



Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3-1 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas.
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Ce document est émis par le ministère en charge de l'écologie.

Ce formulaire peut se remplir facilement sur ordinateur. Si vous ne disposez pas du logiciel adapté, vous pouvez télécharger Adobe Acrobat Reader gratuitement [via ce lien](#)

Cadre réservé à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas

Date de réception : 23 / 12 / 2024

Dossier complet le : 23 / 12 / 2024

N° d'enregistrement : 2024-8545

1 Intitulé du projet

Construction d'un projet immobilier sise Rue du Grand But à LOMME (59)

2 Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom(s)

2.2 Personne morale

Dénomination

SCCV Lomme Rue du Grand But

Raison sociale

N° SIRET

9 3 4 9 3 8 3 1 7 0 0 0 1 3

Type de société (SA, SCI...)

SCCV

Représentant de la personne morale : Madame

Nom

LEPRETRE

Monsieur

Prénom(s)

Stéphane

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux données nominatives portées dans ce formulaire. Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour ces données auprès du service destinataire.

3 Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.)
Rubrique 39a	Opération d'aménagement mixte devant faire l'objet d'un futur dépôt de Permis de Construire sur un terrain d'une surface de 10 039 m ² env. et créant une Surface Plancher de 17 100 m ² env. (Cf. Annexe 5d. Tableau récapitulatif)
Rubrique 41	NON CONCERNÉ car places de stationnement privatives (155 places environ)

3.1 Le projet fait-il l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement ? (clause-filet) ?

Oui Non

3.2 Le projet fait-il l'objet d'une soumission volontaire à examen au cas par cas au titre du III de l'article R.122-2-1 ?

Oui Non

4 Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire.

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Occupé par un parking en enrobés (cf. An.5a), le site s'inscrit donc comme un secteur de recomposition urbaine et permettra d'accueillir un nouveau quartier d'habitat mixte répondant aux objectifs de densification des coeurs d'îlots et de limitation de l'artificialisation des sols. Le projet participera même à la désartificialisation des sols aujourd'hui largement imperméabilisés. Les espaces de parkings seront donc totalement démolis.

Le programme envisagé propose la réalisation de 124 logements répartis en 3 bâtiments (A à C) dont 30 % de logements sociaux, ainsi qu'une résidence étudiante sociale de 300 logements et un rez-de-chaussée commercial installé au niveau du bât. A ouvert sur le parvis réaménagé (cf. Annexe 5b à 5g) répondant ainsi aux principes de mixité fonctionnelle.

L'accès viaire se fera depuis la voie existante au Sud de la parcelle. Elle permettra de desservir le sous-sol de 150 places créé sous les bât. A à C ainsi que les 516 places privatives créées en pied de la Résidence Etudiante.

Les cheminements doux sillonneront au sein du coeur d'îlot paysager et permettront de rejoindre aisément et en toute sécurité les polarités urbaines (Equipements communaux / commerces / pôle d'échanges de Saint-Philibert... (Cf. Annexe 6) en limitant l'usage de la voiture.

4.2 Objectifs du projet

Ce projet de dés-imperméabilisation permettra de répondre aux besoins du territoire et notamment :

- Reconvertir, dés-imperméabiliser et renaïturer le site en proposant de nouveaux maillages doux inter-quartiers notamment entre les quartiers d'habitat et les différentes polarités (équipements / services / commerces / pôle d'échanges Saint-Philibert... (An 6).
- Répondre à la demande en logements dans un secteur de transition implanté entre le Parc Naturel Urbain, le pôle Humanité, le Centre Commercial et le pôle d'échanges Saint-Philibert... ;
- Proposer un quartier vertueux répondant aux enjeux environnementaux actuels (conception bioclimatique / réduction des îlots de chaleur / minimiser les flux de véhicules et ainsi les rejets dans l'air / inscription dans le Pacte Lille Bas Carbone / favoriser les déplacements des modes actifs... ;
- Proposer une qualité paysagère et architecturale permettant d'améliorer le cadre de vie des riverains/usagers des quartiers connexes tout en participant au développement de la biodiversité sur le site : gestion différenciée et choix d'espèces locales, arbres, proposer de nouvelles couvertures vers et depuis le tissu urbain existant en travaillant sur le coeur d'îlot / les tranges / développement d'une trame verte et bleue en lien avec l'existant et dans la continuité des aménagements installés au Nord (Parc Naturel Urbain...).

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 Dans sa phase travaux

Le projet fera l'objet d'un dépôt de Permis de Construire envisagé en janvier 2025.

Les premiers travaux débuteront mi-2025 par la démolition du parking. S'en suivront les travaux de construction en démarrant par le sous-sol d'ici fin 2025.

La livraison des premières constructions est envisagée pour la mi-fin 2027.

Il convient de préciser que les installations de chantier seront positionnées sur la zone de projet. Une attention particulière sera menée par le Maître d'Ouvrage sur la gestion du chantier et de ses abords vis-à-vis des riverains actuels du site (communication et plan de gestion du chantier).

4.3.2 Dans sa phase d'exploitation et de démantèlement

La reconversion de ce parking permettra de répondre aux besoins exprimés sur le territoire notamment en terme de logements et de diversité de programme. Ainsi, chaque usager pourra déambuler pour rejoindre les aménagements existants et les différentes polarités du territoire et notamment la Pôle d'échanges Saint-Philibert via le parvis réaménagé par la MEL. L'accès viaire se fera par la voie installée au Sud de la parcelle et permettra de desservir le sous-sol de 150 places et les 516 places privatives dédiées à la résidence étudiante.

Sur ce site en recomposition, un accent particulier est mis sur les volets paysager, hydraulique et écologique favorisant le développement de la biodiversité in-situ.

Concernant la gestion des eaux pluviales, les ouvrages créés permettront de collecter et tamponner le volume induit par une pluie 100 avant infiltration (1^{ère} solution recherchée sous réserve de l'étude de sols en cours). Le traitement paysager du cœur d'îlot apportera une plus-value au secteur et enrichira la trame verte et le développement de la biodiversité sur site, adossée aux espaces verts publics (plantations d'arbres / haies multistratés). Le choix des essences végétales mises en place sera étudié pour éviter les besoins en arrosage et seront gérés principalement en gestion différenciée. La matérialité des espaces communs permettra de minimiser l'imperméabilisation des sols.

En terme énergétique, la conception du projet a privilégié une implantation optimale pour bénéficier au maximum des apports solaires dans le respect de la RE2020 cap 2025. Pour la gestion des déchets dans des locaux créés au droit de chacun des bâtiments et une aire de présentation de poubelles recevra les déchets les jours de collecte. Les espaces communs seront éclairés avec du matériel performant afin de minimiser la pollution lumineuse (mise en place de détecteurs de présence pour favoriser le déplacement de la laune nocturne).

Le projet participera à la dés-imperméabilisation des sols avec un coefficient d'espaces de pleine terre supérieur à l'obligation réglementaire (34%).

4.4 À quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

- ① La décision de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet fera l'objet d'un dépôt de Permis de Construire c'est dans ce cadre que cette procédure de Cas par Cas est donc lancée.

A noter, enfin, que le projet fera l'objet d'un dossier loi sur l'eau (déclaration).

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques du projet	Valeurs
Surface du terrain: // Surface Plancher Surface imperméabilisée du site Programmation	10 039 m ² env // 17 100 m ² env quasi 100% de la surface Rés dense Etud ante 300 l/s / 124 logts / 450 m ² commerces
Places de Stationnement: (Cf. An.5c :Tableau récapitulatif de la programmation)	155 places privatives environ

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune d'implantation

Numéro : _____ Voie : Rue du Grand But

Lieu-dit : _____

Localité : LOMME

Code postal : 5 9 1 6 0 BP : _____ Cedex : _____

Coordonnées géographiques⁽¹⁾

Long. : 2 ° 9 7 ' 5 4 " 7 Lat. : 5 0 ° 6 5 ' 2 6 " 2

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7°a), 9°a), 10°, 11°a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36°, 37°, 38°, 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement

Point de départ : Long. : _____ ° _____ ' _____ " _____ Lat. : _____ ° _____ ' _____ " _____

Point de d'arrivée : Long. : _____ ° _____ ' _____ " _____ Lat. : _____ ° _____ ' _____ " _____

Communes traversées :

Précisez le document d'urbanisme en vigueur et les zonages auxquels le projet est soumis :

PLU3 de la Métropole Européenne de Lille approuvé le 28/06/2024
Zone de projet classée en zone UCO2.1.1 (cf. Annexe A.5)

 Joignez à votre demande les annexes n°2 à 6.

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage avait-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui Non

⁽¹⁾ Pour d'autres mes., voir notes explicatives.

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ? En cas de modification du projet, précisez les caractéristiques du projet « avant /après ».

5 Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

① Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive Géo-IDE, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La zone de projet se trouve en dehors des ZNIEFF. Les plus proches sont la ZNIEFF1 « Les Prés entre deux eaux à Houpinnes » à 5,9 km au Nord-Ouest et la ZNIEFF2 « Basse Vallée de la Oeùle entre Wingles et Emmenn » sise à 5,2 km au Sud de la zone de projet (CI Annexe A.4).
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel man n, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Lequelle ?
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Un PPBE est en cours sur le territoire communal. Néanmoins, l'ensemble du site s'inscrit dans un secteur exposé au bruit de jour comme de nuit notamment la frange longeant la Rue du Grand Bul et voie d'accès au Sud (cf. An 7) La zone de projet s'inscrit le long d'une voie bruyante ayant fait l'objet d'un arrêté préfectoral et donc en secteurs affectés par le bruit (Cf. Annexe A.6. et étude acoustique en Annexe F)
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La zone de projet n'est pas concernée par des Monuments Historiques et se situe en dehors de périmètres de protection définis autour de Monuments Historiques.
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La zone de projet ne fait pas partie des zones humides identifiées au S.D.A.G.E Artois-Picardie (Cf. Annexe A.3). De plus, actuellement, la zone de projet est imperméabilisée sur sa majeure partie
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun plan de prévention n'est applicable sur le territoire de Lomme. Le terrain de la zone de projet n'est pas concerné par le TRI de Lille (Cf. Annexe A.5)
Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site n'est pas répertorié en site BASOL.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La zone de projet s'inscrit en-dehors de zones à enjeu eau potable au SDAGE Artois-Picardie (cf. Annexe A.2).
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La zone de projet se trouve en dehors de périmètre de protection de captage.
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La zone de projet se trouve à environ 13,1km du site inscrit « Parc du Château de Brigode à Villeneuve d'Ascq » et à 18 km du site inscrit « Abords du Moulin du Coulombier à Leers » (cf. Annexe A.8)

Le projet se situe-t-il dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La zone de projet est installée en dehors des zones NATURA 2000. Les plus proches sont : Vallée de la Lys (BF3200100) sis à 7,2 km / Les Cinq Vallées sis à 18,9 km / Vallée de l'Escaut en aval de Tournai sis à 25,3 km (cf. Annexe 7)
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La zone de projet se trouve à environ 5,3 km du Site Classé « Jardin Vauban et ses abords » / 11,4 km du Site Classé « Château du Vertbois et son parc » et 12,7 km du site classé « Parc Barbiereux à Roubaix » (cf. Annexe A 6)

6 Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucune activité nécessitant des prélèvements directs d'eau ne sera présente sur le site. Cependant, la zone nécessite une alimentation en eau potable assurée par un maillage sur le réseau de desserte existant. A noter que des cuves de récupération des eaux pluviales seront mises en place comme imposé au PLU3
	Impliquera-t-il des drainages/ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En fonction des résultats de l'étude de sol, si un rabattement de nappe est nécessaire pour la réalisation du sous-sol, il sera mis en place (étude de sols en cours)
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Dans le cadre de l'aménagement des bâtiments notamment ainsi que de la pose de réseaux et la réalisation des voies/parkings, les terrains seront décaissés. A noter que des réflexions sont en cours sur la réutilisation des matériaux issus de la démolition
	Est-il déficitaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Pour les aménagements ainsi que les constructions, des apports de matériaux extérieurs seront nécessaires
	Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Dans le cadre des appels d'offres des entreprises, il sera exigé la mise en place de matériaux éco-responsables (matériaux recyclés / biosourcés)

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Est-il en adéquation avec les ressources disponibles les équipements d'alimentation en eau potable/ assainissement ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est repris en zonage d'assainissement collectif. Les eaux pluviales sont tamponnées puis gérées par infiltration (1ère solution) et/ou rejet à débit limité vers les réseaux existants. En terme d'eau potable, le projet est desservi par un réseau eau potable et des réseaux/poteaux incendie sont existants aux abords.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet correspond à une surface déjà artificialisée par des aménagements existants. Aucun enjeu écologique n'est identifié sur le site au regard de son occupation et de sa localisation en contexte urbain. Le projet proposera une renaturation du site : plantation d'arbres et espaces multi-strates, gestion différenciée et choix espèces locales peu consommatrices d'eau/éclairage limité / nous participer à renforcer les continuités écologiques du territoire.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non, le projet correspond à une emprise imperméabilisée (parking en enrobés). Ainsi, le site est imperméabilisé à quasi 100 % de l'emprise de projet. C'est pourquoi, le projet participera à la désartificialisation des sols et proposera un passage à 34% d'espaces de pleine terre et des constructions installées sur environ 35% d'emprise au sol.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Concernée par un risque moyen au retrait gonflement des argiles (Cf. An A 1) des reconnaissances de sol seront menées sur site avant toute construction afin de prendre en compte les recommandations et dispositions constructives adéquates. La zone de projet s'inscrit également en zone de sismicité modérée.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	S'agissant d'une future zone mixte, le projet n'engendrera pas de risques sanitaires.
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ce nouveau quartier va, à fortiori, engendrer des déplacements supplémentaires. Une étude de trafic est jointe en Annexe B. De par sa vocation et de par la desserte optimale en transport en commun, les déplacements motorisés pourront être minimisés : maillages doux créés venant se connecter sur le maillage existant rejoignant à terme les polarités et le pôle d'échanges de Lormme Saint-Philibert (cf. An.A 10 et An. 6).
	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase travaux, le projet pourra induire des nuisances sonores pour les riverains. Néanmoins, ceux-ci seront réalisés en jours ouvrés et en journée afin de minimiser la gêne occasionnée.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sur les An. A.6 et A.7, l'on constate que la zone de projet s'inscrit en secteur affecté par le bruit. Une étude acoustique a donc été réalisée pour définir les mesures à mettre en place (cf. Annexe C).
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	De manière temporaire pendant la phase chantier, le projet est susceptible d'engendrer des vibrations.
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Dès lors que le chantier sera terminé, aucune vibration ne viendra altérer la qualité de vie des futurs usagers du site.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	S'agissant d'un nouveau quartier, les émissions lumineuses seront émises principalement par les espaces de circulation des modes doux et d'accès. Un éclairage performant de type LED'S sera installé.
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Afin d'éviter la pollution lumineuse nocturne pour la faune locale, le cœur d'îlot sera éclairé via des systèmes de détection de présence afin de limiter les éclairages en fonction du besoin.
	Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Engendre-t-il des rejets liquides ?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Au regard du contexte technique du terrain, l'ensemble des eaux pluviales sera tamponné avant infiltration permettant de gérer la pluie 100 ans.
Si oui, dans quel milieu ?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'infiltration, elle se fera de façon superficielle dans les limons / remblais.

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Émissions	Engendre-t-il des effluents ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet va engendrer un rejet d'eaux usées. A noter que l'ensemble des eaux usées seront collectées par des réseaux E1J gravitaires rejoignant les réseaux existants. A terme, l'ensemble des effluents rejoindra la station d'épuration de Pérenchies avant rejet au milieu superficiel.
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les déchets produits pendant la phase chantier seront évacués dans des centres de traitement appropriés ou réutilisés sur place. A terme, le projet produira des déchets liés aux activités et équipements. La gestion des déchets sera assurée via la mise en place d'aires de présentation de poubelles au droit des 2 ensembles (Logements A/B et C puis résidence Etudiante).
Patrimoine/Cadre de vie/Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le parti paysager travaillé sur le projet proposera une trame verte accompagnant les maillages doux créés et notamment le cœur d'îlot. Le projet apportera une plus-value paysagère & architecturale offrant de nouvelles perspectives visuelles depuis l'existant : traitement des franges, arbres plantés, végétalisation du parc, développement d'une trame bleue adossée à la trame verte.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'apport du projet va induire la création de surfaces d'espaces verts favorables au développement d'une biodiversité à l'image du cœur d'îlot. Cette reconversion venant s'installer à proximité des parcelles urbaines, créera ainsi de nouvelles perspectives paysagères, participera au maillage inter-quartier et offrira de nouveaux lieux d'échanges et de déambulation pour les modes actifs. Il participera à la désimperméabilisation des sols.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non

Si oui, décrivez lesquelles :

Un projet de Résidence Etudiante privée est porté sur la parcelle installée à l'Est du site (résidence ECLA) ainsi que le projet de réaménagement du parvis Saint-Philibert.

