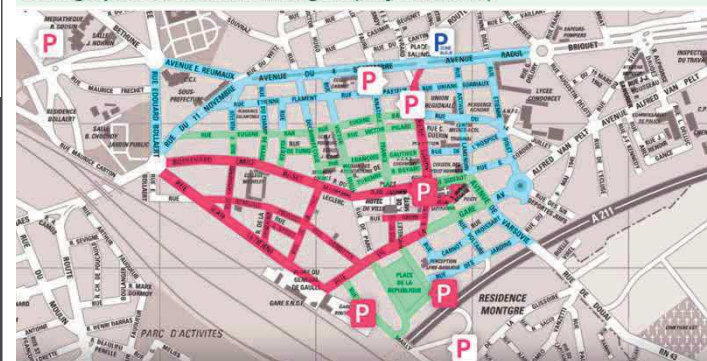
3. Une offre de stationnement publique conséquente (p. 220)

Vous ne précisez pas les différents types de stationnement présents sur la ville. Une carte présentant le stationnement payant et la zone bleue pourrait être avantageusement ajoutée.

Diagnostic dans le rapport de présentation :

Ajout de la cartographie suivante :

Cartographie stationnement régulé (maj avril 2019)



**stationnement payant**

- ZONE ROUGE (GRATUITE LES JOURS FÉRIÉS ET LE DIMANCHE & 30 PREMIÈRES MINUTES GRATUITES)
- ZONE VERTE (GRATUITE LE MERCREDI APRÈS-MIDI DÈS 12H ET LE WEEK-END TOUTE LA JOURNÉE)

**stationnement gratuit**

- ZONE BLEUE (STATIONNEMENT LIMITÉ À 1H30 DU LUNDI AU VENDREDI DE 8H30 À 12H ET DE 14H À 18H30)
- ZONE BLANCHE (2276 PLACES GRATUITES EN PERMANENCE EN CENTRE-VILLE)



1. Une bonne connexion au réseau ferroviaire assurée par la gare SNCF, équipement majeur pour la commune (p. 222)

Vous faites référence au projet régional de type RER envisagé entre la ville de Lens et la métropole lilloise. Ce projet ne porte plus le nom de Réseau Express Grand Lille (REGL).

Désormais, il faut le dénommer Réseau Express Hauts de France (REHF).

Diagnostic dans le rapport de présentation : remarque de forme apportée.



<p><b>1. Un ambitieux « Plan Vélo » pour encourager le report modal (p. 224)</b></p> <p>Vous souhaitez développer les modes doux et nous vous en félicitons. Pour information, le SMT Artois-Gohelle a élaboré en 2013 un schéma cyclable et piéton (cf. carte ci-dessous) sur son périmètre. Afin d'intégrer les 35 communes de la Lys Romane, ce schéma cyclable est en cours de révision.</p>	<p><u>Diagnostic dans le rapport de présentation</u> : précision apportée.</p>
<p>Transports en commun et mobilités douces (p. 15)</p> <p>Vous indiquez dans cette partie que l'offre en transports en commun interurbains est limitée. <b>Il serait plus juste de dire que la dynamique territoriale en cours est celle d'un réseau de transports en commun qui se restructure autour des axes de Bus à Haut Niveau de Service.</b> Le projet de BHNS porté par la SMT Artois-Gohelle vise effectivement à accroître la performance des transports en commun, et par conséquent à être une alternative crédible à l'usage de la voiture. C'est pour cela que l'objectif du PDU est de doubler la part modale des transports en commun (passage de 4 % à 7 %) mais également du vélo (passage de 2 % à 8 %) avec un impact corrélatif sur l'usage de l'automobile.</p>	<p><u>Etat Initial de l'Environnement, rapport de présentation</u> : cette précision a été apportée.</p>
<p><b>Remarque générale</b> Sur le nombre de places de stationnement exigées, le règlement distingue les logements situés à moins de 500 m. d'une station de transport en commun en site propre de ceux situés au-delà de 500 m.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><b>Pour une meilleure compréhension, le SMT Artois-Gohelle recommande de remplacer « station de transport en commun en site propre » par « station de transport en commun desservie par une ligne de Bus à Haut Niveau de Service ».</b></p> </div>	<p><u>Règlement écrit</u> : ajout des définitions suivantes pour clarifier.</p> <p><b>BHNS</b> Un Bus à Haut Niveau de Service est un véhicule routier de type bus, qui assure un niveau de service supérieur aux lignes de bus conventionnelles (fréquence, vitesse, régularité, confort, accessibilité) et continu.</p> <p><b>TCSP</b> On entend par « transport collectif en site propre » (TCSP), un système de transport public utilisant majoritairement des</p>

