LILLE MÉTROPOLE - COMMUNAUTÉ URBAINE

CAPINGHEM – LOMME (Commune associée à Lille) *(NORD)*

“ TOURNEBRIDE ”

PROJET DE CRÉATION D’UNE ZONE D’AMÉNAGEMENT CONCERTÉ (ZAC)

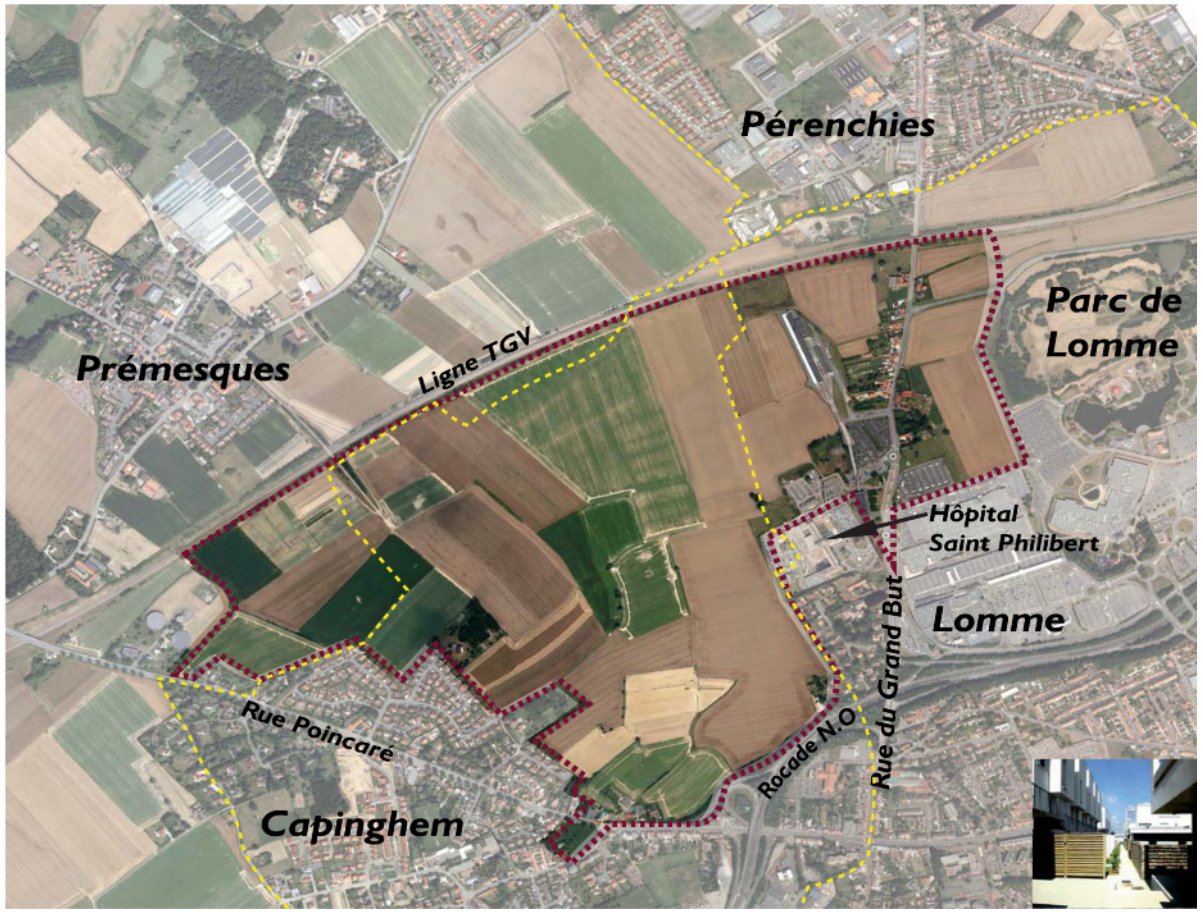
RAPPORT DE PRESENTATION

28/01/2010

I / LE SITE ET SON ENVIRONNEMENT

La commune de Capinghem fait partie des 32 communes rurales de la communauté urbaine de Lille. Elle s'étend sur 1,86 km²
Lomme, commune associée à Lille, fait partie des communes urbaines de la communauté urbaine de Lille et s'étend sur 9,31 km²