Des incidences cumulées en terme de trafic sont à prévoir et ont été étudiées notamment dans l'Annexe B correspondant à l'étude trafic menée par L&G&S.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non

Si oui, décrivez lesquelles :

6.4 Description des principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

Cf. Annexe D

6.5 Description, le cas échéant, des mesures et caractéristiques du projet susceptibles d'être retenues ou mises en œuvre pour éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (en y incluant les scénarios alternatifs éventuellement étudiés) et permettant de s'assurer de l'absence d'impacts résiduels notables. Il convient de préciser et de détailler ces mesures (type de mesures, contenu, mise en œuvre, suivi, durée).

Les annexes permettent d'appréhender le projet dans le contexte urbain général mais aussi de préciser les principes d'aménagement retenus tant en terme urbain, paysager, architectural, écologique et technique. L'An D présente le contexte, les principes d'aménagement retenus et précise les impacts du projet sur différentes thématiques tout en permettant de lister les mesures ERC et d'accompagnement de projet proposées. Les impacts induits par le projet peuvent être qualifiés comme limités voire même positifs (maillage doux vers les polarités communales et les arrêts de transport en commun / développement de la biodiversité : plantation d'arbres, traitement des franges et végétalisation du cœur d'îlot, gestion différenciée limitant les entrées, espèces locales pour l'ensemble des espaces verts et haies / choix de matériaux éco-responsables permettant de limiter les surfaces imperméabilisées (revêtements de sol poreux et perméables type pavé à joint gazon, sables...) et d'apporter une plus-value qualitative / matériaux de couleur claire pour limiter la création d'îlots de chaleur / RE2020 cap 2025 / gestion alternative des eaux pluviales. Des réflexions sont encore en cours notamment sur le recours à des matériaux biosourcés / recyclés... la mise en place de panneaux photovoltaïques en toiture est à l'étude, pose de bornes IRVE... la mise en place d'un éclairage adapté avec détecteurs de présence ceci afin de limiter au maximum les impacts sur la faune locale et réduire au maximum les consommations énergétiques. En terme acoustique, un isolement des façades est envisagé afin de tenir compte de son placement en secteurs bruyants (cf. An C). En conclusion, le projet permet de répondre aux besoins locaux en terme de logements (accession/locatif social + Résidence Étudiante) sans consommation d'espaces supplémentaires entrant ainsi dans les objectifs du Zéro Artificialisation Nette. Le projet participera, ainsi, à la dés-imperméabilisation des sols du site offrant ainsi des emprises généreuses au développement d'une trame verte et bleue qualitative.

7 Auto-évaluation (facultatif)

① Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi

Au regard de l'usage actuel du site, des enjeux identifiés et des principes envisagés sur le projet, nous pensons qu'il peut être dispensé d'évaluation environnementale. En effet, la modification de l'usage permet de répondre aux enjeux actuels du ZAN tout en participant à l'amélioration de la qualité de vie de l'ensemble du quartier. En effet, le site passera d'un parking en enrobés à une zone d'habitat mixte bénéficiant d'un atout indéniable en terme de desserte alternative à la voiture. Il participera également à la renaturation du secteur avec le développement d'un projet paysager qualitatif aux multiples fonctions. De nouvelles perspectives paysagères s'offriront aux riverains et usagers du site. Le projet se veut donc vertueux sur divers aspects : choix de matériaux minimisant l'imperméabilisation des sols / reconversion urbaine proposant une mixité des usages / libération des espaces avec parking sous-sol / conception bioclimatique / gestion des FP / ambitions énergétiques

8 Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n° 14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié.	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Si le projet fait l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement (clause file), la décision administrative soumettant le projet au cas par cas	<input type="checkbox"/>
3	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe).	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), 9° a), 10°, 11° a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), 9° a), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau	<input checked="" type="checkbox"/>
7	Si le projet est situé dans un site Natura 2000 un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets	<input checked="" type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

① Veuillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent.

	Objet	
1	Annexe A : Caractéristiques de l'état initial du site Celle Annexe comporte les éléments graphiques justifiant les paragraphes 5 et 6	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Annexe B : Etude de Trafic Celle étude illustre les paragraphes 5 et 6	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Annexe C : Etude Acoustique Celle annexe caractérise la qualité du site et le contexte et donc illustre les paragraphes 5 et 6	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Annexe D : Définition des Impacts / Mesures ERC Celle Annexe correspond à un tableau récapitulatif des impacts et des mesures qui est proposé (cf paragraphes 4 et 6)	<input checked="" type="checkbox"/>
5		<input type="checkbox"/>

9 Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur avoir pris en compte les principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

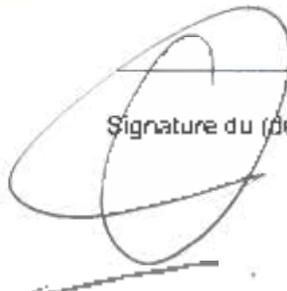
Nom LEPRETRE

Prénom Stéphane

Qualité du signataire _____

A Lille

Fait le 23/12/2024


Signature du (des) demandeur(s)



Annexe 4: Photos contexte proche et lointain

Source: Géoportail-photographie aérienne



Légende:

-  Zone de projet
-  Points de vue

Annexe 4: Photos contexte proche et lointain



Annexe 4: Photos contexte proche et lointain



Annexe 4: Photos contexte proche et lointain

7

Vue sur le site depuis l'entrée existante via la voie Sud



8

Vue sur la frange Sud du site



Annexe 6 : Abords de la zone de projet

Source : Géoportail – Corine Land Cover 2018



Légende

 Zone de projet

 Équipements sportifs et de loisirs

 Tissu urbain discontinu

 Zones industrielles et commerciales et installations publiques

 Forêts mélangées

 Terres arables hors périmètres d'irrigation

Au regard de cette carte, on constate que la zone de projet se situe au sein d'une zone industrielle, commerciale et d'installations publiques correspondant à l'usage antérieur du site.

Annexe 6 : Abords de la zone de projet

Source : Géoportail



Au regard de cette cartographie, on s'aperçoit que les différentes polarités s'inscrivent dans un rayon de moins d'1 km de la zone de projet. La zone de projet s'inscrit dans un tissu urbain dédié principalement à de l'activité / équipements / services. Le site dispose d'une implantation stratégique puisqu'il s'installe en face de la station de métro Saint-Philibert, correspondant à un véritable pôle d'échange (métro/ bus / parking relais VL / bandes cyclables).

Ainsi, ce positionnement lui permettra de limiter l'usage de la voiture d'autant plus que le réseau de cheminements doux existant permet d'accéder rapidement aux arrêts de bus mais aussi aux équipements / commerces du secteur. Ce maillage doux sera étoffé en cœur de site assurant ainsi de nouvelles connexions sécurisées inter-quartiers.

DÉPARTEMENT DE LA NORD
VILLE DE LILLE

Section : 355 A (Lomme)

PLAN TOPOGRAPHIQUE

ÉCHELLE	PLANCHE	N° DOSSIER	SYSTÈMES DE COORDONNÉES	
1/200	1/1	25720	Lambert CC50	RGF93 NGF-IGN69
E				
D				
C				
B				
A	06/09/2024	Etablissement du Plan	VF	NJ
INDICE	DATE	MODIFICATIONS	DESSIN.	VÉRIF.

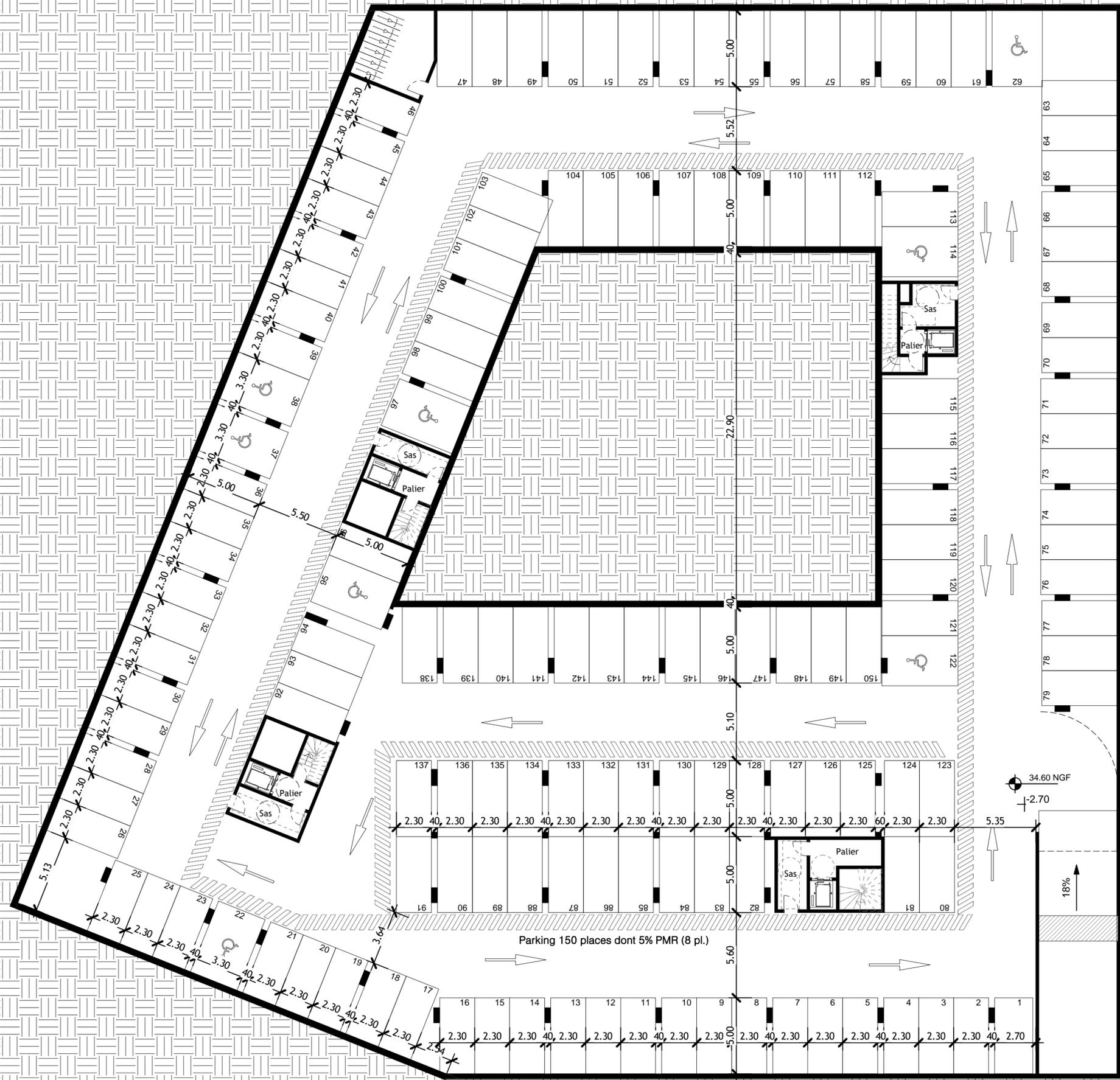
Informations géographiques propriété de la SELARL - Ce document ne peut être utilisé, reproduit ou divulgué sans autorisation



Légende

- Sapin
- Limite Béton
- Bordure
- Plot béton
- Poteau
- Ralentisseurs
- Point de niveau
- Pylyone Eclairage Public
- Bordurette
- Bouche à clé
- Regard adduction d'eau potable
- Regard d'assainissement
- Odore Rigide
- Poteau Incendie
- Séparateur parking
- Talus
- Grille eaux pluviales
- Ligne EDF
- Regard EDF
- Panneau Signalisation
- Zone de végétation dense
- Pilier
- Marquage Sol Voirie
- Marquage au sol
- Débord de toit
- Numéro de Parcelle
- Limite de parcelle

NOTA : L'application cadastrale a fait l'objet d'une adaptation sur les relevés topographiques. Elle ne peut en aucun cas être utilisée pour d'éventuelles divisions foncières ou définition de limites de propriétés.



**Grand But : 124 logements
et une résidence étudiante
de 300 lits**

Rue du Grand But
59160 LOMME



MAITRE D'OUVRAGE : Carrefour x Nexity

ARCHITECTE MANDATAIRE :

Coldefy

ARCHITECTE ASSOCIE :

Coldefy
13 rue Jean Prouvé - 59000 Lille
T +33 (0) 3 20 40 26 80
F +33 (0) 3 20 12 91 01
contact@coldefy.fr - www.coldefy.fr

BET STRUCTURE : Non attribué à cette phase

ECONOMISTE : Non attribué à cette phase

BET FLUIDES : Non attribué à cette phase

BUREAU DE CONTROLE : Non attribué à cette phase

BET VRD : PROFIL

PAYSAGISTE : LAND Paysagistes

Parking 150 places dont 5% PMR (8 pl.)

APS

Plan de sous sol

DATE 18.09.2024

23-037

ECHELLE 1 : 200

Grand But	APS	CDF	ARC	GEN	PLN	R-1	1101	1
PROJET	PHASE	EMETTEUR	LOT	LOT PRO	TYPE	NIVEAU/ORDRE	NUMERO	INDICE

Grand but

Lomme

APS - Notice architecturale

SOMMAIRE

1_ ETAT INITIAL DU TERRAIN	4
1.1 LOCALISATION	4
1.2 ETAT ACTUEL DE LA PARCELLE	5
2_ PRÉSENTATION DU PROJET	7
2.1 IMPLANTATION DU PROJET ET MORPHOLOGIE URBAINE	7
2.2 ACCES ET SECURISATION DES ESPACES	9
2.3 ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS	11
3_ CONFORMITÉ DU PLU2	13



Repérage de la parcelle du projet à Lomme (Photo satellite)

1_ÉTAT INITIAL DU TERRAIN

1.1_LOCALISATION

La présente notice a pour objet la construction d'un ensemble immobilier, constitué de 124 logements et d'une résidence étudiante de 300 lits, sur la commune de Lomme, plus précisément au niveau du futur parvis du métro Saint Philibert.

Le projet se situe à la lisière de la Métropole Européenne de Lille, au niveau même de l'interface entre la ville et le paysage rural périurbain. C'est ainsi un paysage d'entrée de ville stratégique pour la ville et la métropole. Ce site appartient à une zone urbanisée durant les années 1980, sous l'impulsion de la construction de l'hôpital Saint Philibert, puis ensuite le centre commercial Carrefour. Il bénéficie d'une proximité directe avec le centre commercial au sud, le futur parvis de la station de métro Saint Philibert et son hôpital derrière lui à l'ouest. A l'est, le projet entretient une relation étroite avec la résidence ECLA qui accueillera au terme de sa construction 700 étudiants. Enfin, au nord, une zone naturelle, traversable participe à la trame verte du territoire pour se relier au parc urbain de Lomme, dans un axe Est-Ouest.

1.2_ETAT ACTUEL DE LA PARCELLE

Le site accueille actuellement une zone de stationnement dédiée aux employés du centre commercial et des usagers du métro comme parking relais. De ce fait, le site est imperméabilisé à environ 76.5 %. Autour de l'enrobé se trouvent des espaces en pelouse, un talus en limite sud et une partie plus décaissée en limite est. Il n'y a aucun arbre référencé sur le plan de géomètre

La topographie est relativement plate et oscille entre environ 36.50 NGF et 38.50 NGF selon les accidents.

Le contexte urbain autour est encore celui d'une zone commerciale entourée de grands espaces de stationnement et d'une voirie omniprésente. La future requalification du parvis Saint Philibert a pour vocation d'en donner un caractère urbain, afin d'accompagner l'arrivée des futurs habitants, mais également de tisser des liens entre les zones urbaines morcelées. La requalification de la voie au sud de la parcelle amènera également de l'urbanité, et permettra de définir l'ensemble des accès du projet.

1.3 PROGRAMMATION

Il a été convenu, en concertation avec les villes de Lille et Lomme, la réalisation de 124 logements dont 30 % de logements sociaux, ainsi qu'une résidence étudiante sociale de 300 logements pour le compte de All La Catho. Cette résidence vient remplir la part sociale des 700 chambres de la résidence ECLA en cours de construction à proximité directe du site. De plus, sur demande de la ville, le rez de chaussée intègre 450 m² de surface commerciale dans le bâtiment A, en relation avec le nouveau parvis Saint Philibert. Enfin, un parking, en sous-sol, vient répondre aux besoins en stationnement des programmes précédemment cités, en conformité avec le Plan Local d'Urbanisme.



Vue depuis le Parvis Saint Philibert sur le projet.

2_PRÉSENTATION DU PROJET

2.1_IMPLANTATION DU PROJET ET MORPHOLOGIE URBAINE

Le projet se veut en continuité de la forme urbaine de la résidence ECLA, sous forme de peigne, ce qui crée des porosités entre la partie nord et sud de la parcelle, reliant la zone naturelle avec la nouvelle voirie urbaine. Les bâtiments sont ainsi tous alignés à ces deux limites.