	emprises affectées uniquement à son exploitation.
Il semble il y avoir une coquille à la page 129. En effet, la même phrase est présente deux fois.	<u>Règlement écrit</u> : l'erreur matérielle est corrigée.
<b>CALL</b>	
<i>Remarque</i>	<i>Compléments apportés</i>
D'autre part, j'ai constaté que n'aviez pas pris en considération la suggestion de passer la taille minimale des places de stationnement de 15m <sup>2</sup> à 12,5m <sup>2</sup> . La taille standard d'une place de stationnement pour véhicules légers est de 12,5m <sup>2</sup> , cette orientation d'aménagement permettrait un espace public mieux partagé par les différents modes de déplacements.	<u>Règlement écrit</u> : modification apportée.
Je vous suggère de plus de compléter l'article 12 en autorisant une dérogation aux quotas pour permettre la création de places de stationnement de courte durée (ex : zones bleues) pour faciliter l'implantation d'activités économiques dans un environnement urbain dense. Néanmoins, il convient de vous référer aux préconisations du PDU et permettre l'évolutivité de ces places de stationnement. De plus, je vous encourage à consulter et à vous référer à la LOM qui vient préciser les modalités d'implantation de stationnements en milieu urbain.	<u>Ajout du paragraphe suivant</u> : <u>Règlement écrit</u> : De plus, dans le secteur UCV1, pour les commerces et activités de services qui entraînent des besoins faibles en stationnement (inférieur à 5 places) et de courte durée, la création de places de stationnement n'est pas exigée.
<b>SCOT Lens-Liévin/Hénin-Carvin</b>	
<i>Remarques</i>	<i>Compléments apportés</i>
Pour les constructions nouvelles, des règles d'aménagement adaptées en quantité et en qualité des vélos doivent en outre être prévues dans les PLU. Le règlement du projet présenté est sur ce point imprécis puisqu'il ne fixe pas de règles que ce soit sur le plan quantitatif ou qualitatif.	<u>Ajout du paragraphe suivant</u> : <u>Règlement écrit (stationnements vélos)</u> : Pour les établissements scolaires et universitaires : <ul style="list-style-type: none"> <li>• pour les écoles primaires : 1 place pour 8 à 12 élèves ;</li> <li>• pour les collèges et lycées : 1 place pour 3 à 5 élèves ;</li> <li>• pour les établissements d'enseignement supérieur : 1 place</li> </ul>

pour 3 à 5 étudiants.

## 1.VI. Ressource en eau

MRAe	
Remarque	Compléments apportés
L'autorité environnementale recommande : <ul style="list-style-type: none"><li>&gt; de s'assurer que la capacité de la nappe phréatique alimentant les populations est suffisante, notamment par une étude quantitative préalable tenant compte des effets du changement climatique ;</li><li>&gt; d'intégrer dans l'orientation d'aménagement et de programmation de l'hôpital l'enjeu de préservation de la ressource en eau, au niveau de la dépollution des sols envisagés.</li></ul>	L'OAP Hôpital intègre désormais l'enjeu de de dépollution des sols en accord avec la préservation de la ressource en eau superficielle et souterraine. La prescription « Intégrer les besoins de dépollution dans le cadre des études de faisabilité du projet » a été complétée de la mention « en prenant notamment en compte le respect de la ressource en eau superficielle et souterraine au droit du site selon la réglementation en vigueur et en lien avec les services de l'Etat compétents en matière de dépollution des sols ».

## 1.I. Annexes

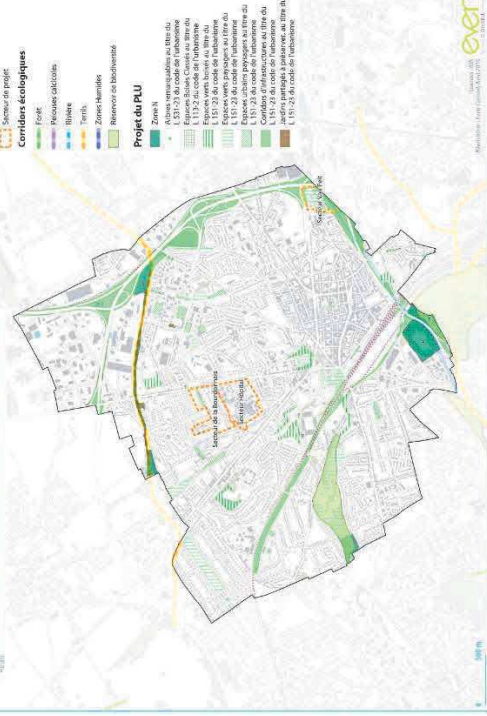
▪ L'arrêté préfectoral du 6 juin 2019 créant des Secteurs d'Information sur les Sols (SIS) sur les arrondissements de Lens, Béthune et Arras devra être annexé. Le document est joint à l'annexe.	Le document est annexé.
---	-------------------------