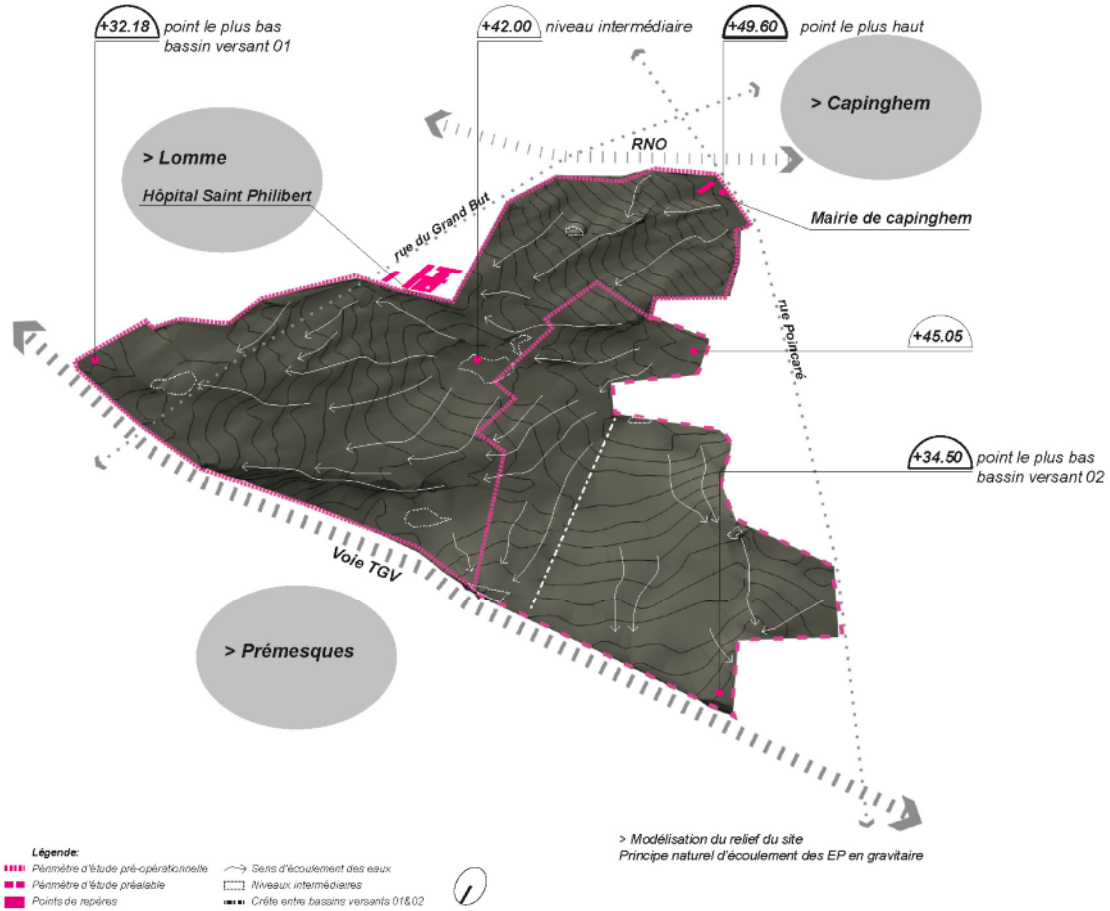
Le site de Tournebride se situe principalement sur les communes de Capinghem et Lomme reliées entre elles par la rue Poincaré à Capinghem et l'avenue de Dunkerque à Lomme, ces deux voies reliant Lille au littoral par l'ancienne nationale devenue désormais la RD 933.
Des coupures physiques franches délimitent le site : la ligne TGV au Nord, la rue Poincaré avec l'échangeur de la RNO (Rocade Nord Ouest) au Sud et la zone commerciale du Grand But à l'Est côté Lomme.



Milieu physique et topographie

Le relief est descendant depuis la rue Poincaré (secteur de la mairie qui culmine à 49.60m) vers la ligne TGV. Les points bas se situent au Nord, sur le territoire de Lomme (secteur du terminal du métro). Un autre point bas accueille la station de relèvement des eaux sur Prémesques.

Par ailleurs, la carte IGN de 1991 mettait en évidence un réseau de becques et de fossés en eau dont la plus importante, la becque du Corbeau traverse la ligne TGV au Nord. Ce réseau a diminué aujourd'hui puisque la becque du Corbeau ne figure plus sur le site, ainsi que la majeure partie des fossés secondaires.



Démographie

Capinghem : en 1999, la commune rassemble une population de 1.524 habitants. Elle a bénéficié d'une croissance démographique rapide depuis 1990, avec sur la décennie, un gain de 354 habitants.. Cela représente un taux d'accroissement moyen annuel de 2.98% de 1990 à 1999. Ce dynamisme relève principalement de l'accueil de nouveaux habitants.

Lomme : commune associée à Lille depuis 2000, elle regroupe en 1999 27940 habitants et affiche une croissance de + 0,57 % par an depuis 1990, soit un gain de 1391 habitants. La commune avait perdu sur la période de 1982 à 1999 1732 habitants. Elle n'a pas encore retrouvé en 1999 son niveau de population de 1982.

Situation du site de Tournebride

Echelle communautaire

Situé au Nord des communes de Capinghem et Lomme, les terrains étudiés se situent à proximité des grandes infrastructures de transport routier d'importance communautaire et régionale. En effet, la RNO relie directement le site à l'A25 et à l'A22.
Les voies de transit sont par ailleurs nombreuses autour du site. Il s'agit notamment de la rue Poincaré, de l'Avenue de Dunkerque. Par ailleurs, le projet de LINO (Liaison Intercommunale Nord Ouest) est envisagé non loin de la zone étudiée. Cependant, ces grandes infrastructures routières d'importance communautaires sont saturées, notamment aux heures de pointe. Si le site bénéficie de la proximité de plusieurs échangeurs sur la RNO, ceux ci sont peu lisibles et subissent régulièrement des remontées de files (notamment le n°5) en période de pointe.