A l'est, une servitude de cour commune, permet de mutualiser l'aménagement d'un parvis commun aux deux résidences étudiantes en projet. La forme urbaine de ce bâtiment est celle d'une barre, comme les constructions voisines, dans le but d'offrir un maximum de respiration entre les bâtiments, renforçant la porosité nord-sud, et maximisant leur ensoleillement. La forme arrondie en plan permet de ne pas avoir de vis à vis frontal entre les habitants des différents ensembles. Elle est également garante d'une identification assez forte du programme pour les usagers.

A l'ouest, 124 logements sont construits dans trois bâtiments A, B et C. Toujours dans l'alignement avec la résidence ECLA, le projet présente la forme urbaine d'un îlot ouvert. Le bâtiment A s'aligne avec la limite du parvis, et avec des bâtiments projetés plus au sud de celui-ci qui permettront d'isoler le centre commercial, et recréer un front bâti partiel. Il bénéficie d'une orientation Est-Ouest, et possède 6 niveaux en plus du Rez de Chaussée dont une attique, culminant ainsi à 22 m de hauteur. Le bâtiment B s'implante en limite sud de la parcelle, disposant d'une orientation Nord-Sud, longeant la nouvelle voie. Il se développe en R+5 et a une hauteur de 19m. Les logements situés en Rez de Chaussée sont surélevés de 80 cm par rapport à la chaussée afin de bénéficier de plus d'intimité. Le bâtiment C se retrouve lui en limite nord de la parcelle; et isolé d'une voie de circulation, dans la continuité des peignes. Il dispose également de 5 étages supérieurs faisant 18 m de hauteur. Les logements à rez de chaussée sont au même niveau que les halls, et disposent de jardins.

Un parking en sous sol relie ces trois bâtiments et développe 150 places sur un seul niveau conformément au PLU.



Coupe perspective de la voie sud sur les façades du projet, intégrant à gauche, la résidence ECLA



Schéma de principe des clôtures et domanialités du projet. Plan paysager en date du 18 octobre 2024

2.2 ACCÈS ET SÉCURISATION DES ESPACES :

Logements collectifs :

Accès piéton et vélos

Piétons et cyclistes accèdent à leurs logements en entrant tous par un accès situé sur la voie sud, amenant à une placette en cœur d'îlot qui dessert l'ensemble des halls d'entrées. Chaque local vélo disposera d'un accès direct depuis l'extérieur ainsi qu'un cheminement intérieur jusqu'au hall d'entrée. Ils disposeront de racks de stationnement à double étage grâce à une hauteur sous plafond supérieure à 3m et qui permet de minimiser la surface nécessaire. Un traitement architectural spécifique permettra de marquer cette entrée depuis l'espace public, afin de faciliter l'adressage de l'ensemble de la résidence.

Accès véhicules

Les véhicules motorisés accéderont au parking souterrain depuis une rampe placée à l'extrémité Est du bâtiment B, et accessible depuis la nouvelle voie sud.

Déchets

Chaque hall d'entrée dispose de son propre local ordures ménagères dimensionné en fonction des recommandations de la MEL. Il est accessible depuis l'intérieur ainsi que l'extérieur des bâtiments. Une présentation de ces déchets sur l'espace public lors des jours de collecte sera à prévoir dans les usages de la résidence.

Résidence étudiante :

Accès piétons :

Les piétons accèdent au hall d'entrée de la résidence étudiante en empruntant le parvis commun depuis la voie sud, pour arriver au centre du bâtiment, dans un hall traversant, largement vitré, et disposé d'une hauteur sous plafond conséquente (3m70)

Accès vélos :

Les étudiants se déplaçant à vélo accèdent à un local couvert et sécurisé directement depuis la voie sud du site. Les 300 emplacements seront disposés sur des racks à double hauteur. Un accès de part et d'autre du local permettra aux étudiants de regagner directement les espaces communs de la résidence sans avoir à repasser par le parvis.

Accès véhicules :

Le preneur a indiqué dans son programme ne vouloir que 3 places de stationnement aérien destinées au personnel, ainsi qu'aux déménagements et livraisons de la résidence. Ces emplacements seront situés au sud de la parcelle, en relation avec la résidence, côté ouest afin de les mettre à distance de l'accès piéton et du parvis.

Déchets:

Le local déchets en RDC a été dimensionné en fonction des recommandations du preneur. Il dispose d'un accès intérieur situé sur le chemin de la sortie des étudiants, et d'un accès extérieur donnant directement sur le parvis. Le/la gardien.ne sera chargé.e d'acheminer les bennes jusqu'à la voie publique pour le ramassage.

Domanialité des espaces libres de construction :

A l'est, le parvis commun aux deux résidences sera géré par celles-ci. Cet espace permettra également d'atteindre la zone naturelle au nord du site, c'est pourquoi il est proposé qu'il soit ouvert au public. L'espace sera ainsi clôturé avec une ouverture des portails dans une amplitude horaire définie afin de pouvoir également le fermer la nuit.

Entre la résidence étudiante et les logements, le terrain sera géré et occupé par la résidence étudiante pour y accueillir les espaces extérieurs inclus au programme et proposer différents aménagements paysagers aux étudiants.

Le coeur d'îlot sera clôturé et occupé uniquement par les habitants des logements collectifs.



Vue détaillée sur un angle de façade de logement, creusé par les loggias.

2.3 ASPECT EXTÉRIEUR DES CONSTRUCTIONS

Dans un but de clarification et d'identification des programmes, nous proposons une différenciation esthétique entre la résidence étudiante et les trois bâtiments de logements. D'une part, cela permet de rapprocher la résidence étudiante et ECLA, tout en offrant une urbanité plus forte au programme de logements.

Le traitement des façades s'inspire de son voisin, afin de former un ensemble dans le paysage urbain garant de son intégration dans le territoire. Les façades sont en bardage bois pré-grisé, d'essence et de teinte similaire à celui d'ECLA. Au rez-de-Chaussée, les menuiseries, ainsi que la tôle perforée clôturant le local vélo sont en aluminium thermolaqué. Aux étages, les menuiseries seront en bois et leur encadrement en bois ou aluminium thermolaqué, comme la résidence ECLA. L'ensemble donne ainsi un aspect sobre à cette résidence, discret, sans pour autant être austère, grâce à la façade continue que permet la courbe.

Les logements sont conçus d'une façon uniforme dans leur aspect, mais présentant une diversité dans les teintes. Les façades seront revêtues de plaquettes en terre cuite émaillée ou de carreaux de céramique. Au rez de chaussée, les éléments de serrurerie et les menuiseries des commerces et des halls d'entrée seront en aluminium thermolaqué. Aux étages, les baies vitrées, de dimension unique, seront en bois ou PVC plaxé.

L'aménagement paysager des espaces extérieurs a été confié à l'agence de paysage LAND. La synthèse des documents sera réalisé dès la phase APD.



Cartographie dynamique du PLU3 de la MEL. En rouge, l'emplacement réservé F4.

2_CONFORMITÉ DU PLU3 : ZONE UCO 2.1.1.

Il n'a pas été établi de certificat d'urbanisme concernant les parcelles du site de projet. Le PLU 3, entré en vigueur depuis le 18 octobre 2024.

Emplacement réservé F4 :

Il s'agit d'un emplacement réservé d'infrastructure dédié à l'aménagement du parvis Saint Philibert et des voiries attenantes. Le contour de cet emplacement réservé est décrit dans le plan de zonage du PLU 3 de la MEL.

A l'heure actuelle, le projet empiète sur cet emplacement en prenant pour hypothèse un tracé rectiligne de la voirie au sud du site. Une modification de l'implantation pourrait être à étudier si le tracé était amené à être modifié. Une étude AVP doit être finalisée par la mairie avant la fin de l'année 2024.

Emprise au sol

50% d'emprise au sol maximum (habitation, commerce, activités de service, tertiaire).

Le projet présente actuellement un coefficient de 35.4 %.

Hauteur maximale des constructions

Hauteur maximale de 22m.

Le projet respecte la règle de hauteur maximale. Les bâtiments A et D, disposant de 6 étages supérieurs, atteignent cette hauteur maximale à l'acrotère.

Implantation par rapport aux voies et emprises publiques

- À l'alignement des voies.

Le projet s'implante à l'alignement de la rue du Grand But sur sa limite Ouest, en cohérence avec les futurs bâtiments projetés dans le schéma d'aménagement urbain en cours. Dans un but de respect de cet alignement, sans toutefois disposer de l'axe précis de cet alignement, l'implantation du bâtiment A, et la forme du parking sur lequel il s'implante pourrait être amené à modification.

Implantation par rapport aux limites séparatives

En limite latérale :

- Bande 15m : les constructions doivent jouxter les limites séparatives ; $\geq 3m$
- Pour les unités foncières $\geq 12m$ de façade : retrait $\geq 3m$ et $L \geq H/2$ autorisé par rapport à une seule limite
- Pour les unités foncières $\geq 15m$ de façade : retrait $\geq 3m$
- Toute construction en limite séparative max 3.50m de hauteur, dans un gabarit de 45°

En limite non latérale :

- Hauteur autorisée en limite à 3m 50 dans un gabarit de 45°

Les règles d'urbanisme concernant le prospect, et détaillés ci-dessus ne sont pas respectés, en concertation avec la mairie de Lille lors des différentes réunions, pour les raisons suivantes :

- A l'Est de la parcelle, le gabarit de hauteur n'est pas respecté afin de créer une relation urbaine entre les deux résidences. Une servitude de cour commune sera à définir pour concevoir les aménagements du parvis en relation avec la résidence ECLA.

- Au nord de la parcelle, les constructions s'alignent avec la résidence précédemment citée dans un but d'harmonie urbaine en limite de propriété. L'implantation de ces derniers est possible car Océanis Immobilier intègre dans son terrain d'assiette la parcelle de la zone naturelle au nord de la parcelle. C'est ainsi que ce gabarit ne s'applique pas de la même manière aux deux projets.

Dans les deux cas, une dérogation au PLU sera demandée dans le permis de construire, en argumentant en faveur d'une cohérence architecturale et paysagère de l'ensemble urbain qui sera construit.

Stationnement

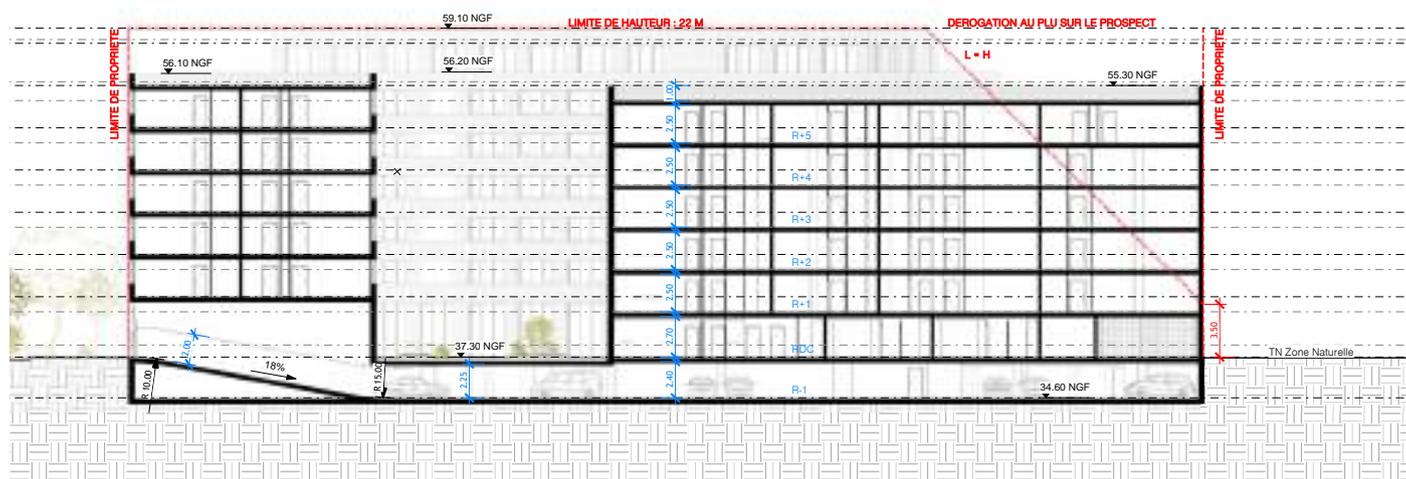
Secteur S2 . Secteur de bonne qualité de desserte (Proximité immédiate de la station de métro St Philibert).

Le nombre de places de stationnement des véhicules est déterminé en tenant compte de la nature de l'établissement : Sur les 152 places prévues en sous sol, 141 sont dédiées aux logements, dont 17 places visiteurs.

Remarque : les places concernant les logements sont limités par l'article 151-35 du code de l'urbanisme, indiquant qu'il ne peut être exigé plus d'une place par logement libre et 0.5 par logement locatif social.

6 places sont dédiées aux commerces du bâtiment A.

La résidence étudiante n'intègre que 3 places, conformément aux besoins cités dans le programme du preneur. Le PLU 3 indique qu'il faut, en secteur S2, au minimum une place par logement, qui équivaut dans ce cas à trois places



Coupe transversale de la parcelle. Dérogation au PLU concernant le prospect. Réduction à l'échelle 1:500.

d'hébergement. Une dérogation aux obligations de stationnement sera également à intégrer au permis de construire, avec l'argumentaire établi par All La Catho (preneur) sur les besoins de ses étudiants en se basant sur des résidences existantes, notamment la résidence située à proximité dans le quartier Humanicité, dont la situation est identique. Le parc de stationnement et les places respectent les dimensions minimales requises : emplacement de 2.30m x 5m avec un dégagement de 5.50 mètres.

Stationnement vélo

Chaque bâtiment possède son propre local vélo, dimensionné selon 2 législations :

- L'arrêté du 30 juin 2022 relatif à l'aménagement des locaux vélos dans les constructions neuves demandant à minima que chaque logement dispose d'un emplacement pour les T2 et 2 emplacements par logement disposant d'au moins 3 pièces principales.

- les dispositions générales applicables à toutes les zones du PLU3 de la MEL en terme d'emplacement selon la surface de plancher, ainsi qu'en terme de surface de local selon le nombre de logements.

Nous partons du principe que l'ensemble des hauteurs sous plafond des rez de chaussées seront supérieurs à trois mètres afin de pouvoir installer des racks à double hauteur, et ainsi optimiser la surface des locaux vélos.

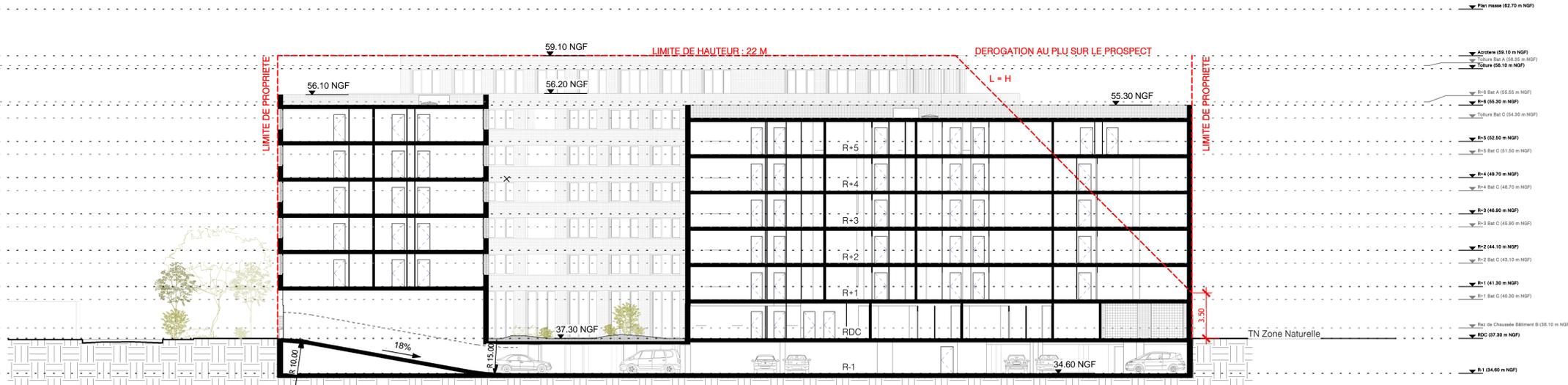
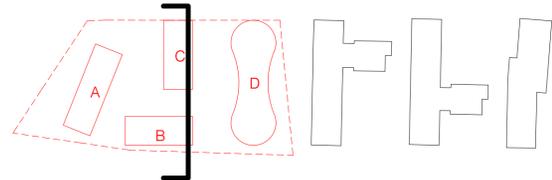
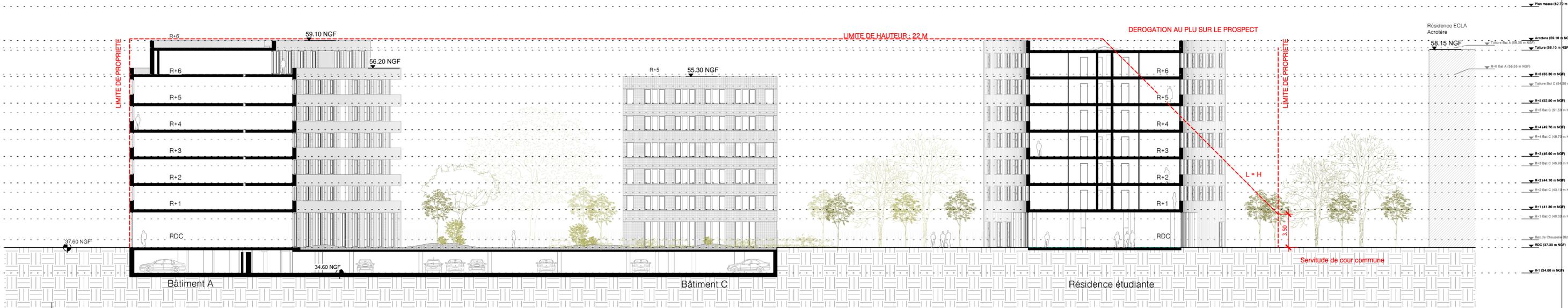
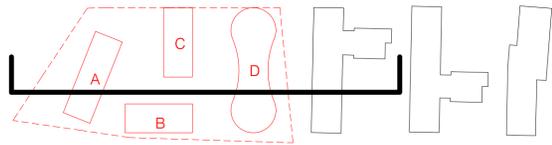
Pour le calcul, chaque emplacement est de dimension minimale de 75 cm x 200 cm représentant 1.5 m² et une largeur de circulation supérieure à 275 cm (conforme à la largeur confortable pour un rack à double hauteur).