## 1.II. Autres remarques

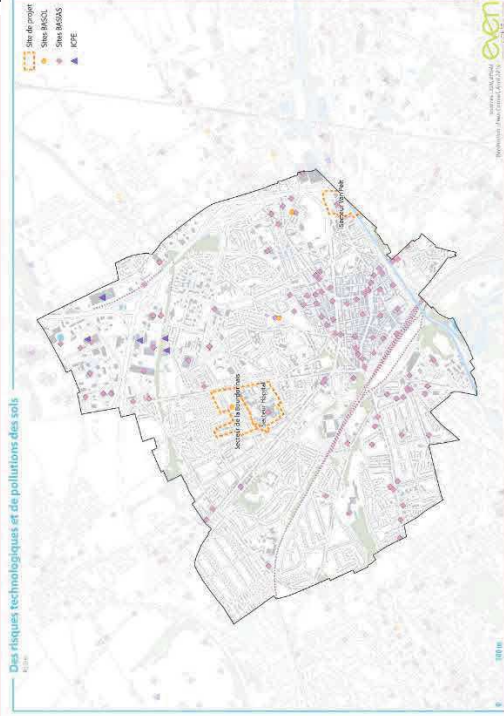
DDTM	
Remarque	Compléments apportés

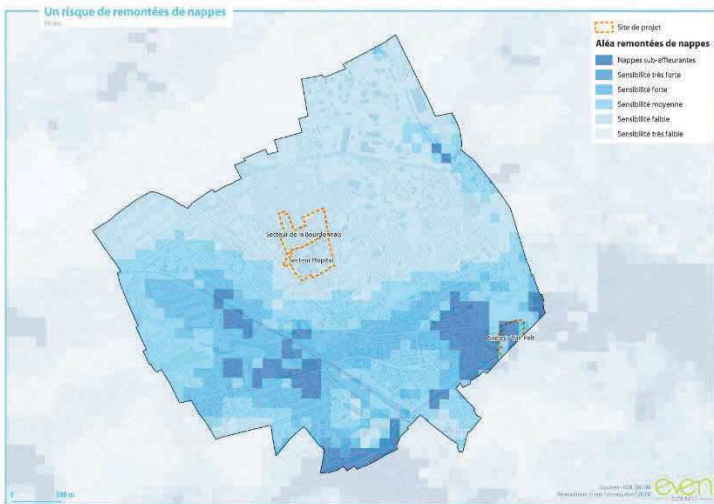
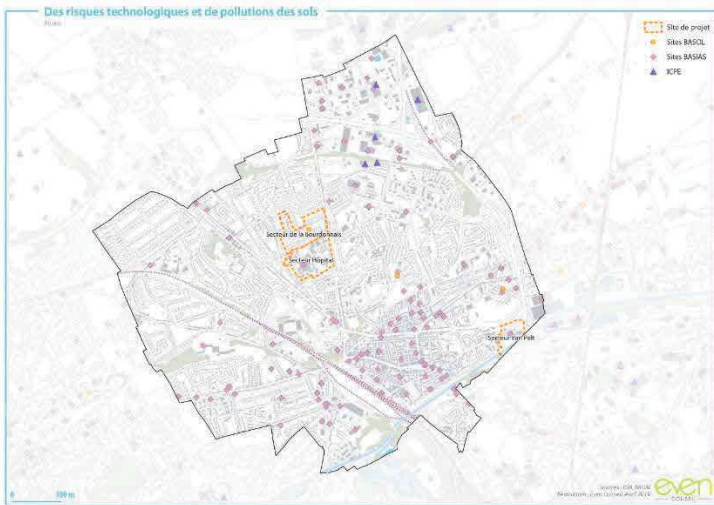
<p>Le captage de Noyelles-les-Vermelles ne fait pas partie des captages prioritaires contrairement à ce qui est écrit dans le rapport de présentation en page 271. La correction devra être effectuée.</p>	<p>Etat Initial de l'Environnement, rapport de présentation : la correction a été apportée.</p>
<p><b>Syndicat Mixte des Transports</b></p>	
<p><i>Remarque</i></p>	<p><i>Compléments apportés</i></p>
<p><b>A priori, il y a une coquille dans le titre de l'article. En effet, cette partie du Règlement traite de la zone UI et pas de la zone N.</b></p>	<p>Règlement : cette erreur matérielle a été modifiée.</p>
<p><b>MRAE</b></p>	
<p><i>Remarque</i></p>	<p><i>Compléments apportés</i></p>
<p>L'autorité environnementale recommande de présenter le résumé non technique dans un fascicule séparé et de le compléter d'une présentation du projet d'aménagement retenu et d'une cartographie permettant de localiser les enjeux environnementaux et de croiser ces derniers avec le projet de plan local d'urbanisme.</p>	<p>Le résumé non technique a été ajouté afin de faciliter sa lecture. Il a également été par la présentation succincte du PADD, ainsi que d'un résumé des solutions de substitution retenues et de la méthodologie employée. Les cartes de croisement des secteurs de projets avec certains enjeux à l'instar des cartes suivantes ont été également ajoutées.</p>

Les réservoirs de biodiversité et corridors écologiques du territoire



Des risques technologiques et de pollutions des sols





Articulation du plan local d'urbanisme intercommunal avec les autres plans et

Le PLU sera analysé au regard du Plan de Protection de l'Atmosphère Nord-Pas de Calais et le PDU Artois-Gohelle.