Echelle locale

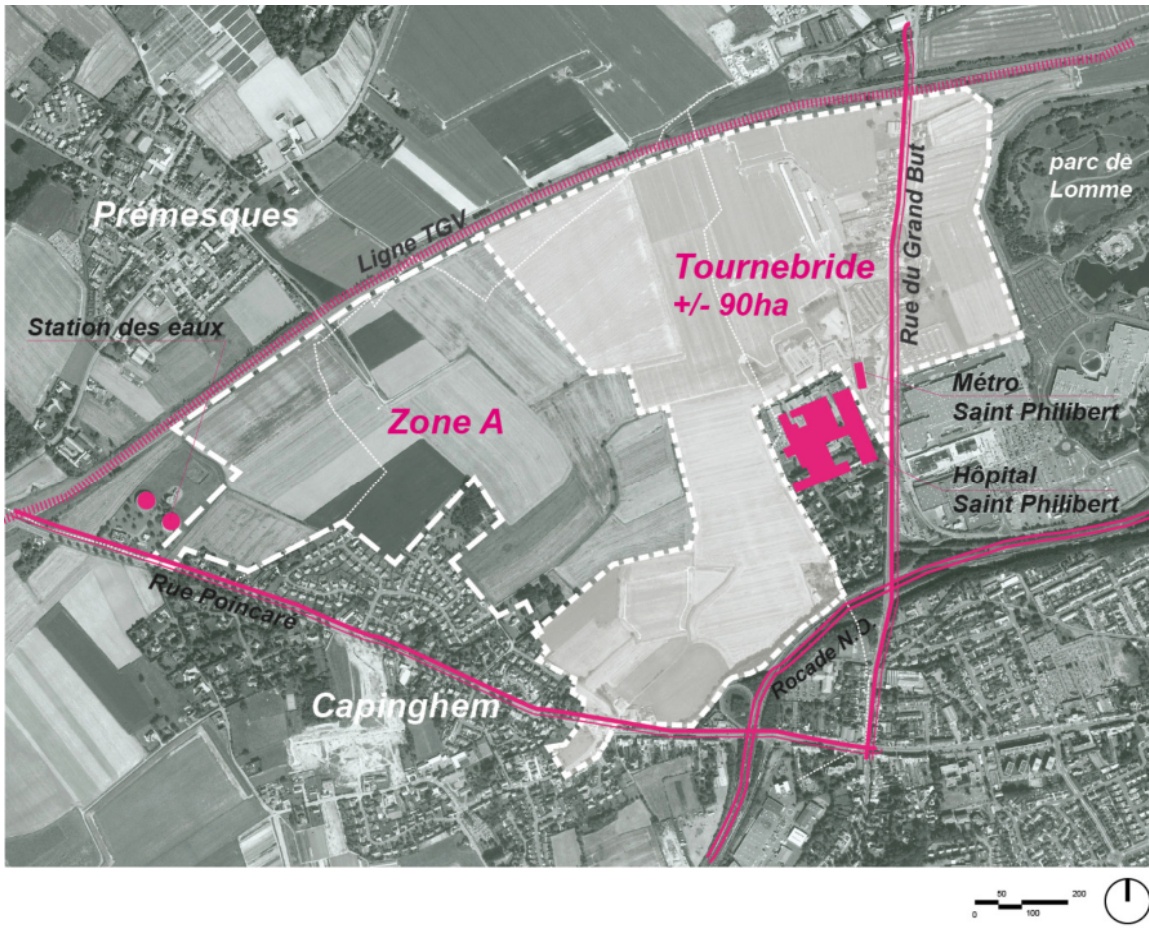
Le site est entouré de voies de transit qui permettent de relier des communes entre elles ou des communes aux voies de grande circulation. Les rues Poincaré et du Grand But se rejoignent au niveau de l'avenue de Dunkerque qui connaît d'importants problèmes de saturation, renforcés par les échangeurs de la RNO.
Il existe plusieurs échangeurs plus ou moins proches du site, dont trois (3, 4 et 6) pourraient desservir le site, le n°5 étant saturé pour l'accès au centre commercial du Grand But.

Voie de grande circulation :
La **RNO** relie l'A25 à l'A22: elle traverse les communes de Ennetières-en-Weppes, Englos, Capinghem, Lomme, Lambersart, Marquette-lez-Lille, Marcq-en-Baroeul, Wasquehal.

Voies de transit :
La **RD 933**, rue Poincaré, relie Armentières à Lille, en passant par La Chapelle d'Armentières, Prémesques, Capinghem, Lomme (avenue de Dunkerque).
La **RN 354** relie Bondues à Englos, passant par Wambrechies, Verlinghem, Lompret, Pérenchies, Capinghem.

Voies de distribution :
La **rue du Parc Urbain** relie la rue des Fusillés d'Englos au centre de Pérenchies en passant par la station de métro Saint-Philibert.
La **rue de Mandringhem** relie la rue du Grand But au centre de Lomme. La **rue de l'église** mène à Ennetières-en-Weppes et au centre de Capinghem et se raccroche à la RD933 (rue Poincaré).

Les documents ci dessous permettent de visualiser les alentours immédiats du site de Tournebride.



II Le projet de ZAC de Tournebride, inséré dans un projet urbain d'ensemble

a) La justification du projet

Suite à la première phase de concertation préalable de mars 2007, des études complémentaires sur un périmètre d'environ 90 ha ont été confiées par LMCU au groupement d'études Atelier 9.81 (architectes/paysagistes) – Caroline Bigot (paysagiste) – IOSIS NORD (BET VRD) – Geodiagnostic (BET Technique)

Ces études complémentaires ont permis d'établir :

- un plan directeur d'urbanisme à l'échelle de l'ensemble du site (cf carte ci après),
- de dégager des hypothèses de phasage opérationnel,
- d'aboutir à des éléments de programmation,
- d'établir un cahier des charges d'aménagement architectural, urbain et paysager.