Espaces libres

Espace de pleine terre végétalisée = 30% demandé.

Les espaces projetés en pleine terre végétalisée couvrent 3346 m² (soit environ 34% de la parcelle) et bénéficient d'un aménagement qualitatif et arboré.

Coldefy



Grand But : 124 logements
et une résidence étudiante
de 300 lits

Rue du Grand But
59160 LOMME



MAITRE D'OUVRAGE : Carrefour x Nively

ARCHITECTE MANDATAIRE :

Coldefy

ARCHITECTE ASSOCIE :

Coldefy
13 rue Jean Prouvé - 59000 Lille
T +33 (0) 3 20 40 26 80
F +33 (0) 3 20 12 91 01
contact@coldefy.fr - www.coldefy.fr

BET STRUCTURE : Non attribué à cette phase ECONOMISTE : Non attribué à cette phase

BET FLUIDES : Non attribué à cette phase BUREAU DE CONTROLE : Non attribué à cette phase

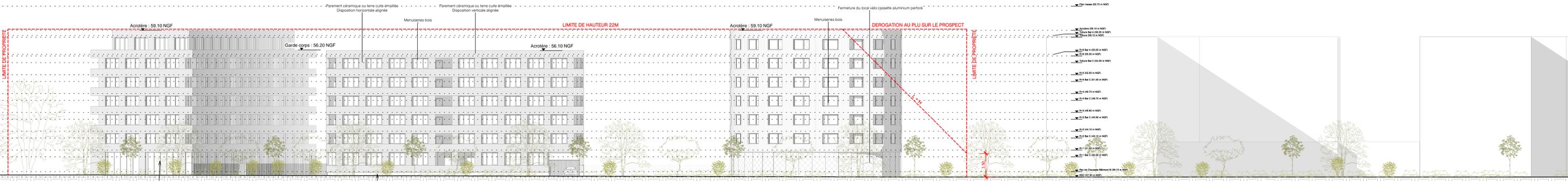
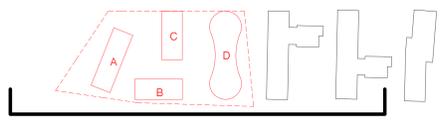
BET VRD :

PROFIL

PAYSAGISTE : LAND Paysagistes

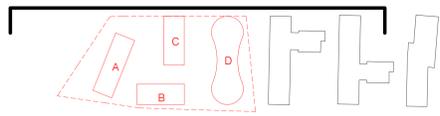
APS	Coupes Générales du projet		
DATE 31.10.2024	23-037	ECHELLE Comme indiqué	

Grand But	APS	CDF	ARC	GEN	CPE	TNV	1201	
PROJET	PHASE	EMETTEUR	LOT	LOT PRO	TYPE	NIVEAU ORDRE	NUMERO	INDICE



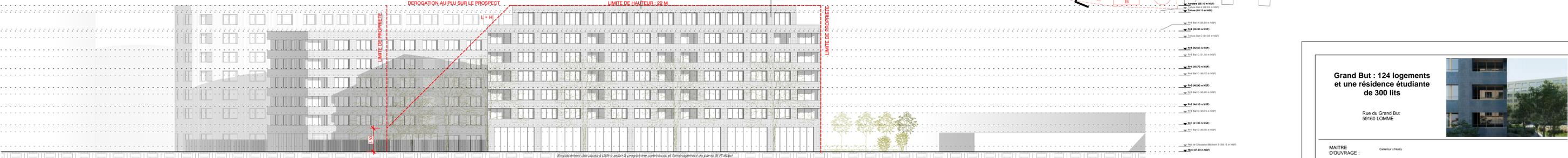
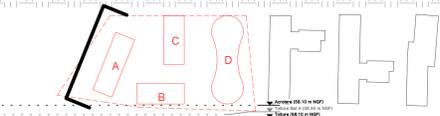
Parvis Saint Philibert Bâtiment A Bâtiment B Résidence étudiante Parvis commun aux deux résidences Résidence ECLA

1 Elevation Sud Est
Ech : 1 : 200



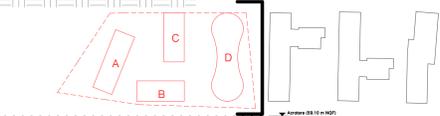
Résidence ECLA Résidence étudiante Bâtiment C Bâtiment A Parvis Saint Philibert

2 Elevation Nord Ouest
Ech : 1 : 200



Zone naturelle Parvis Saint Philibert Centre commercial Carrefour

3 Elevation Ouest sur Parvis
Ech : 1 : 200



Centre commercial Carrefour Parvis commun aux résidences étudiantes

4 Elevation Nord Est sur Résidence Etudiante

Grand But : 124 logements et une résidence étudiante de 300 lits

Rue du Grand But
91160 LOMME

MAITRE D'OUVRAGE : Carreux & Healy

ARCHITECTE MANDATAIRE : **Coldefy**
Coldefy
12 rue Jean Prouvé - 91000 Lile
T +33 (0)3 20 40 28 80
F +33 (0)3 20 12 91 01
contact@coldefy.fr - www.coldefy.fr

ARCHITECTE ASSOCIE :

BET STRUCTURE : Non attribué à cette phase ECONOMISTE : Non attribué à cette phase

BET FLUIDES : Non attribué à cette phase BUREAU DE CONTROLE : Non attribué à cette phase

BET VID : PROFEL

PAYSAGISTE : LAND Paysagistes

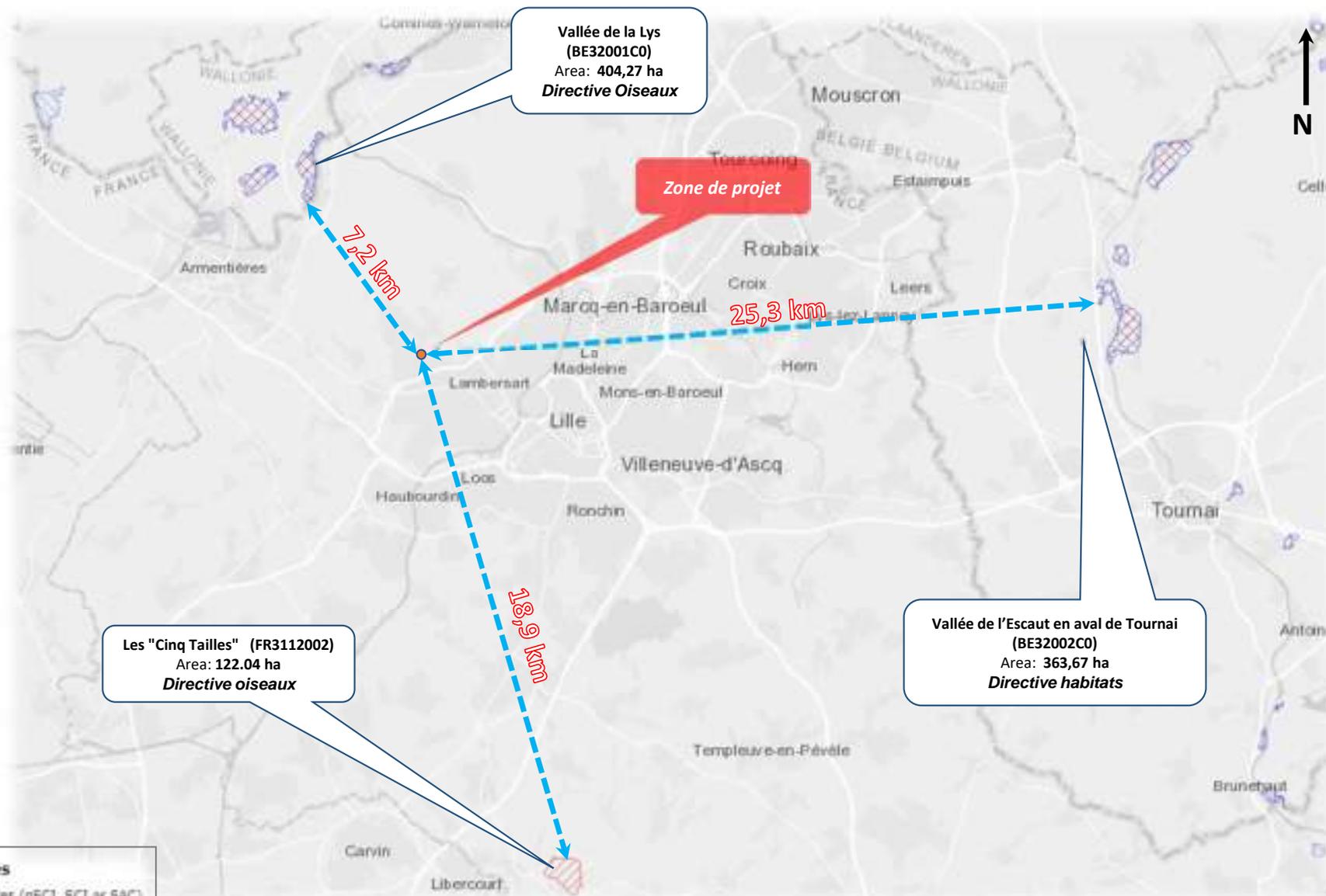
APS Elevations Générales du projet
DATE 31.10.2024 23-037 ECHELLE Comme indiqué

Grand But	APS	CDF	ARC	GEN	CPE	TNV	1202	1
PROJET	PROJE	DEVELOP	EST	LOI PRG	TYPE	TRACER	NUMERO	PROJE

L'entrepreneur est tenu de vérifier les cotes, et en cas d'erreur d'en avoir l'architecte.

Annexe 7 : Localisation des zones NATURA 2000 les plus proches

Sources : D.R.E.A.L. Hauts-de-France / Natura 2000 Europe



Vallée de la Lys
(BE32001C0)
Area: 404,27 ha
Directive Oiseaux

Zone de projet

Les "Cinq Tailles" (FR3112002)
Area: 122,04 ha
Directive oiseaux

Vallée de l'Escaut en aval de Tournai
(BE32002C0)
Area: 363,67 ha
Directive habitats

Natura2000 Sites
Habitats Directive Sites (pSCI, SCI or SAC)
Habitats Directive Sites (pSCI, SCI or SAC)
Birds Directive Sites (SPA)
Birds Directive Sites (SPA)

La zone de projet se trouve en dehors des zones Natura 2000.

Les plus proches sont:

- La Vallée de la Lys (BE32001C0) Directive Oiseaux, installée à 7,2 km au Nord Ouest de la zone de projet;
- La Vallée de l'Escaut en aval de Tournai (AreaBE32002C0) Directive habitats installée à 25,3 km à l'Est de la zone de projet;
- Les « Cinq Tailles » (FR3112002) Directive oiseaux, installée à 18,9km au Sud de la zone de projet.



ANNEXE A : CARACTERISTIQUES DE L'ETAT INITIAL DU SITE

Projet Immobilier sur une emprise artificialisée Rue du Grand But à LOMME

Annexe A.1. : Aléa retrait-gonflement des argiles

Sources : Prim.net / Géorisques



La zone de projet est reprise en zone d'aléa moyen vis-à-vis du risque retrait-gonflement des argiles.

Légende:

-  Zone de projet
-  Aléa fort
-  Aléa moyen
-  Aléa faible

Annexe A.2. : Localisation des Zones à Enjeu Eau Potable

Sources : Agence de l'Eau Artois-Picardie / S.D.A.G.E. Artois-Picardie



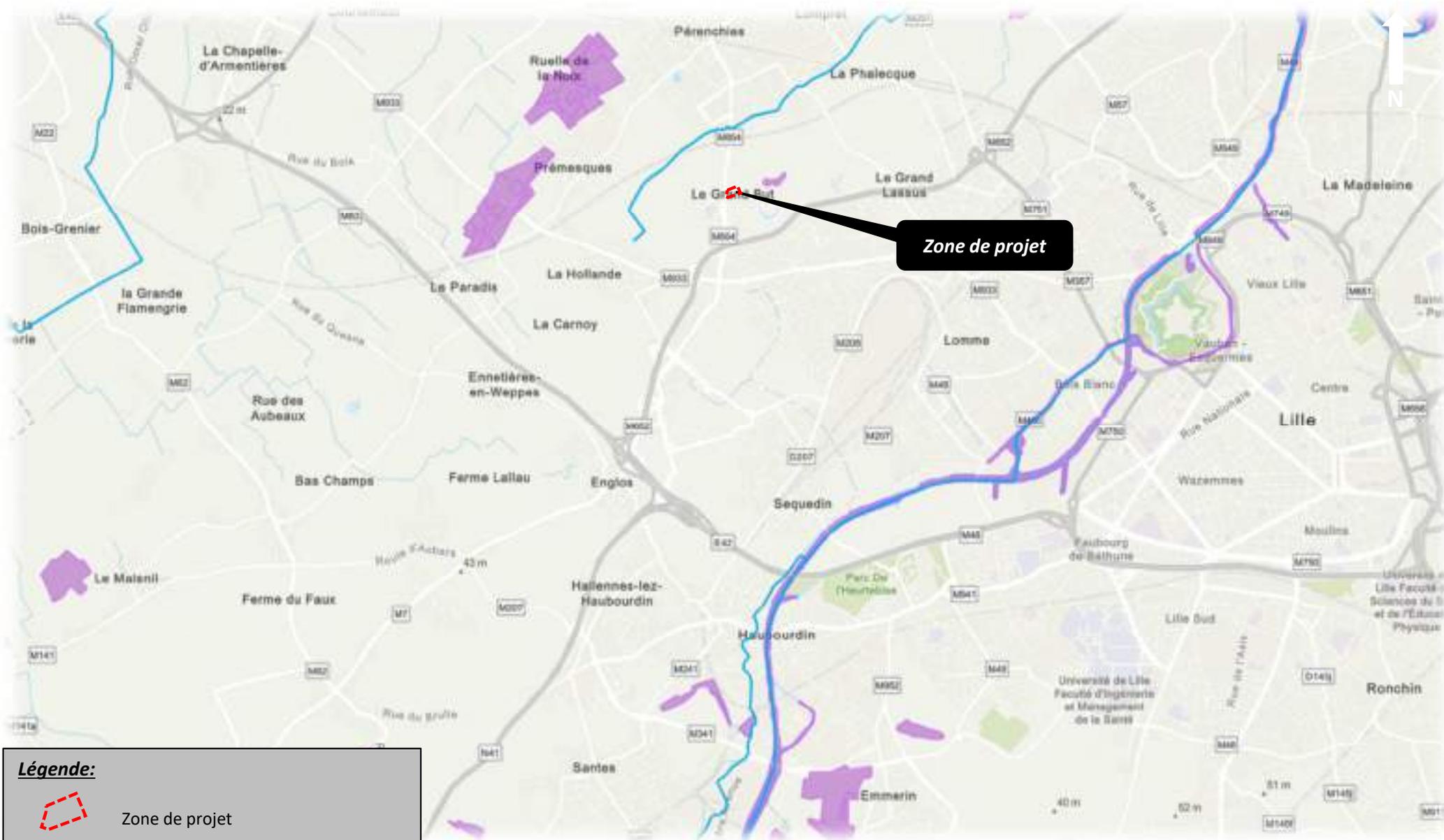
Légende:

-  Zone de projet
-  Zonage à enjeu eau potable

La zone de projet se situe en dehors des zones à enjeu eau potable au SDAGE Artois-Picardie.