<p>programmes :</p> <p>L'autorité environnementale recommande d'analyser l'articulation du plan local d'urbanisme avec le plan de protection de l'atmosphère Nord-Pas de Calais et avec le plan de déplacements urbains du syndicat mixte des transports Artois-Gohelle.</p>	<p><b>Le chapitre 7 du tome 1.c du rapport de présentation a été complété.</b></p>
--	--

### 1.III. Erreurs matérielles

<i>Erreur repérée</i>	<i>Correction apportée</i>
<p><b><u>Règlement écrit :</u></b></p> <p><b>Retrait (par rapport à la limite de fond de parcelle)</b></p> <p>Le retrait est la distance mesurée horizontalement et perpendiculairement en tout point de la façade (hors balcon) séparant la construction de la limite de fond de parcelle.</p>	<p><b><u>Règlement écrit :</u></b></p> <p><b>Retrait (par rapport à la limite de fond de parcelle)</b></p> <p>Le retrait est la distance mesurée horizontalement et perpendiculairement en tout point de la façade (<b>balcons compris</b>) séparant la construction de la limite de fond de parcelle.</p>
<p><b><u>Règlement écrit :</u></b></p> <p><b>Espaces verts complémentaires</b></p> <p>Les espaces verts complémentaires sont des espaces verts d'agrément dont la nature peut varier, selon les possibilités de végétalisation existantes sur chaque terrain.</p> <p>L'étendue de la surface des espaces verts complémentaires est calculée en fonction de la nature des substrats utilisés, pondérée à l'appui des coefficients</p>	<p><b><u>Règlement écrit :</u></b></p> <p><b>Espaces verts complémentaires</b></p> <p>Les espaces verts complémentaires sont des espaces verts d'agrément dont la nature peut varier, selon les possibilités de végétalisation existantes sur chaque terrain.</p> <p>L'étendue de la surface des espaces verts complémentaires est calculée en fonction de la nature des substrats utilisés, pondérée à l'appui des</p>

<p>suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 pour les espaces verts de pleine terre ;</li> <li>- 0,5 pour les espaces verts sur dalles avec de la terre végétale, les toitures et façades végétalisées,</li> <li>- 0,3 pour les surfaces semi-ouvertes (pavés drainants, stabilités, parking perméables...)</li> <li>- 0 pour les surfaces imperméabilisées.</li> </ul>	<p>coefficients suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 pour les espaces verts de pleine terre ;</li> <li>- 0,5 pour les espaces verts sur dalles avec de la terre végétale, les toitures et façades végétalisées,</li> <li>- 0,3 pour les surfaces <b>semi-imperméabilisées</b> (pavés drainants, stabilisés, parking perméables...)</li> <li>- 0 pour les surfaces imperméabilisées.</li> </ul>
<p><b><u>Règlement écrit :</u></b></p> <p>Lorsque la construction est implantée au-delà d'une bande de 25 mètres de profondeur mesurée à partir de l'alignement de la voie ou de l'alignement imposé, les constructions ne peuvent s'implanter le long des limites séparatives que dans les cas suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Soit s'il existe une construction implantée sur la limite séparative dont le mur en bon état est d'une hauteur égale ou supérieure à celle à réaliser permettant l'adossement ;</li> <li>- Soit si la hauteur de la nouvelle construction n'excède pas 4 mètres (comptés à partir du sol naturel).</li> </ul>	<p><b><u>Règlement écrit :</u></b></p> <p>Lorsque la construction est implantée au-delà d'une bande de 20 mètres de profondeur mesurée à partir de l'alignement de la voie ou de l'alignement imposé, les constructions ne peuvent s'implanter le long des limites séparatives que dans les cas suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Soit s'il existe une construction implantée sur la limite séparative dont le mur en bon état est d'une hauteur égale ou supérieure à celle à réaliser permettant l'adossement ;</li> <li>- Soit si la hauteur de la construction projetée n'excède pas 4 mètres (comptés à partir du sol naturel) ;</li> <li>- <b>S'il y a une instauration d'une servitude de cour commune.</b></li> </ul>