Les axes majeurs de réflexions du projet ont été les suivants :

- Développer un programme d'activités économiques s'inscrivant au sein de la stratégie communautaire des 1.000 ha de foncier économique porté par M le Vice Président DELANNOY (PME/PMI, services, tertiaires….) en y intégrant une dimension de développement durable et de Haute Qualité Environnementale (HQE) et les principes de mixité des fonctions de manière à créer un véritable morceau de ville,

- Développer une variété des typologies de logements dans le but d'établir une mixité sociale et intergénérationnelle.

- Profiter de l'équipement structurant qu'est l'Hôpital Saint Philibert pour y développer un futur pôle regroupant des projets sanitaires, médicaux et sociaux, voire universitaires dédiés à la santé (en lien avec l'Université Catholique de Lille). Ce pôle se concrétise aujourd'hui par le biais du quartier HUMANICITE

- Conforter le tissu urbain de la commune de Capinghem à travers le développement du futur quartier cœur de ville, (faisant également l'objet d'une procédure de ZAC) au sein d'un cadre de vie agréable et paysager, via le développement d'équipements publics communaux, d'une offre diversifiée de logements accompagnés de commerces, activités économiques, services,…

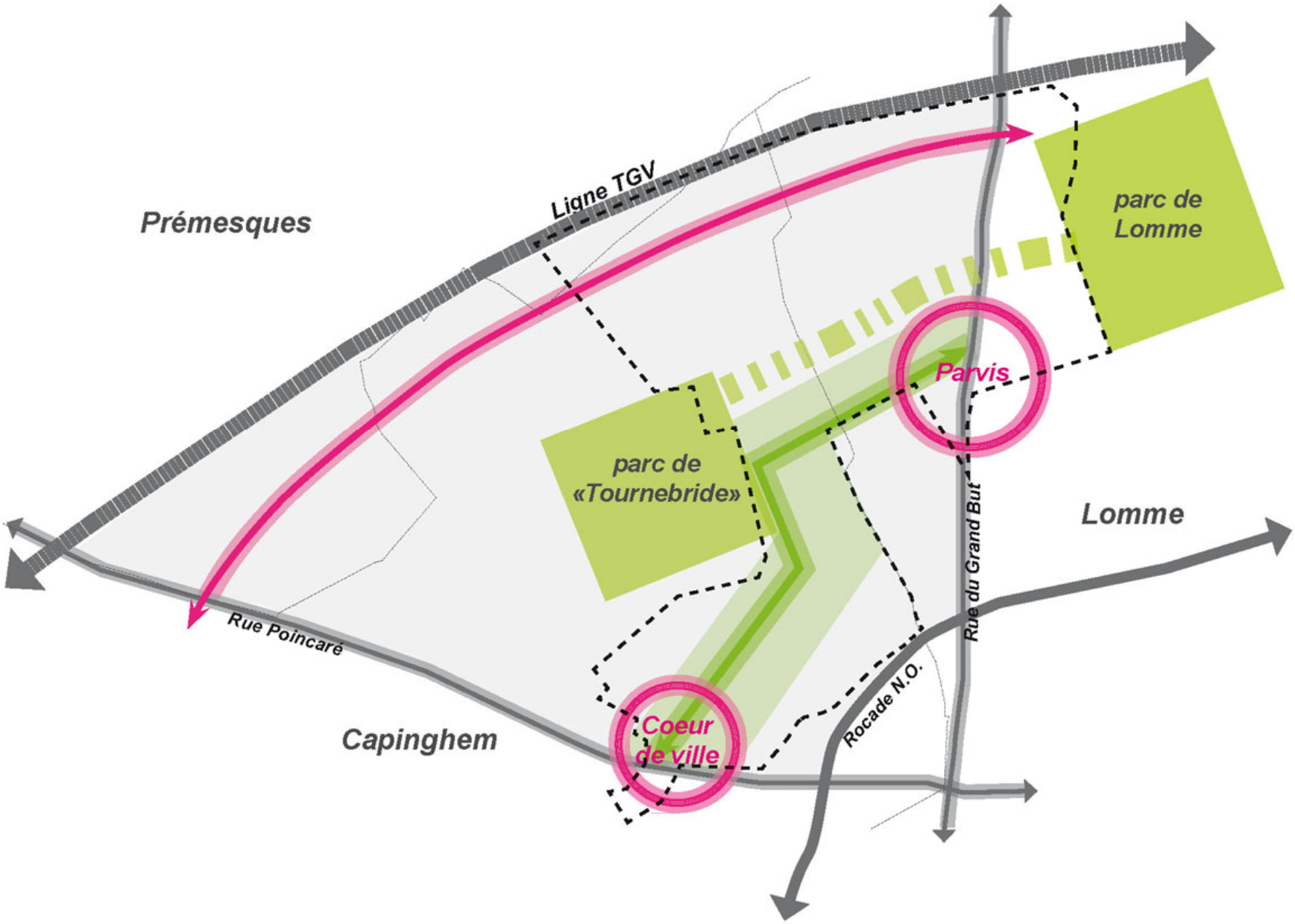
- L'ambition d'offrir à terme de nouvelles liaisons évidentes avec l'Hôpital Saint Philibert, le Parc Urbain étendu et la zone du Grand But grâce au développement des liaisons de

transports en commun, l'offre d'alternatives nouvelles à la voiture par la mise en place de liaisons douces (cycles et piétons) paysagées, et la réflexion sur la nouvelle possibilité de balades

- Prendre en compte à l'amont les problématiques d'accessibilité lié à ce projet ambitieux de développement. Pour cela, développer ***une armature viaire cohérente***