Annexe A.3. : Localisation des Zones à Dominante Humide

Sources : Agence de l'Eau Artois-Picardie / S.D.A.G.E. Artois-Picardie



Légende:



Zone de projet



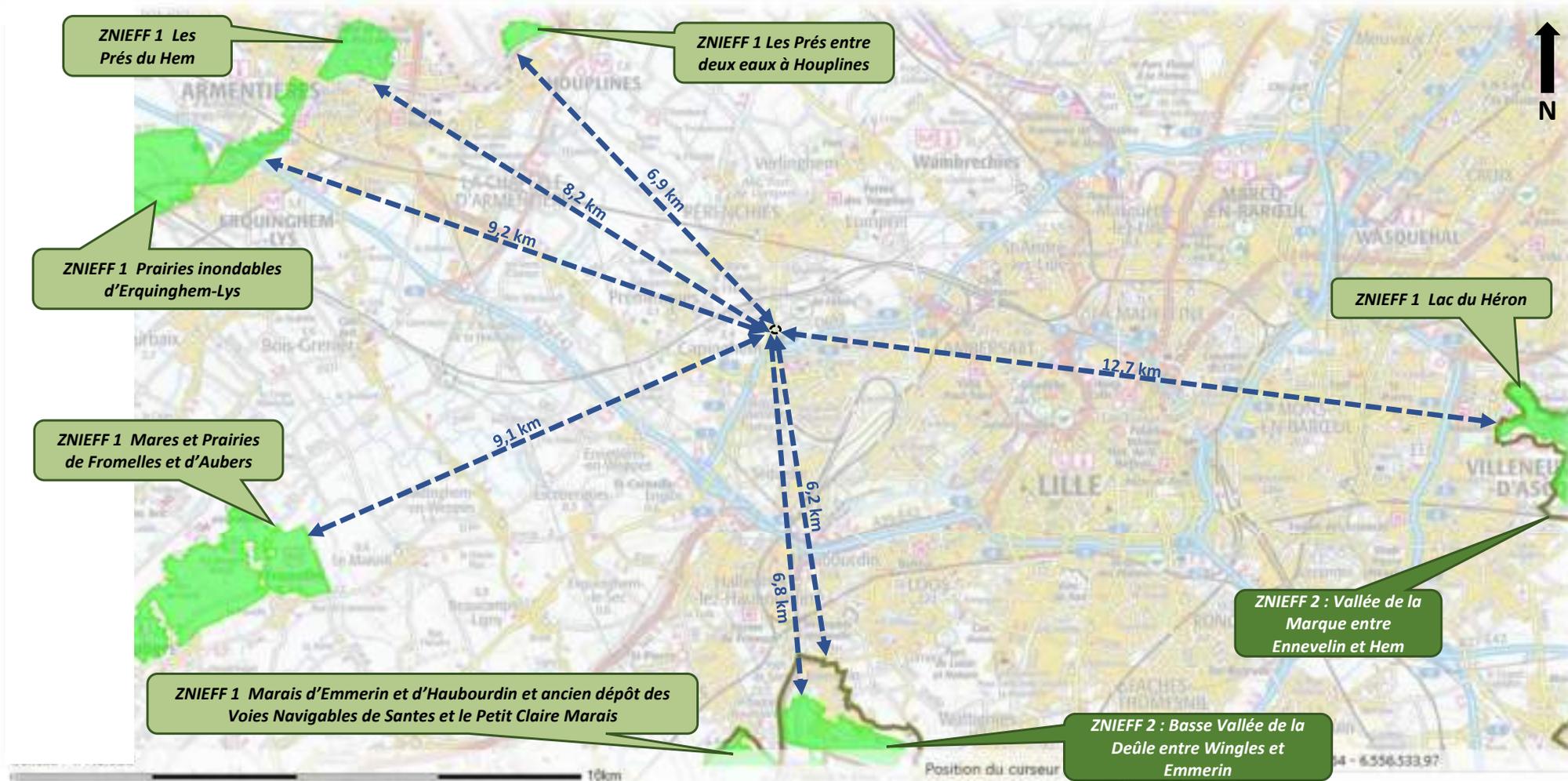
Zones à dominante humide
identifiées au S.D.A.G.E.

La zone de projet ne fait pas partie des zones humides identifiées au S.D.A.G.E. Artois-Picardie.

A noter que le site correspond actuellement à un parking et est donc imperméabilisé sur la quasi-totalité de sa surface.

Annexe A.4. : Localisation des Z.N.I.E.F.F. les plus proches

Source : D.R.E.A.L. Hauts-de-France



Zone de projet non reprise dans les zones naturelles (ZNIEFF). Les plus proches sont:

ZNIEFF I:

- Les Prés entre deux eaux à Houplines, installée à environ 6,9 km au Nord-Ouest de la zone de projet ;
- Les Prés du Hem, installée à environ 8,2 km au Nord-Ouest de la zone de projet ;
- Prairies inondables d'Erquinghem-Lys, sise à environ 9,2 km au Nord-Ouest de la zone de projet ;
- Mares et Prairies de Fromelles et d'Aubers, sise à environ 9,1 km au Sud-Ouest de la zone de projet ;
- Marais d'Emmerin et d'Haubourdin et ancien dépôt des Voies Navigables de Santes, sise à environ 6,8 km au Sud de la zone de projet ;
- Lac du Héron, installée à 12,7 km environ à l'Est de la zone de projet ;

ZNIEFF II :

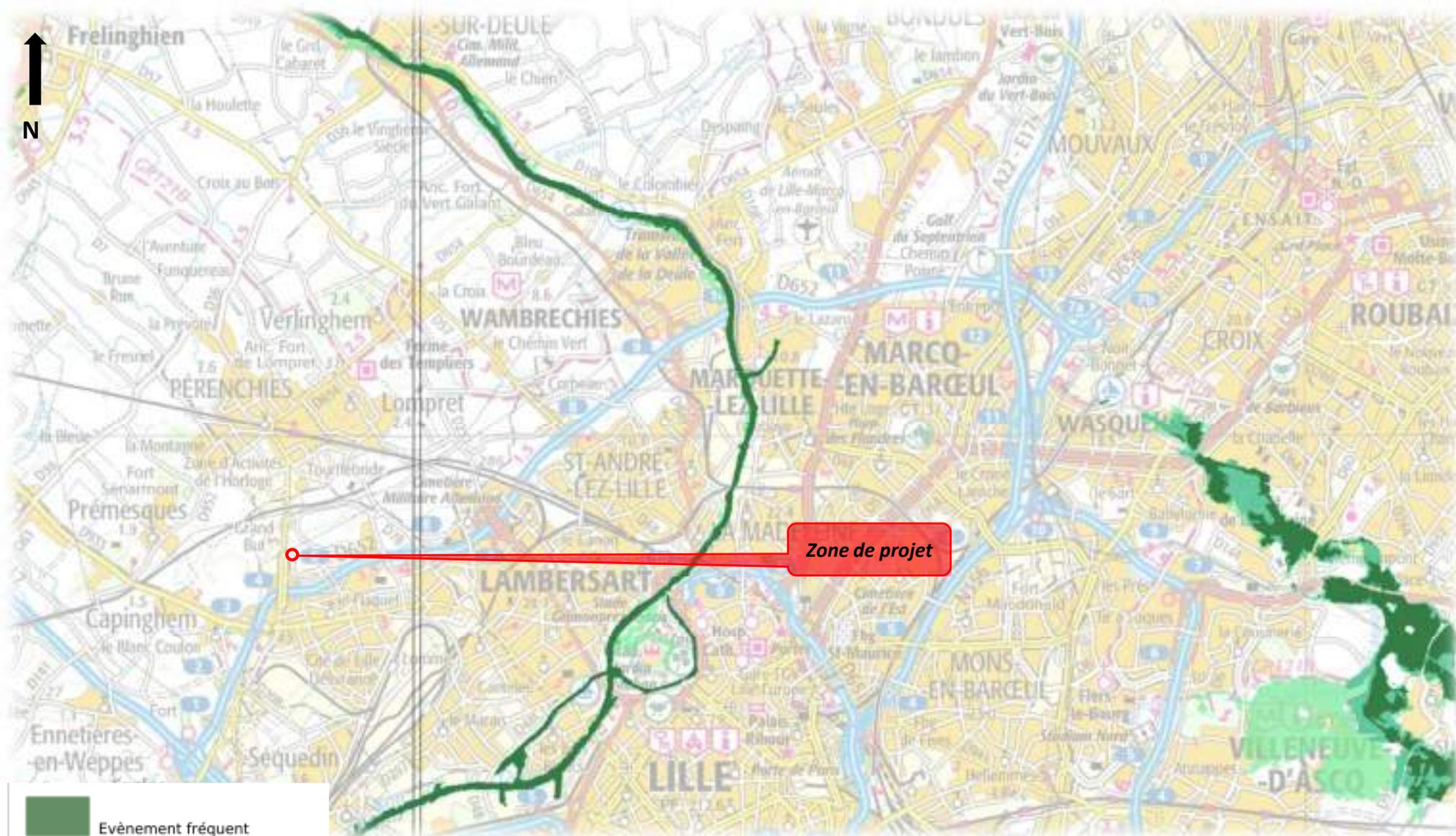
- Basse Vallée de la Deûle entre Wingles et Emmerin sise à environ 6,2 km au Sud de la zone de projet ;
- Vallée de la Marque entre Ennevelin et Hem, installée à 12,7 km à l'Est de la zone de projet.

Légende:

- Zone de projet
- ZNIEFF1
- ZNIEFF2

Annexe A.5. : Territoires A Risques Important d'Inondation

Source : Prim.net / Géorisques



La zone de projet n'est pas reprise dans le TRI de la Deule ni dans le TRI de la Vallée de la Marque.

Annexe A.6. : Classement sonore des infrastructures de transport terrestres

Source : Nord.gouv.fr



Légende:

 Zone de projet

-  1=Dist. autour de la voie: 300m
-  2=Dist. autour de la voie: 250m
-  3=Dist. autour de la voie: 100m
-  4=Dist. autour de la voie: 30m
-  5=Dist. autour de la voie: 10m

Au regard de l'arrêté préfectoral de classement sonore des infrastructures terrestres du Nord datant du 26 février 2016, on s'aperçoit que **la zone de projet s'inscrit en majeure partie dans une zone impactée par le bruit d'infrastructure de transport à savoir :**

- La M654 (Rue du Grand But à Lomme), classée en catégorie 3, installée en limite Ouest du site et dont les secteurs affectés par le bruit s'étendent sur 100 m de part et d'autre de l'emprise de la voie.

Au regard du positionnement du projet, **une étude de Bruit avec mesures in-situ a été réalisée.** Cette étude est jointe en Annexe C.

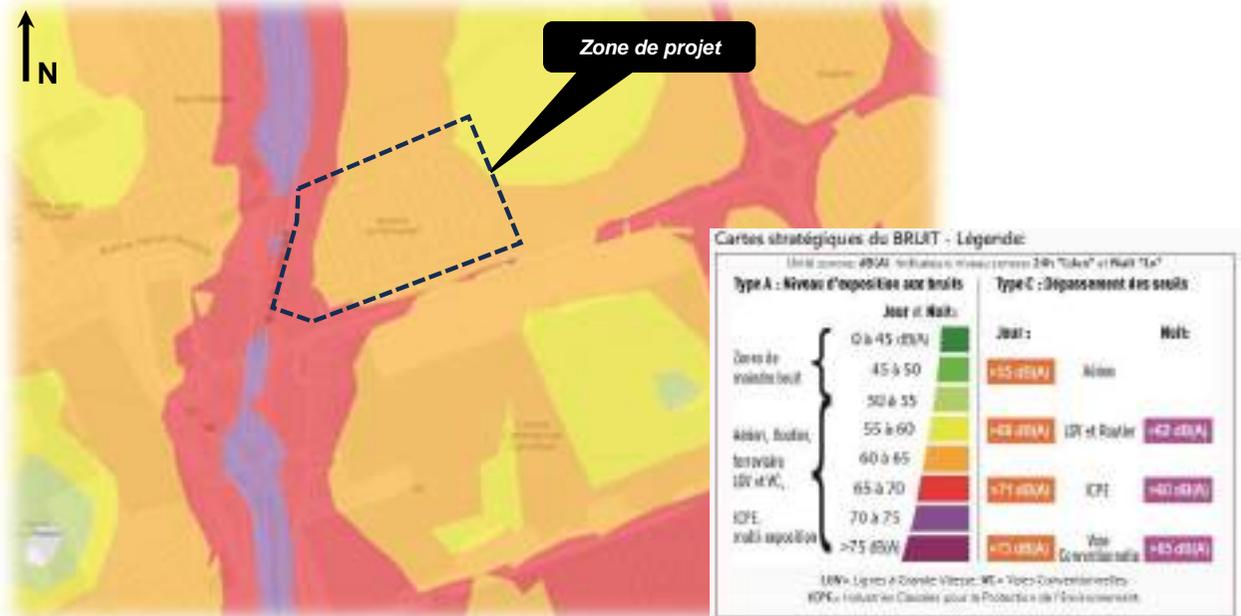
Annexe A.7. : Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

Source : Commune de Lomme - PPBE

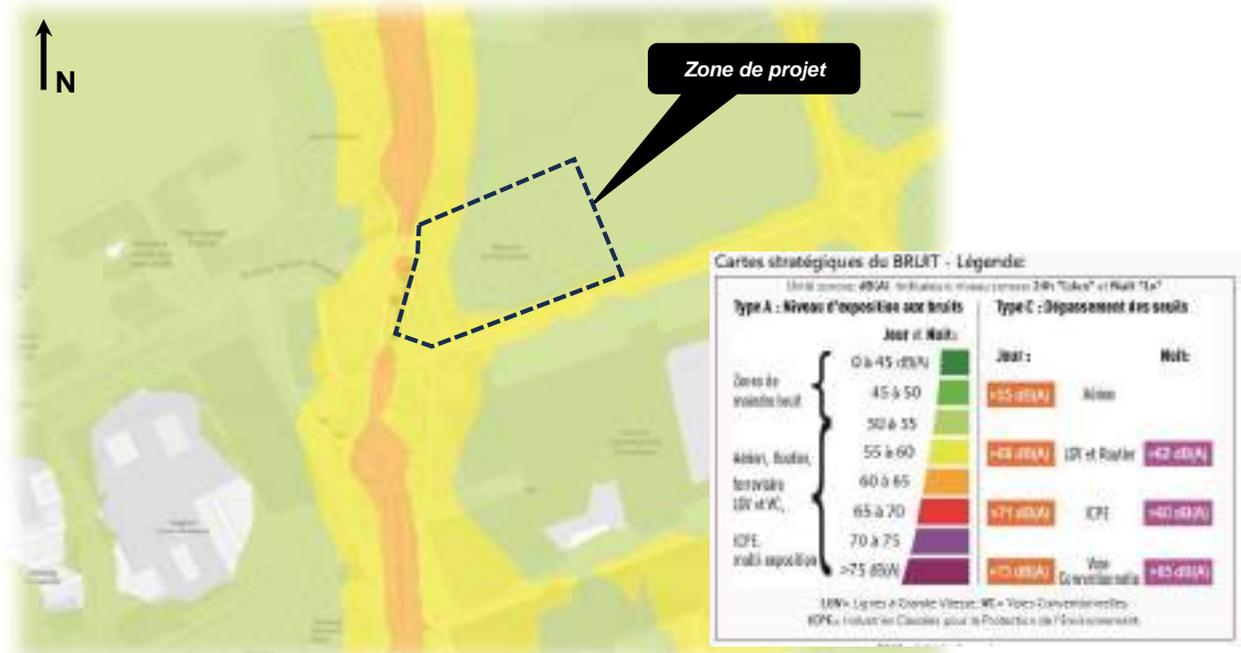
Un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) est un document stratégique sur un territoire (ou une infrastructure) pour la gestion du bruit dans l'environnement. C'est un dispositif de proposition et d'orientation d'actions de la politique d'évaluation et de gestion du bruit dans l'environnement, dont les Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) sont l'outil de diagnostic.

Au regard des cartes stratégiques, la zone de projet se situe au sein d'une zone exposée au bruit que ce soit de jour ou de nuit notamment sur la frange longeant le Rue du Grand But et la voie d'accès. A noter que la zone calme la plus proche se situe au Nord-Est correspondant au Parc Naturel urbain de Lomme.

Au regard de ces éléments de contexte, une étude acoustique a été menée sur site par le bureau d'études ARMONI qui a procédé à la réalisation de mesures in-situ. Cette étude est jointe en Annexe C.