## **2. Liste des remarques non prises en compte**

<b>DDTM</b>	
<b><i>Remarque</i></b>	<b><i>Réponse apportée</i></b>
Réévaluer l'objectif global de production de logements qui paraît surévalué sur la commune en lien avec les données statistiques disponibles.	L'objectif de production de logement est conforme aux dispositions du SCOT et du PLH. De plus, les dernières tendances des statistiques sur la commune mettent en évidence une dynamique de reprise démographique. Ainsi, l'objectif de production de logements dans le scénario retenu n'a pas été modifié.
Préciser les objectifs de programmation des différentes OAP.	Il a été choisi de ne pas fixer d'objectifs chiffrés à ce stade dans les OAP Bourdonnais et Hôpital du fait de la temporalité de ces projets. En effet, l'intervention sur le secteur de l'Hôpital est prévue à long terme, et celle sur le secteur de la Bourdonnais à moyen terme. Concernant ce dernier secteur, l'OAP pourra reprendre les objectifs de création de logements qui seront affichés dans la Convention avec l'ANRU. En tout état de cause, ces deux OAP

	pourront faire l'objet de modification pour les enrichir et y détailler plus avant les principes de programmations attendus.
Créer une OAP thématique sur le Centre-ville en lien avec l'Action Cœur de Ville et créer une OAP sur la ZAC « Centralité ».	<p>Ces solutions n'ont pas été retenues par la commune car concernant l'Action Cœur de Ville, les actions prévues ont été distillées dans le règlement du PLU, notamment avec la création d'un linéaire commercial au rez-de-chaussée des immeubles de certaines rues du Centre-Ville et aussi par le repérage de plusieurs immeubles remarquables en Centre-Ville afin de valoriser le patrimoine de la commune.</p> <p>Concernant la création de la ZAC « Centralité », la commune n'a pas souhaité suivre la remarque de la DDTM, car la ZAC est déjà entrée dans une phase opérationnelle depuis plusieurs années et la commune a donc préféré décliner l'objectif de la centralité au travers de l'ensemble du plan.</p>
Renforcer la protection du bien UNESCO au titre de l'article L151-19 du code de l'urbanisme, en émettant des prescriptions par exemples.	La commune n'a pas souhaité alourdir les contraintes règlementaires dans les secteurs UNESCO, mais a pris en compte la nécessaire mise en valeur de ce patrimoine au travers de son règlement graphique et littéral en imposant par exemples des retraits obligatoires ou en venant réglementer l'implantation des extensions et des annexes dans ce secteur.
Faire référence dans le PADD du plan Action Cœur de Ville	Le PADD a été débattu le 20 juin 2018, soit avant que le plan Action Cœur de Ville ne se concrétise sur la commune et que les différentes conventions soient signées.
La superposition de deux zonages sur le secteur d'intervention NPNRU ne semble pas justifiée.	La Ville a choisi de faire apparaître deux zonages différents sur le secteurs NPNRU en fonction des interventions prévus sur ce secteur. En effet, le secteur de la Bourdonnais est fléché en renouvellement urbain, et donc il a été choisi de le faire apparaître en tant que Zone de Projet (zone UPR), tandis que les interventions sur le reste de la cité consistent en une réhabilitation des logements et donc au maintien d'une zone de type pavillonnaire (zone UP).
Ajouter la rue Léon Blum au linéaire commercial.	La commune a choisi d'inscrire le linéaire commercial dans son centre-ville pour participer à la redynamisation de ce dernier. La rue Léon Blum se situant

	en cité minière, celle-ci n'a pas été retenue.
<b>CALL</b>	
Inscrire le secteur Van Pelt en zone N.	L'inscription d'un secteur en zone N doit répondre à des conditions fixées par le code de l'urbanisme. En ce sens, à la lecture du code de l'urbanisme, le secteur Van Pelt ne répond pas à ces exigences et la commune a donc préféré une inscription en zone de projet, doublée d'une OAP et sur laquelle ont été émises des prescriptions graphiques de nature afin de participer à la renaturation du site, qu'une inscription en zone N, qui aurait pu venir fragiliser juridiquement le plan.
<b>Loison-sous-Lens</b>	
Inscrire le secteur de l'ancienne usine Trefileurope en zone N.	L'inscription d'un secteur en zone N doit répondre à des conditions fixées par le code de l'urbanisme. En ce sens, la commune considère que ce secteur ne répond pas aux exigences du code de l'urbanisme. De plus, la présence de l'usine Nexans sur le secteur et la nécessité de pouvoir la desservir ont participé au maintien du zonage UI sur ce secteur.
<b>SMT</b>	
Intégrer au PLU la politique tarifaire du prestataire.	La commune n'a pas pris en compte cette remarque car la politique tarifaire peut évoluer à tout moment et il ne revient pas au PLU de faire la promotion des grilles tarifaires des transports en commun.
Fixer, pour les bureaux, une obligation de création de place de stationnement vélo à hauteur de 1 place pour 25m <sup>2</sup> de surface de plancher.	La commune ne souhaite pas suivre l'avis du SMT et fixera une obligation de création de stationnement vélo à hauteur de 1 place pour 50m <sup>2</sup> de surface de plancher afin de ne pas trop contraindre la création de bureau sur le territoire.
<b>SCOT Lens-Liévin-Hénin-Carvin</b>	
Prévoir des règles tant qualitatives que quantitatives pour les stationnements vélo.	Le projet de PLU prévoit à chaque zone des règles tant qualitatives que quantitatives sur cette question.