- Inscrire la densité du projet dans un ***aménagement paysager structurant*** autour ***d'un parc central***

La carte des enjeux suivante permet d'aborder le projet dans son ensemble


Prémesques
Ligne TGV
parc de Lomme
Parvis
parc de «Tournebride»
Lomme
Rue du Grand But
Rue Poincaré
Capinghem
Coeur de ville
Rocade N.O.

b) Le contenu du projet

Le projet propose notamment un programme varié d'habitat qui offrira une mixité complète, en application du Plan Local de l'Habitat (PLH) communautaire (locatif social, accession sociale, accession libre). A terme, à horizon 15/20, environ 1.300 logements sont projetés à la fois au sein de la future ZAC de Tournebride, du quartier Humanicité réalisé par l'Institut Catholique de Lille et de ZAC cœur de ville

Le programme s'articulera autour de maisons individuelles et de logements collectifs. La mixité des fonctions a également une grande importance dans le projet d'aménagement. C'est pourquoi il est prévu aussi une offre pour des activités économiques (généraliste en majorité), des services, quelques commerces, des équipements publics communaux et des équipements médico sociaux.

Afin d'intégrer au mieux le bâti dans le paysage environnant, les gabarits des constructions seront de R+1 depuis le centre de Capinghem et progressivement à R+3 à R+6 à proximité du métro Saint Philibert (quartier HUMANICITE)

Aujourd'hui, pour des questions de phasage, le projet de Tournebride est divisé en plusieurs secteurs qui s'inscrivent au sein d'une cohérence d'ensemble via le schéma ci après

c) Les éléments de programme spécifiques à la ZAC de Tournebride

- Il est prévu le développement d'une SHON globale de l'ordre de 220.000m² dont environ :
  - 10.000m² de sanitaire
  - 7.000m² de formation
  - 130.000m² de développement économique
  - 70.000m² de logements
  - 2.000m² d'équipements publics (salle polyvalente, écoles, mairie)

- Il est également prévu le développement d'un parc urbain de 6 ha, véritable poumon vert du projet de Tournebride, de même que la réalisation d'un parking silo de 500 places à proximité de l'Hôpital Saint Philibert.

Capinghem Lomme Prémesques
Site de Tournebride

Plan Directeur
d 'Urbanisme

d) Le parti architectural et urbanistique

Le projet d'ensemble :

Le projet se développe sur une zone d'environ 90 ha rassemblant sur les trois communes un nouveau cœur de ville pour Capinghem, un quartier médico social autour de l'hôpital Saint Philibert, des activités le long de la ligne TGV et des logements en s'intégrant dans une démarche de qualité paysagère et environnementale.

Le projet d'ouverture à l'urbanisation du site de Tournebride est fondé sur des notions simples :

- Développer une transition ville – parc au travers d'un aménagement mixte d'habitat et d'équipements à proximité du centre ville de Capinghem et de l'Hôpital Saint Philibert,

- Affirmer une vitrine métropolitaine sur la rocade Nord-Ouest et sur la façade de la ligne TGV,

- Offrir de nouvelles perspectives sur de nombreux espaces paysagers de qualité rythmant le réseau des becques du site de Tournebride,

- Créer une armature viaire qui se structure dans le prolongement de la trame existante et qui la complète,

- Offrir une diversité d'accès et de cheminement par les modes alternatifs piétons – vélos,

- Créer un pôle de départ pour les balades à vélos et la marche à pied,

- Favoriser tant que faire se peut la mixité des fonctions pour éviter une trop grande sectorisation,

- Optimiser les accès au site par la mise en place d'un dispositif adapté,

- Créer un paysage structurant = Accorder une large place à la végétalisation des espaces de parking (limitation de l'imperméabilité), accompagnement de voirie, création de balade verte au cœur du site, tampon paysager entre la rocade Nord-Ouest et le site, valorisation paysagère des espaces d'activités (noues, espace tampon, coulée verte),

- Intégrer le projet d'aménagement au sein d'un contexte existant :
  _ Atouts environnementaux du site mis en exergue
  _ Intégration des contraintes hydrauliques par la mise en place d'un réseau de récupération des EP cohérent
  _ Maîtrise des nuisances
  _ Intégration et respect de l'existant

Perspective depuis la voie automobile vers la noue paysagée

Les formes urbaines :

Trois formes urbaines principales sont développées dans ce projet:

_ *L'îlot ouvert*
_ *L'îlot mixte*
_ *La Zones d'activité*

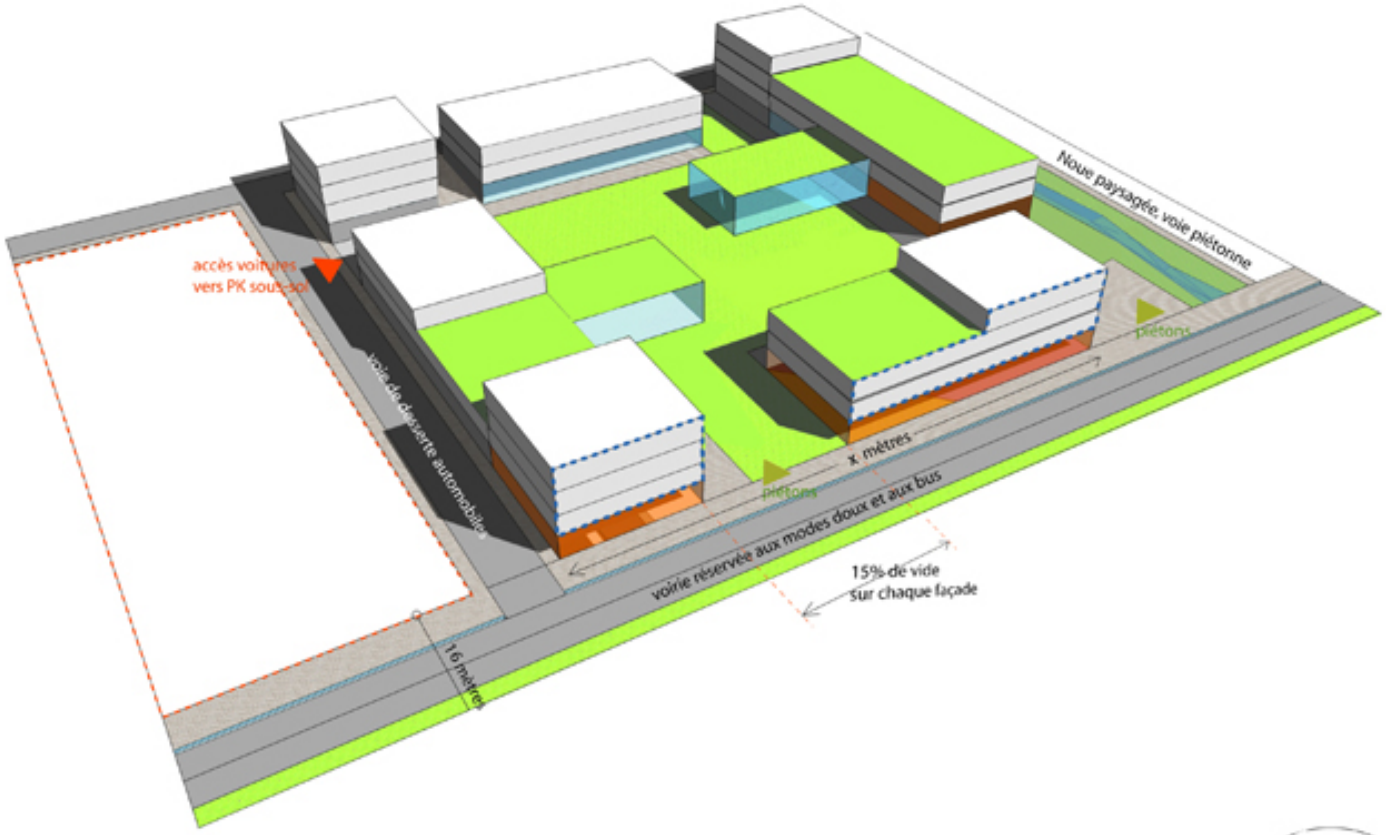
L'îlot ouvert et la zone mixte sont des formes urbaines permettant de développer une mixité programmatique.
Pour les logements, une certaine diversité de typologies est préconisée. Elle se décompose selon trois ensembles principaux:

_ *Le logement collectif*
_ *Le logements semi-collectif*
_ *La maison individuelle*

L'offre sera diversifiée: l'ensemble des typologies depuis la chambre jusqu'au au T5 devront être proposées, avec un objectif d'équilibre

.

> L’ilot ouvert



Epanelage en périphérie de R+1 à R+3

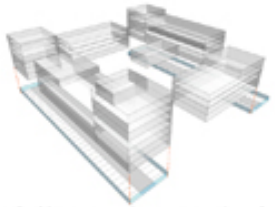
30% en pleine terre sur la parcelle

Façades Sud bioclimatiques
(double peau, serres...)