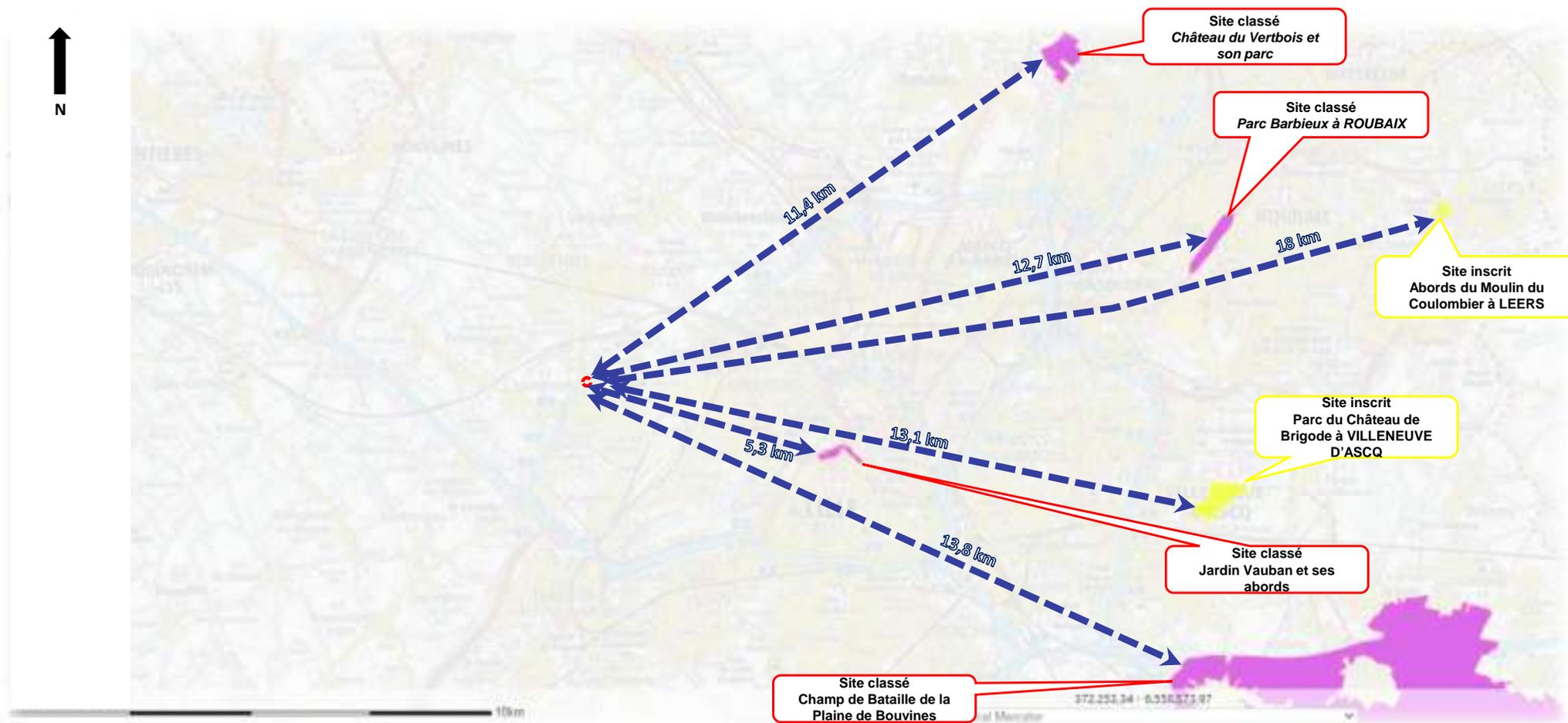
Carte Stratégique du bruit de Jour



Carte Stratégique du bruit de Nuit

Annexe A.8.: Localisation des sites et paysages classés et inscrits par rapport à la zone de projet

Source: DREAL Hauts de France



Au regard de cet extrait de carte, la zone de projet se trouve à environ :

Légende:



Zone de projet



Paysage/ site classé

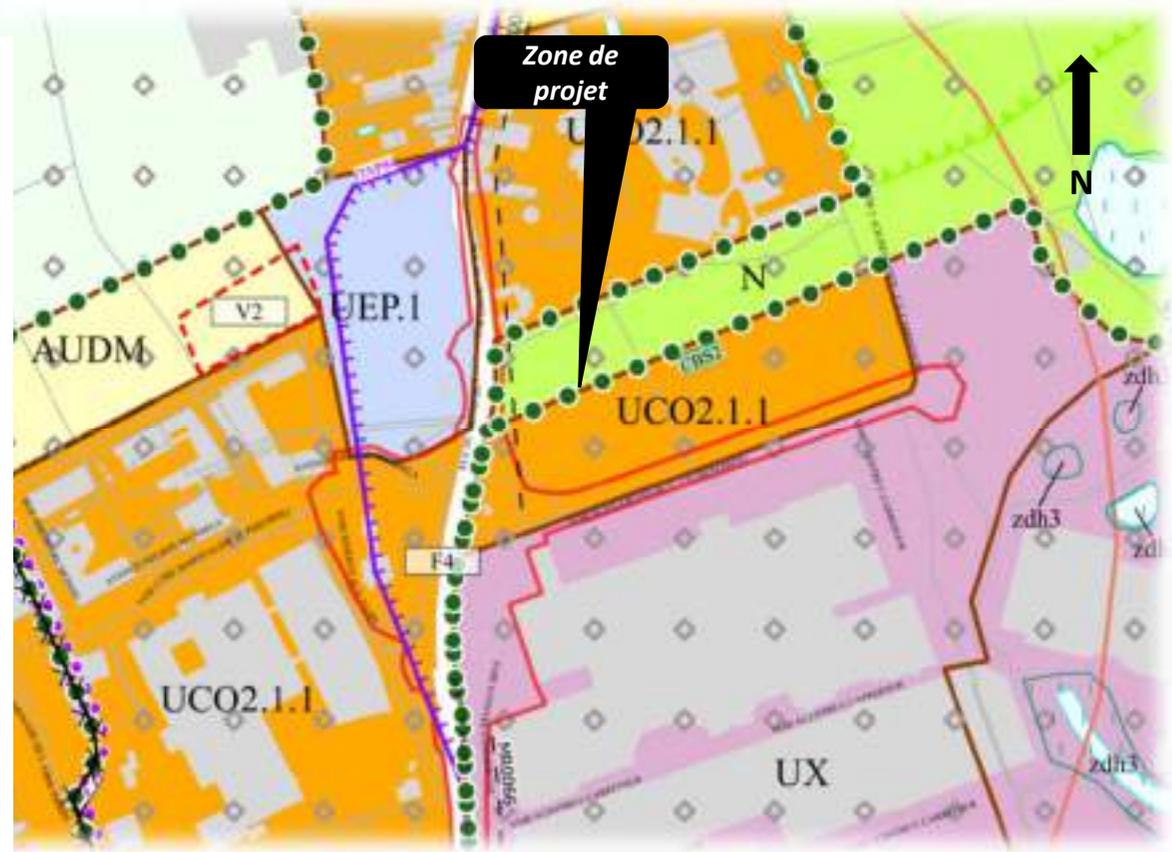


Paysage /site inscrit

- **5,3 km du Site Classé « Jardin Vauban et ses abords » ;**
- 11,4 km du Site Classé « Château du Vertbois et son parc » ;
- 12,7 km du site classé « Parc Barbieux à Roubaix » ;
- 13,1 km du site inscrit « Parc du Château de Brigode à Villeneuve d'Ascq » ;
- 13,8 km du site classé « Champ de Bataille de la Plaine de Bouvines » ;
- 18 km du site inscrit « Abords du Moulin du Coulombier à Leers ».

Annexe A.9.: Extrait du plan de zonage du PLU

Source: PLU3 de la MEL



- Zone de projet reprise en zone UCO2.1.1 correspondant à des zones urbaines mixtes en tissu mixte dense des Villes de la Couronne Urbaine;
- Un emplacement réservé d'infrastructure s'inscrit en limite de projet pour l'Aménagement du parvis Saint-Philibert et de la Rue du Grand But (F4). Cet ER s'inscrit sur une surface de 3,64 ha au profit de la MEL.
- La zone de projet est également concernée par un Secteur de performance énergétiques et environnementales renforcées (SPEER).
- Elle s'inscrit également en secteur de CBS2.

Enfin, le projet s'inscrit dans une OAP globale (OAP84 au PLU3) qui s'étend sur 120 ha.

Annexe A.10.: Desserte en transports en commun/ modes doux

Sources: Google Maps / Ilévia / SNCF Hauts-de-France

Desserte en bus

La zone de projet s'installe en face du pôle d'échanges LOMME SAINT-PHILIBERT desservi par ligne 2 de Métro et par une multitude de lignes de bus dont la Liane 99 et la Corolle 02.

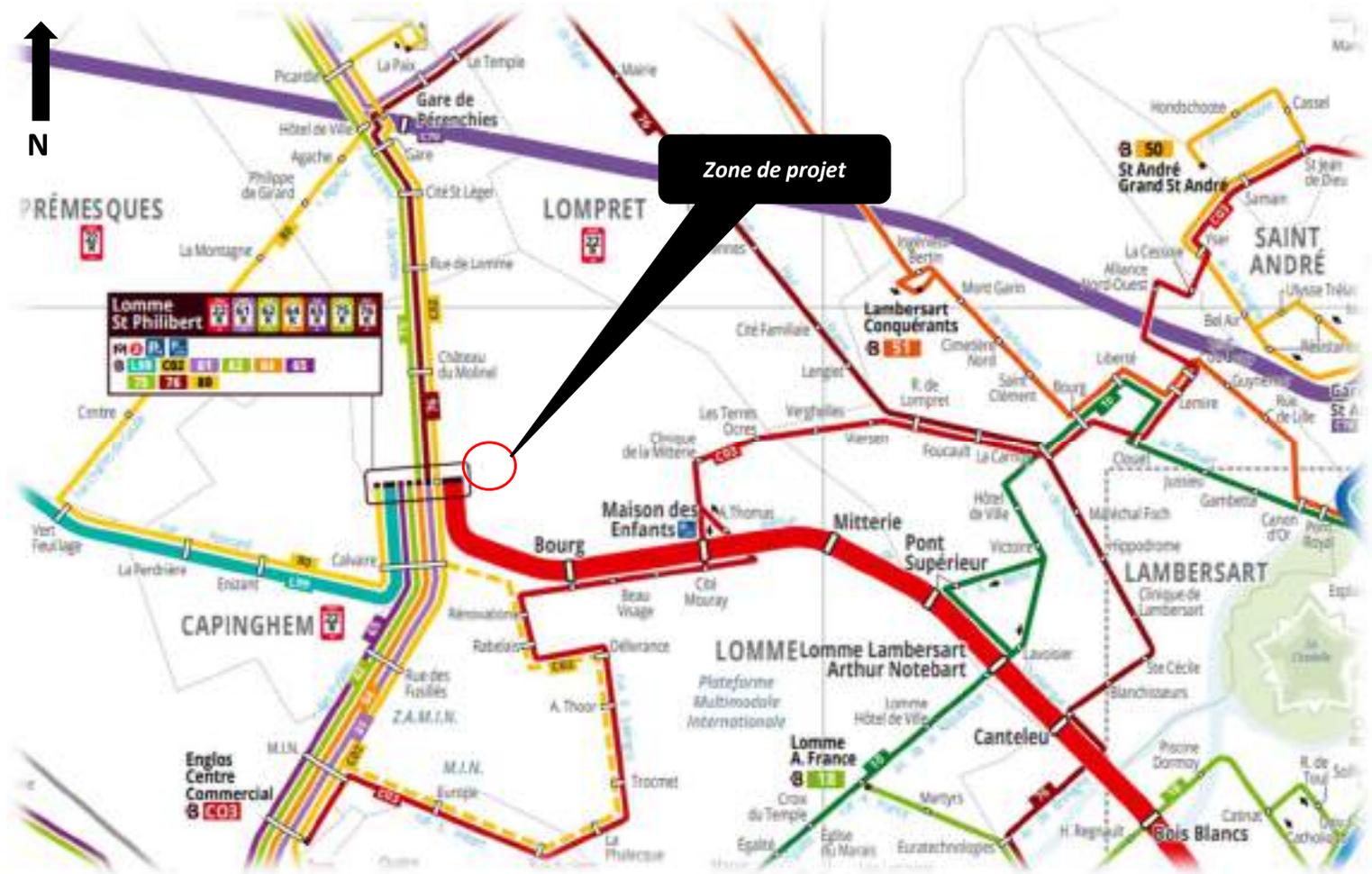
A noter qu'un parking P+R existe également en pied de station permettant une réelle alternative à l'usage de la voiture.

Cheminements doux existants

Un réseau de cheminements doux existe permettant de rejoindre les différentes polarités ainsi que les espaces verts et de loisirs installés au Nord de la zone de projet.

Des aménagements cyclables complémentaires sont prévus à court/moyen terme dans le cadre du réaménagement de la Rue du Grand But. Il convient de préciser qu'un parking sécurisé à vélos existe à l'entrée du parking P+R.

D'autres cheminements créés en accompagnement de voirie (trottoirs et bandes cyclables) permettent d'assurer les connexions inter-quartiers et notamment entre les zones d'habitat / les équipements / les commerces et services présents dans ce secteur.



L'ensemble de ces cheminements permettra ainsi aux futurs usagers de la zone de se promener ou de se déplacer en toute sécurité vers les arrêts de bus, vers la station de métro ou vers les différents espaces composant la ville.

Dans le cadre du projet, un réseau de cheminements doux complémentaire sillonnera en cœur de site offrant ainsi de nouvelles connexions sur les cheminements doux existants et permettant de rendre plus rapide les déplacements vers et depuis les différentes polarités et arrêts de bus/métro.

ANNEXE 5d : TABLEAU RECAPITULATIF PROGRAMMATION/STATIONNEMENT
Construction d'un ensemble immobilier sur une emprise artificialisée Rue du Grand But à LOMME

	<i>Résidence Etudiante</i>	<i>Logements collectifs</i>	TOTAL
Programmation	Résidence Etudiante de 300 lits	124 logements + 450 m ² environ de commerces <i>répartis en 38 logements sociaux et 86 logements en Accession</i>	
Surface	10 039 m ² environ		10 039 m ² environ
Surface Plancher(*)	7 500 m ² environ	9 600 m ² environ <i>répartis en 9 150 m² environ de logements et 450 m² environ de commerces</i>	TOTAL SDP = 17 100 m ² environ
Gabarit des bâtiments	R+6 soit 22 m	3 bâtiments nommés A / B et C aménagés en R+5 à R+6 soit 22 m au maximum + 1 niveau de sous-sol	
Accès viaire / modes doux	1 accès viaire depuis le parvis réaménagé		
Stationnement VL	5/6 places aériennes en pied de bâtiment	Parking sous-sol de 150 places environ	150 places privatives + 5/6 places privées en pied de la Résidence Etudiante
Stationnement vélos	1 local Vélos de 149 places (en RDC)	Bât A : 1 local vélos de 71 places (en RDC) Bât B : 1 local vélos de 56 places (en RDC) Bât C : 1 local vélos de 57 places (en RDC)	333 places vélos réparties en 4 locaux vélos
Procédures Administratives engagées et phasage	Dépôt de Permis de Construire au 1er Trimestre 2025 Démarrage des travaux de démolition de parking et de construction des bâtiments envisagé 2ème semestre 2025 Livraison des 1ères constructions mi/fin 2027		