# PLAN LOCAL D'URBANISME DE LA COMMUNE DE LENS



Equiperment



Environnement



Habitat



Economie



Déplacement



## **1.I. Remarques et modifications par thème**

<b><i>Remarque</i></b>	<b><i>Compléments apportés</i></b>
Face aux difficultés grandissantes de stationnement en centre-ville et en particulier dans le quartier des gares, il serait intéressant de supprimer la bande d'inconstructibilité de 10 m de part et d'autres du faisceau ferré.	La remarque a été prise en compte dans le règlement écrit du PLU, et la bande d'inconstructibilité de 10 m de part et d'autre du faisceau ferré a été supprimée.

## **1.II. Remarques non prises en compte**

<b><i>Remarques</i></b>	<b><i>Réponses apportées</i></b>
L'exigence de création d'une place de parking dès la création d'un logement pour toute division d'immeuble ou toute création de logement dans un bâtiment existant est trop contraignante. Il pourrait être proposé qu'aucune place de parking ne soit exigée pour les projets situés à moins de 300 m d'un parking public ou 500 d'une station de transport collectif public.	La remarque n'a pas été prise en compte, car la création de places de stationnement permet de s'assurer de la qualité des logements qui seront proposés. En effet, la commune souhaite s'assurer que tout nouvel habitant puisse bénéficier d'une place de stationnement privative, et qu'il puisse habiter dans des logements de qualité.
Le changement de zonage vient contraindre la hauteur maximale des futures constructions et exige un pourcentage d'espaces verts plus important, qui là encore, pourra freiner tout nouvel investisseur. Enfin, crainte que ce changement de zonage ait des conséquences sur le taux de la taxe foncière.	Le plan local d'urbanisme est un document d'urbanisme qui, à l'échelle de la commune, établit un projet global d'urbanisme et d'aménagement et fixe en conséquence les règles générales d'utilisation du sol sur le territoire considéré. Ainsi, il ne peut être répondu favorablement à la remarque dans la mesure où le PLU n'a pas vocation à prendre compte l'intérêt pécuniaire d'une possible vente immobilière d'un particulier. Enfin, la question de la taxe foncière n'est pas du ressort du PLU.



Département du Pas-de-Calais

<b>Conclusions et avis du commissaire enquêteur</b>	
Rapport d'Enquête Publique	Décision de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Lille du 19 juin 2019
Objet :	Demande présentée par la ville de Lens de procéder à une enquête publique ayant pour objet la révision générale du PLU.  Enquête N° E 19000086/59
Commissaire Enquêteur	Henri Wierzejewski 2, rue Principale 621 120 Aire sur la Lys

Sommaire :  
1/ Cadre général et déroulement de l'enquête  
2/ Les conclusions du commissaire -enquêteur  
3/ L'avis du commissaire -enquêteur

Aire sur la Lys , le 13 Octobre 2020

H. Wierzejewski  
Commissaire-enquêteur

Numérotation	Titre	Page
<b>0</b>	<b>Lexique</b>	<b>4</b>
<b>1</b>	<b>Le cadre général et le déroulement de l'enquête</b>	<b>5</b>
<b>1.1</b>	<b>Préambule</b>	<b>5</b>
<b>1.2</b>	<b>Objet de l'enquête</b>	<b>6</b>
<b>1.3</b>	<b>Composition du dossier d'enquête</b>	<b>7</b>
<b>1.4</b>	<b>Déroulement de l'enquête</b>	<b>8</b>
<b>2</b>	<b>Conclusions du commissaire-enquêteur</b>	<b>10</b>
<b>2.1</b>	<b>Conclusions partielles</b>	<b>10</b>
<b>2.1.1</b>	<b>Conclusions liées à l'étude du dossier</b>	<b>10</b>
2.1.1.1	Les enjeux du projet	10
2.1.1.1.1	Synthèse des enjeux du territoire	10
2.1.1.1.2	Les enjeux territoriaux	10
2.1.1.1.3	Les enjeux environnementaux	11
2.1.1.1.4	Les conséquences de l'utilisation de données erronées Figurant dans l'évaluation environnementale	14
2.1.1.2	Etat initial de l'environnement	18
2.1.1.2.1	Un riche patrimoine immobilier à préserver et à valoriser	18
2.1.1.2.2	Une attention particulière à porter à la gestion foncière	19
2.1.1.2.3	La population, ses caractéristiques, son habitat	20
2.1.1.2.4	Des performances énergétiques à améliorer	27
2.1.1.2.5	Des risques, nuisances et pollutions.	32
2.1.1.3	Les effets de la réalisation envisagée	33
2.1.1.3.1	Le PADD	33
<b>2.1.2.</b>	<b>Conclusions liées aux avis de la MRAe et des PPA et aux réponses de la ville</b>	<b>35</b>
2.1.2.1	Les avis	35
2.1.2.1.1	Avis de la MRAe	36
2.1.2.1.2	Avis de la DDTM	42
2.1.2.1.3	Avis du Département	54
2.1.2.1.4	Avis du SMT	55
2.1.2.1.5	Avis de la CALL	58