Construction coeur d'ilot en R+1 max
avec toits terrasse végétalisés

RDC commerciaux sur voie bus

Principes de mixité et de répartitions programmatiques

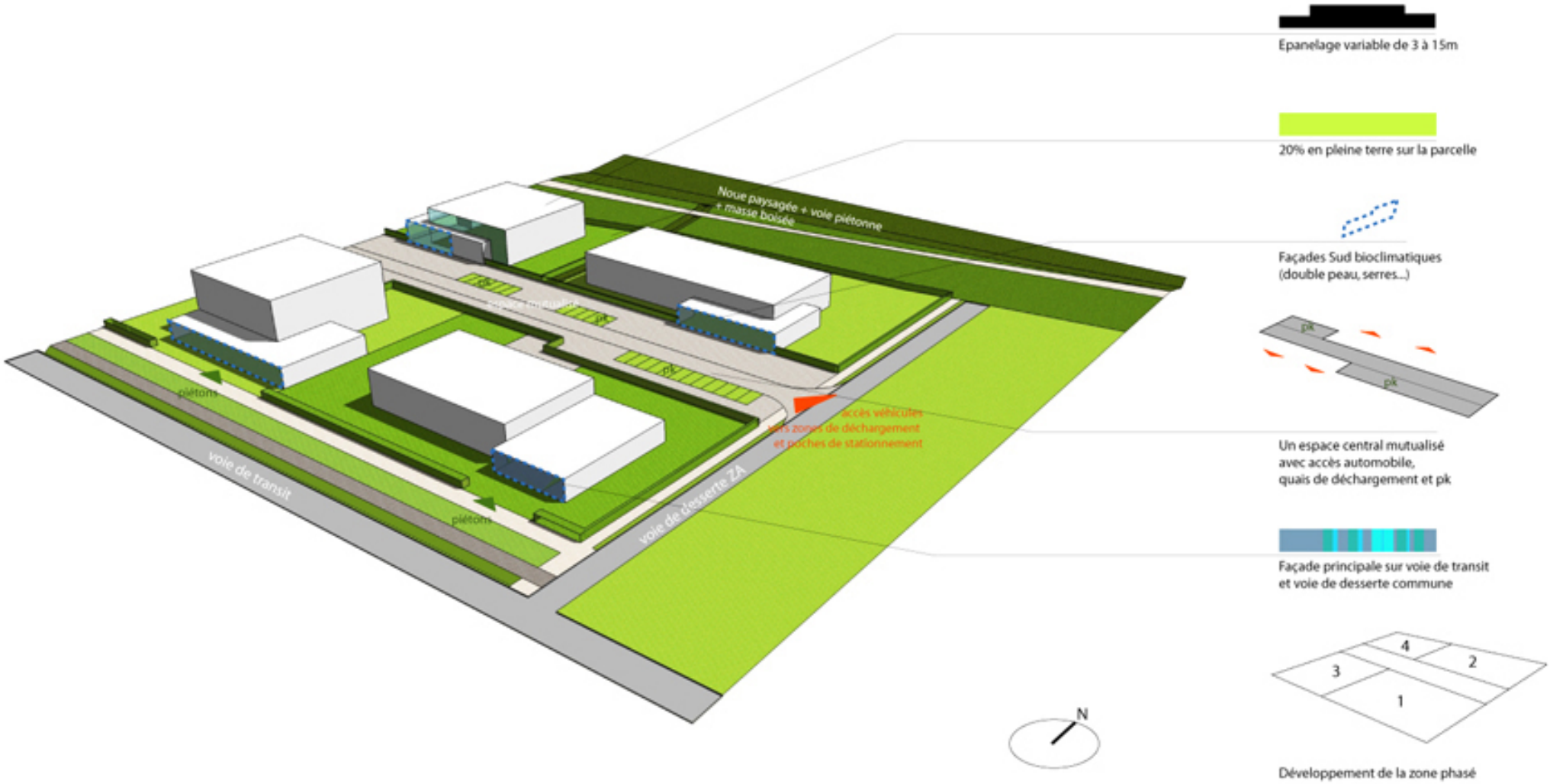


Parkings enterrés sous emprises des bâtiments

> L’ilot mixte

accès voitures
vers PK sous-sol
+ poches aériennes
Noue paysagée + voie piétonne
piétons
jardins collectifs
jardins individuels
voie mixte automobile + TC + modes doux
voie primaire automobile
N
Epanelage variable de R+1 à R+ 4
(R+4 sur 50% emprise au sol des bâtiments)
30% en pleine terre sur la parcelle
Façades Sud bioclimatiques
(double peau, serres...)
Un espace extérieur par logement
Jardins orientés Sud ou Ouest
RDC commerciaux sur voie automobile
(RDC bureaux ou collectifs)
Principes de mixité et de répartitions programmatiques
Parkings enterrés sous emprises des bâtiments
ou en RDC de bâtiment ou en poches