ANNEXE D : DEFINITION DES IMPACTS ET MESURES ERC

Projet Immobilier sur une emprise artificialisée Rue du Grand But à LOMME

THÉMATIQUES	ÉTAT INITIAL	ENJEU	IMPACTS DU PROJET	MESURES PRÉVUES POUR ÉVITER/RÉDUIRE/COMPENSER	IMPACT RÉSIDUEL
<p><u>LES CIRCULATIONS ET DÉPLACEMENTS</u></p> <p><i>Schéma de circulation, trafic et sécurité</i></p>	<p>Une étude de trafic a été réalisée par le bureau d'études EGIS sur la base de données de comptages connues et récentes eu égard aux études portées par la MEL dans le cadre du réaménagement du parvis Saint-Philibert. Cette étude est jointe en Annexe B.</p> <p>En situation de référence le contexte circulaire du projet de développement Grand But apparaît favorable, même si les bonnes conditions d'accessibilité automobiles s'effectuent aux dépens de la qualité des percolations cyclo-piétonnes, bridant ainsi le potentiel multimodal du pôle d'échange multimodal de Lomme Saint-Philibert.</p>	FORT	<p>Impact permanent sur le trafic aux abords de la zone de projet notamment (augmentation des flux de véhicules légers dus principalement aux migrations pendulaires) ;</p> <p>La programmation attendue, avec un large volet de logements étudiants, induirait une demande motorisée estimée à un maximum de 260 vvp en entrée et sortie durant les heures de pointe de la semaine.</p> <p>A ces flux viendront s'ajouter les trafics automobiles induits par l'augmentation de la jauge du Parking-Relais (1 000 places attendues à terme, pour des pics de trafic de près de 500 véhicules aux heures de pointe).</p> <p>En considérant le réseau viarie « fil de l'eau », les projections de trafic aboutissent à des résultats contrastés, avec en particulier un point noir circulaire mis en lumière au niveau de la sortie de l'avenue Mandela, déjà contrainte en situation de référence, et qui serait quasi impraticable en HPS projetée.</p> <p>Impact permanent dû à l'accroissement de la demande en places de stationnement.</p>	<p>Un projet de requalification de l'axe Grand But et du parvis St-Philibert est étudiée par la Métropole Européenne de Lille. Ce projet, qui supprimerait les carrefours giratoires pour mettre en œuvre des carrefours à feux plus sécurisés pour les différents usagers, aboutirait à des résultats circulatoires globalement satisfaisants. Les tests de capacité réalisés dans le cadre de la présente étude montrent que la proposition urbaine permettrait de répondre aux besoins des différentes polarités du territoire, existantes et à venir, dont les projets Ecla et Grand But.</p> <p>Comme évoqué précédemment, l'accès viarie au site se fera depuis la voie d'accès Sud desservant actuellement le centre commercial. Depuis cette voie, il sera ainsi possible de rejoindre le parking sous-sol aménagé sous les bâtiments A&B /C ainsi que 5/6 places publiques aménagées en pied de la Résidence Étudiante pour le gardien et les déménagements / livraisons.</p> <p>Le projet étant positionné dans un secteur de très bonne desserte en transports en commun, il bénéficie d'une norme en stationnement réduite.</p>	FAIBLE
<p><i>Déplacements actifs et alternatifs</i></p>	<p>La zone de projet s'installe en face du pôle d'échanges LOMME SAINT-PHILIBERT desservi par ligne 2 de Métro et par une multitude de lignes de bus dont la Liane 99 et la Corolle 02.</p> <p>A noter qu'un parking P+R existe également en pied de station permettant une réelle alternative à l'usage de la voiture.</p> <p>Un réseau de cheminements doux existe permettant de rejoindre les différentes polarités ainsi que les espaces verts et de loisirs installés au Nord de la zone de projet.</p> <p>Des aménagements cyclables complémentaires sont prévus à court/moyen terme dans le cadre du réaménagement de la Rue du Grand But. Il convient de préciser qu'un parking sécurisé à vélos existe à l'entrée du parking P+R.</p> <p>D'autres cheminements créés en accompagnement de voirie (trottoirs et bandes cyclables) permettent d'assurer les connexions inter-quartiers et notamment entre les zones d'habitat / les équipements / les commerces et services présents dans ce secteur. (Cf. Annexe 6)</p>	FAIBLE	<p>Impact permanent positif dû à l'augmentation des flux de cyclistes et de piétons induisant ainsi une réduction des flux de véhicules légers et donc une réduction des rejets de polluants atmosphériques.</p> <p>Création d'un maillage de cheminements doux qui aura un impact positif permanent sur la convivialité, la mixité sociale et générationnelle à la fois à l'échelle du projet mais aussi pour les habitants du secteur en général.</p> <p>Impact permanent sur la fréquentation des transports en commun.</p>	<p>Ainsi, le projet assurera les besoins des futurs usagers tout en prenant en compte l'offre déjà développée en Transports en commun. La réglementation du PLU impose la création d'un certain nombre de places à l'échelle du projet. Dans ce cadre, il sera créé environ 150 places de stationnement VL privées en sous-sol et 5/6 places aériennes privées dédiées à la résidence Etudiante.</p> <p>À noter qu'une offre en stationnement vélos sera proposée ceci dans le respect du PLU. Ce sont ainsi 333 emplacements qui seront créés en local vélos aménagés au droit de chacun des RDC des bâtiments.</p>	POSITIF
<p><u>LES CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DU SITE</u></p> <p><i>Topographie</i></p>	<p>L'altimétrie du site a été relevé par un géomètre (cf. Annexe 5a). Elle oscille entre 36,25 m (fond de la noue existante en limite Est) et 38 m (actuel accès au parking).</p>	MODERE	<p>Afin de permettre l'aménagement du site et notamment du sous-sol et ouvrages de tamponnement enterrés/paysagers, l'altimétrie du site sera légèrement modifiée.</p>	<p>Dans le cadre de la conception du projet, nous travaillons au plus proche du niveau du terrain naturel afin d'éviter au maximum les mouvements de terre et donc les déblais et remblais. Néanmoins, les volumes décaissés pour la réalisation des ouvrages de tamponnement des eaux pluviales notamment devront être évacués.</p>	FAIBLE
<p><i>Géologie</i></p>	<p>Une campagne de reconnaissance réalisée par le bureau d'études FONDASOL a été réalisée récemment. Les conclusions de celle-ci seront respectées dans le cadre de la conception du projet.</p> <p>Le site est également classé en zone d'aléa moyen au risque de retrait-gonflement des argiles (cf. Annexe A.1.).</p>	FAIBLE	<p>La nature des sols en place a un impact sur les fondations des constructions ainsi que sur les aménagements (parkings / cheminements doux).</p> <p>Impact de la géologie en place sur la gestion des eaux pluviales.</p>	<p>Dans le cadre des constructions et des aménagements (fondations des bâtiments, réalisation des sous-sol), les recommandations de l'étude de sols seront prises en compte et respectées.</p> <p>Concernant la gestion des eaux pluviales, des échanges sont en cours avec le gestionnaire, à savoir la MEL. Au regard de la géologie et de l'hydrogéologie du site, la 1^{ère} solution recherchée est l'infiltration après tamponnement de l'ensemble des eaux pluviales du projet et en cas d'impossibilité technique, les eaux pluviales se rejettent à débit limité après tamponnement au réseau existant. À noter que le tamponnement des eaux pluviales se fera au plus près du point de chute avec une gestion à la parcelle.</p>	NUL
<p><i>Hydrogéologie</i></p>	<p>Les terrains du projet s'inscrivent en dehors des secteurs à enjeu eau potable (cf. Annexe A.2) et en-dehors de périmètres de protection de captage.</p> <p>Une étude de sols a été menée sur site et les conclusions de celle-ci seront bien entendues prises en compte dans le cadre de la conception du projet.</p>	MODERE	<p>Le projet aura un impact positif sur la recharge de la nappe étant donné qu'il devra être mis en place le tamponnement avant infiltration des eaux pluviales. Néanmoins, en fonction des résultats de l'étude de sols, un rejet régulé aux réseaux sera peut-être rendu nécessaire.</p> <p>D'un point de vue qualitatif, le projet aura un impact limité sur les eaux souterraines étant donné la vocation future du site à savoir l'habitat. A noter que dans le cadre du projet, seul un accès viarie sera connecté sur la voie existante au Sud et permettra d'assurer la desserte du sous-sol. Seules 5/6 places de stationnement aériennes seront créées.</p>	<p>En phase chantier, différentes mesures seront prises afin de pallier à toutes pollutions des eaux de la nappe : bacs de rétention pour le stockage des produits inflammables, enlèvement des emballages usagés, création de fossés étanches autour des installations pour contenir les éventuels déversements accidentels, installation d'une fosse septique pour les sanitaires, Affichage des consignes de sécurité et contrôle, mise en œuvre de plateforme spécifique pour le stationnement des engins de chantier / interdiction de réaliser des opérations d'entretien (vidanges) sur l'emprise du projet....</p> <p>L'interdiction d'usages de pesticides permettra d'éviter toute pollution des eaux de ruissellement qui pourraient rejoindre le sous-sol. Les espaces de circulation douces seront aménagées en surfaces semi-perméables à perméables ainsi que les quelques places de parkings publics.</p>	POSITIF
<p><i>Hydrographie</i></p>	<p>Aucun cours d'eau n'est présent sur ou aux abords du site.</p> <p>Projet installé en dehors d'un Plan de Prévention des Risques Inondations.</p>	FAIBLE	<p>Pas d'impact du projet sur l'hydrographie du secteur.</p>	<p>Pas d'impacts donc pas de nécessité de mettre en place des mesures spécifiques d'autant que l'ensemble des eaux pluviales du site sera tamponné avant infiltration dans le sol et/ou rejet à débit limité au réseau pour la partie non infiltrable. Les ouvrages créés permettront de reprendre le volume induit par une pluie centennale.</p>	NUL
<p><i>Usages de l'eau (Eaux usées)</i></p>	<p>La zone de projet s'inscrit en zone d'assainissement collectif et est desservie par des réseaux collectifs présents aux abords du projet et notamment la Rue du Grand But. À terme, l'ensemble des effluents rejoindra la station d'épuration de Pérenchies/Lomme avant rejet au milieu superficiel.</p>	MODERE	<p>L'apport d'une nouvelle population sur site va induire la création de nouveaux effluents qu'il conviendra de reprendre dans des réseaux à créer avant rejet dans les réseaux publics existants.</p>	<p>À noter que l'ensemble des eaux usées seront collectées puis rejoindront les réseaux EU existants. À terme, l'ensemble des effluents rejoindra la station d'épuration de Pérenchies/Lomme, avant rejet au milieu superficiel.</p>	FAIBLE

THÉMATIQUES	ÉTAT INITIAL	ENJEU	IMPACTS DU PROJET	MESURES PRÉVUES POUR ÉVITER/RÉDUIRE/COMPENSER	IMPACT RÉSIDUEL
<i>Usages de l'eau (Eau potable)</i>	La desserte en eau potable du secteur est assurée par des réseaux structurants d'eau potable (ILEO) sur les abords de la zone de projet et notamment la rue du Grand But. On note également la présence d'hydrants aux abords de la zone de projet assurant la défense incendie du secteur.	MODERE	Le projet induira une augmentation de la consommation en eau potable induite par la construction de ce programme. La desserte du projet sera assurée par des conduites existantes en domaine public.	Afin de minimiser les consommations en eau potable, il sera mis en place des dispositifs hydro-économiques comme par exemple, réservoir double-chasse dans les WC...De plus, les aménagements paysagers seront basés sur une sélection d'espèces végétales à faibles besoins hydriques (choix d'espèces adaptées au sol local et au climat).	FAIBLE
<i>Déchets</i>	La collecte, le tri et la valorisation des déchets est assurée par la Métropole Européenne de Lille.	FAIBLE	Le projet va induire l'arrivée d'une nouvelle population d'usagers générant des déchets supplémentaires : déchets ménagers / déchets recyclables ou non....	Les déchets produits pendant la phase chantier seront évacués vers des centres de traitement appropriés et/ou réutilisés sur place. Dans le cadre du projet, les déchets seront stockés dans des locaux adaptés aménagés au droit de chacun des bâtiments. Pour le ramassage, une aire de présentation de poubelles sera créée. Afin de sensibiliser les usagers au tri..., des échanges avec les services de la Collectivité pourra venir au besoin réexpliquer comment effectuer le tri de ces déchets et les actions pouvant permettre à la réduction à la source de la quantité de déchets.	POSITIF FAIBLE
POLLUTIONS ET RISQUES SANITAIRES <i>Pollution des sols</i>	Les terrains correspondent à une surface imperméabilisée de type parking en enrobés. Les terrains ne sont pas identifiés comme SIS, ex-BASOL par le Ministère de l'Environnement.	FAIBLE	Aucun impact du projet n'est à prévoir.	Aucun impact n'étant identifié, aucune mesure ne doit être mise en place.	FAIBLE
<i>Qualité de l'air</i>	La programmation attendue, avec un large volet de logements étudiants, induirait une demande motorisée estimée à un maximum de 260 uvp en entrée et sortie durant les heures de pointe de la semaine et aura donc un impact réduit au regard de la situation actuelle du secteur. On note également l'absence de sources industrielles potentielles en proximité immédiate et pouvant participer à la dégradation significative de la qualité de l'air au droit du projet. Ce sont davantage les émissions locales liées au transport routier (axes de desserte du projet), et plus spécifiquement la Rue du Grand But qui correspondent aux principales sources d'émissions atmosphériques.	FAIBLE	En phase chantier, le projet sera source de poussières et dans une certaine mesure de polluants atmosphériques liés au fonctionnement des engins et circulations automobiles sur le secteur. Après aménagement, le projet aura une incidence limitée sur la qualité de l'air du secteur. Les sources de polluants seront induites via les systèmes de production énergétiques, les rejets de ventilation (moyens de chauffage au sens large) ainsi que par la circulation automobile.	Il sera mis en place une Charte Chantier à faibles nuisances qui permettra de minimiser les impacts pendant la phase chantier (arrosage/ humidification afin de limiter les envols de poussières/ organisation des rotations des engins de chantier...). Les émissions en polluants ne devraient pas engendrer d'évolution significative des teneurs en polluants dans la bande d'étude. Dans un objectif de sobriété énergétique et de préservation de la qualité de l'air, des réflexions sont en cours mais non abouties à ce stade (panneaux solaires/ bornes IRVE...). Au regard de la proximité avec le pôle d'échanges Saint-Philibert, de la vocation de la zone (résidence étudiante sur une partie du site) et afin de réduire le flux de véhicules légers induits par la zone de projet, une politique d'incitation à l'usage des modes doux sera conduite conformément aux objectifs affichés des documents réglementaires. L'offre en modes doux sur ce secteur étant déjà existante et sera renforcée dans le cadre des études menées par la MEL sur le secteur, elle sera complétée par la création de liaisons douces internes garantissant le confort des usagers mode doux. Ces cheminements doux permettront de sillonner au travers des espaces créés et ainsi rejoindre les aménagements existants ceci afin de rejoindre les différentes polarités du territoire et notamment le pôle d'échanges Saint-Philibert. De plus, la conception vertueuse des logements répondant aux objectifs de la RE2020 cap 2025 permettra de minimiser les rejets de polluants dans l'air. Il sera mis en place des matériaux biosourcés dans les constructions ceci conformément au Pacte Lille Bas carbone.	FAIBLE FAIBLE
<i>Émissions odorantes</i>	Aucune nuisance olfactive n'est recensée aux abords de la zone de projet.	FAIBLE	La nature du projet n'entraînera pas de nuisances olfactives.	Aucune mesure spécifique n'est à prendre.	NUL
<i>Pollution lumineuse</i>	Le site constitue un îlot au sein de quartiers urbanisés le long de la Rue du Grand But et des aménagements existants au x abords et notamment la station de métro, l'Hôpital et le centre commercial.	FAIBLE	Le projet va induire des émissions lumineuses par l'éclairage des espaces de circulation (accès / modes doux).	Conformément à la réglementation, les objectifs de réduction des pollutions lumineuses seront respectés dans le cadre de l'équipement mis en place en extérieur comme en intérieur. L'éclairage public se veut discret avec une gestion de fonctionnement optimisée. Les sources LED, vecteurs d'économie en matière de production de lumière, seront complétées par la mise en place de détecteurs de présence.	FAIBLE
<i>Vibrations</i>	Le site ne s'inscrit pas dans un secteur concerné par des vibrations.	NUL	De manière temporaire durant la phase chantier, le projet est susceptible d'engendrer des vibrations liées à la démolition, à l'aménagement et à la construction des bâtiments ainsi qu'aux engins de chantier en service.	En phase chantier, ces vibrations ne seront pas directes car il n'y a aucune construction mitoyenne avec un immeuble existant. Lors de la phase d'exploitation des bâtiments aucune vibration ne viendra altérer la qualité de vie des habitants voisins.	FAIBLE
<i>Acoustique</i>	Au regard de l'arrêté préfectoral de classement sonore des infrastructures terrestres du Nord datant du 26 février 2016, on s'aperçoit que la zone de projet s'inscrit en majeure partie dans une zone impactée par le bruit d'infrastructure de transport à savoir : - La M654 (Rue du Grand But à Lomme), classée en catégorie 3, installée en limite Ouest du site et dont les secteurs affectés par le bruit s'étendent sur 100 m de part et d'autre de l'emprise de la voie. Au regard des cartes stratégiques du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), la zone de projet se situe au sein d'une zone exposée au bruit que ce soit de jour ou de nuit notamment sur la frange longeant le Rue du Grand But et la voie d'accès. À noter que la zone calme la plus proche se situe au Nord-Est correspondant au Parc Naturel urbain de Lomme. Au regard du positionnement du projet, une étude de Bruit avec mesures in-situ a été réalisée. Cette étude est jointe en Annexe C. Le site a fait l'objet d'une modélisation informatique et d'une simulation de propagation des bruits afin d'établir une carte de bruit de la zone représentant l'état initial. On y distingue donc majoritairement des zones à plus de 60 dB(A) sur la zone de projet. Dès que l'on se retrouve un peu plus à l'écart, les niveaux sonores s'abaissent jusque 50dB(A).	MODERE	Le projet n'engendre que très peu de modifications du trafic routier. Lors des périodes de pointes du matin et du soir sur les axes routiers il en est de même pour les flux générés par le projet car ils sont liés aux déplacements domiciles/lieu de travail. Le critère d'émergence global est respecté pour l'ensemble des habitations ou lieux sensibles, proches ou éloignées du projet d'aménagement. Les bruits générés sont de même nature que les existants, le projet n'engendrera pas d'émergence spectrale Les accès au projet se font par des axes existants ; l'impact acoustique est ainsi minimisé. En phase travaux (impacts temporaires), le trafic lié au chantier induira temporairement une augmentation de la circulation de poids lourds et d'engins et donc de niveaux équivalents sonores vis à vis des habitations situées sur leurs parcours. L'impact devrait être minime si la provenance des poids lourds est le même que lors de l'exploitation	Aucun logement existant ne sera surexposé aux bruits routiers créés par le projet. Aucune prescription aucune mesure de compensation n'est à prévoir. Sur base de la modélisation établie, et du contexte du projet, il sera imposé un affaiblissement acoustique de façade supérieur à 30 dB pour l'ensemble des logements en bordure des voies créées notamment pour le bâtiment A. En phase travaux, le projet pourra induire des nuisances sonores pour les riverains, néanmoins, ceux-ci seront réalisés en jours ouvrés et en journée afin de minimiser la gêne occasionnée.	FAIBLE