2.1.2.1.6.	Avis de la commune de Loison	60
2.1.2.1.7.	Avis du SCoT	61
<b>2.1.3.</b>	<b>Conclusions liées aux observations du Commissaire enquêteur</b>	<b>63</b>
<b>2.1.4.</b>	<b>Conclusions liées à l'analyse des observations du public</b>	<b>66</b>
<b>2.1.5.</b>	<b>Conclusions liées au mémoire en réponse</b>	<b>67</b>
<b>2.1.6.</b>	<b>Synthèse de l'argumentaire</b>	<b>67</b>
2.1.6.1.	Les faits recensés	67
2.1.6.2.	L'information préalable et la concertation	
2.1.6.3.	La démographie et l'habitat	69
2.1.6.4.	Les O.A.P.	70
2.1.6.5.	La gestion du patrimoine	71
2.1.6.6.	La gestion des risques	
2.1.6.7.	La consommation de l'espace	72
2.1.6.8.	La ressource en eau	73
2.1.6.9.	La qualité de l'air, la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre.	73
2.1.6.10.	La question du stationnement	74
<b>3.</b>	<b>Conclusions et Avis du commissaire-enquêteur</b>	<b>76</b>



## Lexique

ASF	Architecte des Bâtiments de France
AULA	Agence de l'Urbanisme de L'Artois
CALL	Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin
CCTP	Cahier des Clauses Techniques Particulières
CE	Code de l'Environnement
CEREMA	Centre d'Expertise pour les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement - 1 <sup>er</sup> janvier 2014
CGDD	Commissariat général au développement durable
CNE	Comité national de l'eau
CU	Code de l'Urbanisme
DDTM	Direction Départementale du Territoire et de la Mer
DIR	Direction Interdépartementale des Routes
DRAFF	Directions Régionales de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DRIEE	Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie
GAEC	Groupe Agricole d'Exploitation en Commun
GES	Gaz à Effet de Serre
INERIS	Institut National de l'Environnement Industriel et des risques, établissement public créé en 1990 et placé sous la tutelle du ministère
MAAPRAT	Ministère de l'Agriculture, de l'Alimentation, de la Pêche, de la Ruralité et de l'Aménagement du Territoire
MEDDE	Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie
NATURA 2000	Ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales, et de leurs habitats. Issu des directives Habitats (1992) et Oiseaux (1979).
OAP	Orientation d'Aménagement et de Programmation
ONB	Observatoire national de la biodiversité
ONEMA	Office national de l'eau et des milieux aquatiques (Établissement public sous tutelle du ministère)
ONRN	Observatoire national des risques naturels
PADD	Projet d'Aménagement et de Développement Durables
PCET	Plan Climat Énergie Territorial (en cohérence avec le SRCAE)
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PNR	Parc Naturel Régional
PPR	Plan de Prévention des Risques
PPRN	Plan de Prévention des Risques Naturels
PPRT	Plan de Prévention des Risques Technologiques
PRAD	Plan Régional de l'Agriculture Durable
SAGE	Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau
SCoT	Schémas de Cohérence Territoriale
SDAGE	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion de l'Eau
SNB	Stratégie nationale pour la biodiversité
SPC	Service de prévision des crues
SRCAE	Schéma Régionaux du Climat de l'Air et de l'Énergie (en cohérence avec le PNACC)
SRCE	Schéma Régional de Cohérence Écologique, instauré par la loi Grenelle II
ZDE	Zones de Développement de l'Éolien
ZICO	Zone d'Intérêt pour la Conservation des Oiseaux
ZNIEFF	Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique
ZPPAU	Zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager, remplacées par AVAP

### **3. L'avis du commissaire-enquêteur**

Vu le Code de l'Environnement ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu la loi ALUR ; (pour l'accès au logement et l'urbanisme renouvelé)

Vu la Loi Solidarité Renouvellement Urbain ;

Vu la délibération du conseil municipal en date du 23 Juin 2015 prescrivant la révision générale du PLU

Vu l'arrêté de Monsieur le Maire de Lens en date du 31 Juillet 2020 portant ouverture d'une enquête publique

Vu les avis de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer, Service Urbanisme et Aménagement, en date du 26 Août 2019 et du 30 Janvier 2020 ;

Vu l'avis du Centre Régional de la Propriété Forestière des Hauts-de-France en date du 27 Février 2020 ;

Vu l'avis de la Chambre d'Agriculture Nord-Pas-de-Calais, en date du 06 Mars 2020 ;

Vu l'avis de la commune d'Avion en date du 11 Juin 2019 ;

Vu l'avis de la commune de Liévin en date du 21 Août 2019 ;

Vu les avis de la commune de Loison-sous-Lens en date du 18 Juillet 2019 et du 23 Mars 2020 ;

Vu les avis du Conseil Départemental en date du 22 Juillet 2019 et du 30 Janvier 2020 ;

Vu les avis du Conseil Régional en date du 16 Juillet 2019 et du 19 Décembre 2019 ;

Vu l'avis de la Mission du Bassin Minier en date du 18 Juillet 2019 ;

Vu les avis de la CALL en date du 1<sup>er</sup> Août 2019 et du 03 Mars 2020 ;

Vu l'avis des ABF en date du 18 Juillet 2019 ;

Vu les avis de la DDSP en date du 23 Juillet 2019 et du 23 Janvier 2020 ;

Vu l'avis des VNF en date du 21 Février 2020 ;

Vu l'avis du Syndicat Mixte des Transports Artois Gohelle en date du 21 Janvier 2020 ;

Vu l'avis du SCoT en date du 28 Avril 2020 ;

Vu l'avis de l'Agence d'Urbanisme de l'Artois en date du 09 Juillet 2019 ;

Vu l'avis de l'Agence de l'eau en date du 14 Janvier 2020 ;

Vu l'avis de RTE en date du 31 Juillet 2019 ;

Vu l'avis de l'autorité environnementale en date du 09 Mars 2020 ;

Vu la décision de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Lille en date du 19 Juin 2019 désignant M. Henri Wierzejewski, Proviseur des lycées en retraite, en qualité de commissaire-enquêteur ;

Vu le PV de synthèse remis au pétitionnaire le 05 Octobre et le mémoire en réponse reçu le 09 Octobre 2020 ;

Attendu que l'enquête publique s'est déroulée pendant 33 jours, du 31 Août au 02 Octobre 2020 inclus ;

Attendu que cette enquête s'est déroulée conformément à la réglementation et qu'aucun incident n'est à signaler ;

Attendu que le rapport de présentation a été réalisé conformément aux articles L.151-4 et R.151-1 à R.151-5

Attendu que le PADD a été débattu en conseil municipal le 20 Juin 2018 ;

Attendu que l'évaluation environnementale a été réalisée conformément à l'article aux articles L122-4 du code de l'environnement et L.104-2 du Code de l'urbanisme

Attendu que les PPA ont été consultés conformément aux dispositions de l'article L.153-40 du code de l'urbanisme ;

Attendu le rapport rédigé par le commissaire-enquêteur à l'issue de l'enquête ;

Considérant que la concertation avec la population a été menée de façon structurée afin que chacun puisse s'exprimer en amont des différentes phases d'avancée du projet ;

Considérant que les derniers chiffres publiés par l'INSEE indiquent que les tendances observées durant la période 2011-2016 s'inversent et que la population réaugmente pour atteindre 31 415 habitants au 1<sup>er</sup> Janvier 2017 ;

Considérant que malgré les temporalités différentes entre les programmes de soutien dont bénéficie la ville, le PLU a anticipé et pris en compte des objectifs visés par le Plan d'Action Cosur de Ville et la ZAC Centralité ;

Considérant que la production de logements envisagée -191 par an jusqu'en 2027 -n'est pas en contradiction avec les objectifs du SCoT ni du PLH ;

Considérant que la rénovation profonde de trois secteurs constitue le cœur du projet de révision générale du PLU offrant de réelles perspectives de développement à la ville ;

Considérant que la gestion du patrimoine immobilier particulièrement riche est préservé tant par la partie réglementaire que par le cahier des recommandations architecturales et paysagères ;

Considérant qu'à la suite des remarques de la DDTM relatives aux risques, le PLU intègre l'ensemble des aléas connus sur le territoire dans le règlement qui a été modifié et complété par des cartes annexées à ce dernier, donnant ainsi au public une information plus complète ;

Considérant qu'aucun espace naturel ou agricole ne sera consommé par des réalisations prévues au PLU ;

Considérant que le PLU met en œuvre les principes visant à améliorer la qualité de l'air, à réduire la consommation énergétique et à limiter la production de GES ;

Considérant que la proposition de modification du règlement contenue dans le mémoire en réponse du pétitionnaire est de nature à répondre positivement à la demande du public en matière de stationnement ;

Considérant qu'aucune remarque ou proposition du public n'est venue remettre en cause la philosophie du PLU ;

Considérant que l'évaluation environnementale ne fournit pas toutes les informations nécessaires sur des enjeux essentiels tels que la ressource en eau, la qualité de l'air, les émissions de GES,

J'émet ***un avis favorable*** au plan local d'urbanisme de la commune de Lens.

Toutefois j'assortis cet avis favorable de deux préconisations :

La ville de Lens n'étant pas couverte par un plan de prévention des risques miniers, il semblerait utile qu'une collaboration entre les services de l'état et ceux de la ville aboutisse à la rédaction de ce document, ce qui permettrait d'émettre des prescriptions sur une base légale lors de demandes de nouvelles constructions ;

L'évaluation environnementale mériterait d'être complétée en fournissant des informations nécessaires sur les enjeux essentiels tels que la ressource en eau, la qualité de l'air et les émissions de GES en lien avec les déplacements.