THÉMATIQUES	ÉTAT INITIAL	ENJEU	IMPACTS DU PROJET	MESURES PRÉVUES POUR ÉVITER/RÉDUIRE/COMPENSER	IMPACT RÉSIDUEL
<i>Consommation de l'espace et Artificialisation</i>	La zone de projet correspond à un espace artificialisé à savoir un parking en enrobés.	MODERE	Dans le cadre du projet, même si une partie des terrains restera imperméabilisée pour l'aménagement des constructions, une large place sera dédiée à l'aménagement d'espaces perméables (espaces verts de pleine terre). La désimperméabilisation d'une partie des sols aura un impact positif sur le phénomène de ruissellement des eaux pluviales.	Afin de minimiser les surfaces imperméables au droit du site, des matériaux semi-perméables seront mis en place notamment au droit des cheminements doux (de type sable stabilisé) mais aussi des parkings perméables permettant la percolation/infiltration de l'eau dans le sol participant ainsi à la désartificialisation des espaces du projet. À ces surfaces semi-perméables s'ajoutent les espaces verts. Il convient de préciser que l'ensemble des eaux pluviales du projet sera tamponné pour une pluie d'occurrence 100 ans (principalement en ouvrages paysagers) avant infiltration.	POSITIF
MILIEU NATUREL ET PAYSAGE Environnement (zonages réglementaires)	La zone de projet s'inscrit en dehors des ZNIEFF. Les plus proches sont : ZNIEFF I : - Les Prés entre deux eaux à Houplines, installée à environ 6,9 km au Nord-Ouest de la zone de projet ; - Les Prés du Hem, installée à environ 8,2 km au Nord-Ouest de la zone de projet ; - Prairies inondables d'Erquinghem-Lys, sise à environ 9,2 km au Nord-Ouest de la zone de projet ; - Mares et Prairies de Fromelles et d'Aubers, sise à environ 9,1 km au Sud-Ouest de la zone de projet ; - Marais d'Emmerin et d'Haubourdin et ancien dépôt des Voies Navigables de Santes, sise à environ 6,8 km au Sud de la zone de projet ; - Lac du Héron, installée à 12,7 km environ à l'Est de la zone de projet. ZNIEFF II : - Basse Vallée de la Deûle entre Wingles et Emmerin sise à environ 6,2 km au Sud de la zone de projet ; - Vallée de la Marque entre Ennevelin et Hem, installée à 12,7 km à l'Est de la zone de projet. (Cf. Annexe A.4).	NUL	Aux vues de la distance et de la nature du projet, aucun impact n'est attendu sur les zonages réglementaires.	Étant donné qu'aucun impact n'est à prévoir sur les zonages réglementaires, aucune mesure ne doit être envisagée.	NUL
<i>Incidence NATURA 2000</i>	La zone de projet est installée en dehors des zones NATURA 2000. Les plus proches sont : - La Vallée de la Lys (BE32001C0) Directive Oiseaux, installée à 7,2 km au Nord-Ouest de la zone de projet ; - La Vallée de l'Escaut en aval de Tournai (AreaBE32002C0) Directive habitats installés à 25,3 km à l'Est de la zone de projet ; - Les « Cinq Tailles » (FR3112002) Directive oiseaux, installée à 18,9km au Sud de la zone de projet. (Cf. Annexe 7).	NUL	Aux vues de la distance et de la nature du projet, aucun impact n'est attendu sur le site NATURA 2000 le plus proche.	Étant donné qu'aucun impact n'est à prévoir sur les sites NATURA 2000, aucune mesure ne doit être envisagée.	NUL
<i>Faune et Flore</i>	Au regard de l'occupation actuelle du site (parking en enrobés), aucun enjeu particulier n'a été mis en évidence.	FAIBLE à TRES FAIBLE	Au regard de l'occupation actuelle du site (parking), aucun enjeu spécifique n'a été mis en évidence sur le site.	Le projet pourra avoir un impact positif, à terme, sur la faune et la flore. En effet, le site est à l'heure actuelle artificialisé sur sa majeure partie. Avec le projet, le site se verra désimperméabiliser sur plus de la moitié de sa surface. Ainsi, le projet créera une nouvelle trame végétale favorable au développement de la biodiversité venant renforcer la trame communale et métropolitaine. Les grands principes envisagés à ce stade sont : - Désimperméabilisation et Renaturation du site : au regard du projet envisagé, le coefficient d'espace de pleine terre sera de 34% permettant de proposer un parti paysager qualitatif, comportant différentes strates favorables au développement de la biodiversité in-situ. Le choix des espèces végétales s'orientera vers des espèces locales rustiques peu consommatrices d'eau et limitant ainsi les opérations d'entretien. La gestion différenciée sera privilégiée pour des raisons écologiques et économiques. Cette coulée verte sera largement plantée participant ainsi à limiter les effets d'îlots de chaleur. - Création d'ouvrages paysagers de tamponnement des Eaux pluviales aux fonctions multiples : hydraulique, paysagère, écologique, pédagogique... Ces ouvrages assureront l'infiltration des eaux pluviales si les conditions hydrogéologiques sont réunies, dans le cas contraire, un rejet à débit régulé au réseau sera très certainement nécessaire. - Végétalisation du cœur d'îlots autant que possible par la mise en place de larges strates végétales diversifiées favorables au développement de la biodiversité ; - Adaptation de l'éclairage au sein du projet permettant ainsi de limiter les perturbations liées à la pollution lumineuse : orientation de la lumière et de la Température des éclairages / lampes LED's avec système de détection de présence afin d'adapter l'éclairage en fonction du besoin ; - la création de parkings paysagers perméables (pour les 5/6 places aériennes créées aux abords de la RE) dont les surfaces devront afficher au minimum 20 % de végétalisation. Elles pourront se décliner sous plusieurs formes de matériaux de type dalles ou pavés gazon. La présence des parkings doit s'inscrire dans une continuité d'espaces verts. - Le mobilier urbain agrémenté et conforte l'aménagement paysager avec néanmoins une volonté de ne pas alourdir l'empreinte énergétique de ce dernier. D'un point de vue entretien, il sera mis en place autant que possible la gestion différenciée également favorable au développement de la biodiversité et à la réduction des entretiens motorisés.	POSITIF

THÉMATIQUES	ÉTAT INITIAL	ENJEU	IMPACTS DU PROJET	MESURES PRÉVUES POUR ÉVITER/RÉDUIRE/COMPENSER	IMPACT RÉSIDUEL
<i>Zone humide</i>	Au regard de l'occupation du site (surfaces imperméabilisées de type parkings en enrobés), la zone de projet ne correspond pas à une zone à dominante humide définie au SDAGE Artois-Picardie (cf. Annexe A.3).	NUL	Aucun impact n'est à prévoir.	Aucune mesure n'est à prévoir étant donné qu'il n'y a pas d'impacts.	NUL
<i>Paysage</i>	Au regard de cet extrait de carte, la zone de projet se trouve à environ : <ul style="list-style-type: none"> - 5,3 km du Site Classé « Jardin Vauban et ses abords » ; - 11,4 km du Site Classé « Château du Vertbois et son parc » ; - 12,7 km du site classé « Parc Barbieux à Roubaix » ; - 13,1 km du site inscrit « Parc du Château de Brigode à Villeneuve d'Ascq » ; - 13,8 km du site classé « Champ de Bataille de la Plaine de Bouvines » ; - 18 km du site inscrit « Abords du Moulin du Coulombier à Leers ». (Cf. Annexe A.8)	FAIBLE	Étant donné la distance avec les sites inscrits, les effets du projet sont nuls. Le projet viendra créer de nouvelles perspectives vers le paysage proche et lointain. Il viendra créer de nouvelles perspectives depuis la Rue du Grand But notamment mais aussi depuis les espaces connexes à l'image du Centre Commercial. À noter que les perspectives paysagères depuis l'extérieur se verront modifiées tout en apportant une plus-value paysagère du fait du développement d'une véritable trame verte et bleue en cœur de site.	Le projet pourra avoir un impact positif, à terme, sur la faune et la flore. En effet, le site est à l'heure actuelle artificialisé sur sa majeure partie. Avec le projet, le site se verra désimperméabiliser sur plus de la moitié de sa surface. Ainsi, le projet créera une nouvelle trame végétale favorable au développement de la biodiversité venant renforcer la trame communale et métropolitaine. Les grands principes envisagés à ce stade sont : <ul style="list-style-type: none"> - Désimperméabilisation et Renaturation du site : au regard du projet envisagé, le coefficient d'espace de pleine terre sera de 34% permettant de proposer un parti paysager qualitatif, comportant différentes strates favorables au développement de la biodiversité in-situ. Le choix des espèces végétales s'orientera vers des espèces locales rustiques peu consommatrices d'eau et limitant ainsi les opérations d'entretien. La gestion différenciée sera privilégiée pour des raisons écologiques et économiques. Cette coulée verte sera largement plantée participant ainsi à limiter les effets d'îlots de chaleur. - Création d'ouvrages paysagers de tamponnement des Eaux pluviales aux fonctions multiples : hydraulique, paysagère, écologique, pédagogique... Ces ouvrages assureront l'infiltration des eaux pluviales si les conditions hydrogéologiques sont réunies, dans le cas contraire, un rejet à débit régulé au réseau sera très certainement nécessaire. - Végétalisation du cœur d'îlots autant que possible par la mise en place de larges strates végétales diversifiées favorables au développement de la biodiversité ; - Adaptation de l'éclairage au sein du projet permettant ainsi de limiter les perturbations liées à la pollution lumineuse : orientation de la lumière et de la Température des éclairages / lampes LED's avec système de détection de présence afin d'adapter l'éclairage en fonction du besoin ; - la création de parkings paysagers perméables (pour les 5/6 places aériennes créées aux abords de la RE) dont les surfaces devront afficher au minimum 20 % de végétalisation. Elles pourront se déclinier sous plusieurs formes de matériaux de type dalles ou pavés gazon. La présence des parkings doit s'inscrire dans une continuité d'espaces verts. - Le mobilier urbain agrément et conforte l'aménagement paysager avec néanmoins une volonté de ne pas alourdir l'empreinte énergétique de ce dernier. D'un point de vue entretien, il sera mis en place autant que possible la gestion différenciée également favorable au développement de la biodiversité et à la réduction des entretiens motorisés.	POSITIF
<i>Patrimoine</i>	La zone de projet n'est pas concernée par des monuments historiques et ne s'inscrit pas dans le périmètre de protection de 500m défini autour des monuments historiques.	MODERE	Aucun impact n'est à prévoir au regard du tissu urbain existant distançant le projet de ces monuments historiques.	Aucun impact n'ayant été identifié, aucune mesure n'est nécessaire.	NUL
<i>Archéologie</i>	Le périmètre d'aménagement se trouve en zone de saisine systématique.	MODERE	L'aménagement de la zone de projet et notamment les travaux de nivellement peut engendrer la découverte et/ou la destruction de vestiges archéologiques.	Dans le cas de la mise à jour de vestiges pendant la phase travaux, ceux-ci seront stoppés et les services de la DRAC seront directement alertés.	FAIBLE
MILIEU HUMAIN ET CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE <i>Population</i>	La commune (Lille-Lomme) compte 236 710 habitants (RGP 2021). Le nombre d'habitants est variable selon les périodes intercensitaires mais principalement marqué par une hausse de la population depuis 1982. Le solde naturel reste positif et relativement homogène tandis que le solde migratoire est assez variable impactant de façon plus ou moins forte l'évolution de la population. Elle compte 127 002 ménages (augmentation des ménages d'une personne et des couples sans enfant /familles monoparentales). Comme sur l'ensemble du territoire national, on assiste au vieillissement de la population (part des plus de 60 ans = environ 14,9%, avec une baisse significative des tranches d'âge 0 à 14 ans).	MODERE	Installation d'une nouvelle population et accueil d'environ 250 habitants supplémentaires auxquelles il convient les habitants de la RE (soit environ 300 habitants supplémentaires) permettant ainsi de répondre à la demande exprimée par la population locale dans le cadre de leur parcours résidentiel (location, accession, logements à loyer modéré...) tout en créant une dynamique d'accueil de populations complémentaires.	Développement d'un programme mixte accueillant des logements collectifs en accession et en locatif social aux typologies variées (T2 à T5) ainsi que des logements Résidence étudiante.	POSITIF
<i>Activités économiques et équipements</i>	Différentes polarités s'inscrivent dans un rayon de moins d'1 km de la zone de projet. La zone de projet s'inscrit dans un tissu urbain dédié principalement à de l'activité / équipements / services. Le site dispose d'une implantation stratégique puisqu'il s'installe en face de la station de métro Saint-Philibert, correspondant à un véritable pôle d'échange (métro/ bus / parking relais VL / bandes cyclables). (Cf. Annexe 6).	FAIBLE	Impact positif sur les commerces et services existants à proximité, même si une nouvelle offre de proximité viendra compléter l'existant (+450 m ² de commerces) ; Impacts positifs temporaires, directs et indirects, liés à la construction des bâtiments, de voirie et réseaux ; Impacts positifs sur les équipements scolaires avec l'apport d'une nouvelle population.	Les impacts étant positifs, il n'y a pas de mesure à prévoir.	POSITIF
<i>Logements et mixité</i>	Le nombre de logements sur la commune est de 143 551 avec 87,8% de résidences principales. À noter qu'environ 27,7% des résidences principales sont occupées par leurs propriétaires. On compte environ 20,5% de logements HLM en 2021 (chiffre en diminution sur les dernières périodes intercensitaires). Le taux d'occupation des logements se situe autour de 1,8 (données RGP 2021). Les logements sont majoritairement des logements de type T2 à T3 représentant 49% des résidences principales.	MODERE	Impact positif sur l'offre de logements (diversification de la typologie de logements / nouvelle offre en résidence étudiante / 30% de logements sociaux) ; Impact positif sur la mixité avec une nouvelle offre de 124 logements collectifs dont 30% de logements locatifs sociaux et une résidence étudiante sociale de 300 lits. Les typologies de logements seront variables allant du T2 au T5 pour les logements libres ou sociaux et des studios pour la Résidence Étudiante.	Aujourd'hui, les effectifs des écoles de Lomme permettent d'accueillir les enfants des 124 logements collectifs. Dès que l'intégralité de la zone de projet sera aménagée, il conviendra avec la commune et les services académiques de l'Éducation Nationale d'étudier les besoins précis. À ce stade, il est impossible de définir précisément les besoins qui seront générés par la zone de projet du fait que certains ménages choisiront peut-être de ne pas scolariser leurs enfants sur la commune mais aussi qu'au vu de la situation de desserrement des ménages, nous ne sommes pas en mesure de définir réellement le nombre d'enfants par logement.	POSITIF
LE CHANTIER	Terrains aujourd'hui laissés en friche.	MODERE	Impacts temporaires positifs sur l'activité économique et notamment pour les entreprises de travaux publics et les activités connexes ; Impacts temporaires négatifs liés au chantier induisant des désagréments pour les riverains et usagers des voies connexes au projet mais aussi pour les ouvriers du chantier et l'environnement : <ul style="list-style-type: none"> - Production de poussières ; - Augmentation du bruit lié à l'usage des engins de chantier ; 	<ul style="list-style-type: none"> - Élaboration d'un planning général des travaux pour coordonner les différents intervenants et limiter les désagréments ; - Les entreprises de travaux publics sont tenues de respecter certaines prescriptions liées notamment : <ul style="list-style-type: none"> • à la propreté des chaussées, aux horaires de travail, à l'entretien des engins, à la conformité avec la réglementation en matière d'insonorisation,... 	FAIBLE

			<ul style="list-style-type: none"> - Perturbation du trafic routier ; - Salissures des voies du domaine public notamment en sortie de chantier dus au passage intempestif des véhicules ; - Nuisances visuelles ; - Risque de pollution des sols et de la ressource en eau pouvant être due à un déversement accidentel d'hydrocarbures, d'eaux de lavages des engins... 	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en place de mesures pour permettre le stationnement dans les meilleures conditions des véhicules des personnes intervenant sur le chantier. Si nécessaire, des itinéraires de délestage seront mis en place pendant la durée des travaux. - Mise en place de dispositions pour prévenir des pollutions aqueuses, accidentelles et des accidents : <ul style="list-style-type: none"> • bacs de rétention pour le stockage des produits inflammables, enlèvement des emballages usagés, installation d'une fosse septique pour les sanitaires, Affichage des consignes de sécurité et contrôle, ... - Mise en place d'un politique de gestion urbaine de proximité adaptée pour les riverains et les usagers. 	
--	--	--	--	---	--