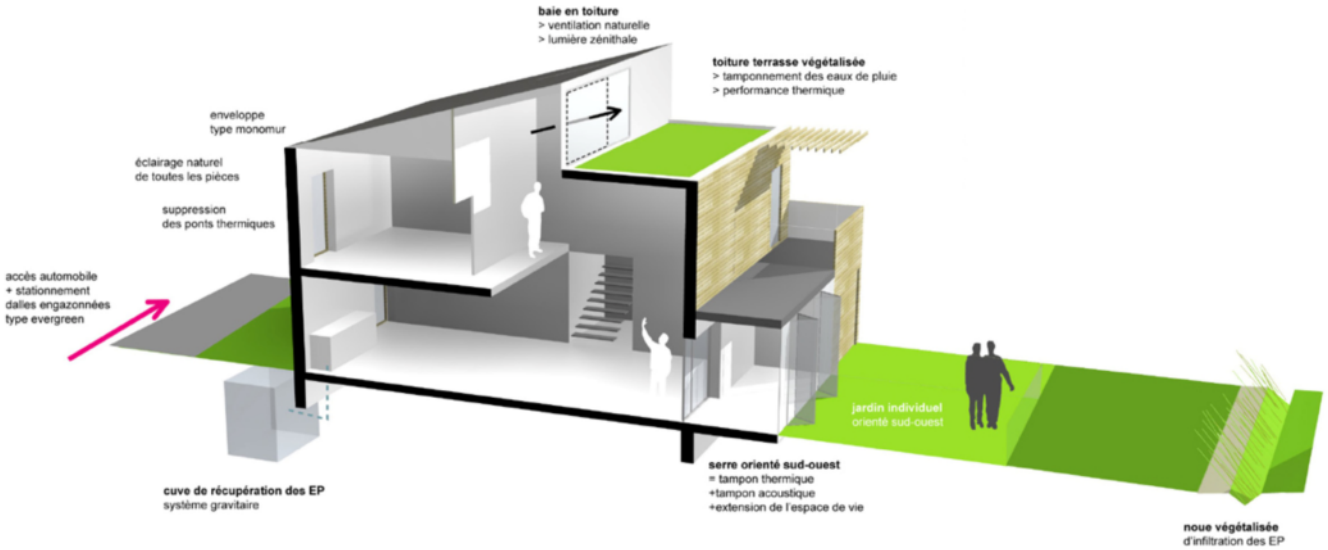
> La zone d'activités

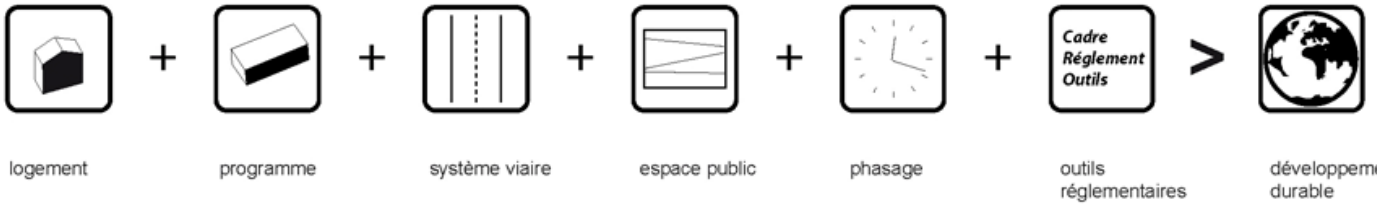


Le développement durable :

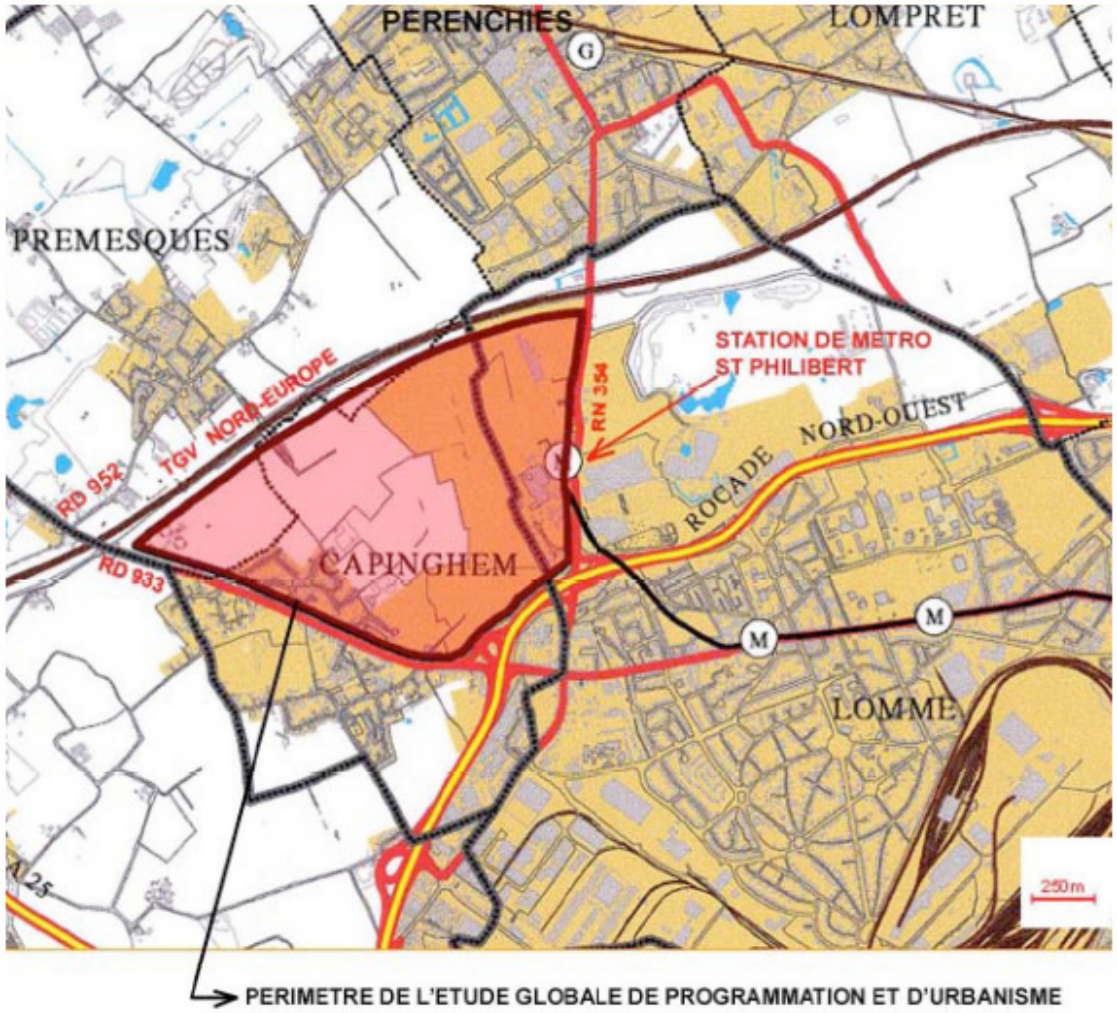
L'objectif est de développer une opération exemplaire en matière de qualité environnementale, anticipant sur les règlementations à venir dans ce domaine et s'inscrivant au sein de la charte communautaire des Ecoquartiers.
Les thématiques principales du développement durable seront les suivantes :

_La gestion de l'***énergie*** dans les bâtiments
_La gestion des ***eaux pluviales*** dans les bâtiments et à la parcelle
_La gestion des ***déchets*** dans les bâtiments et à la parcelle
_Le confort, et la ***maîtrise des nuisances*** et pollutions intérieures
_***Système constructif et matériaux de construction écologiques et éthiques***
_Démarche environnementale et sociale en ***phase travaux***





e) Accessibilité actuelle du site de Tournebride



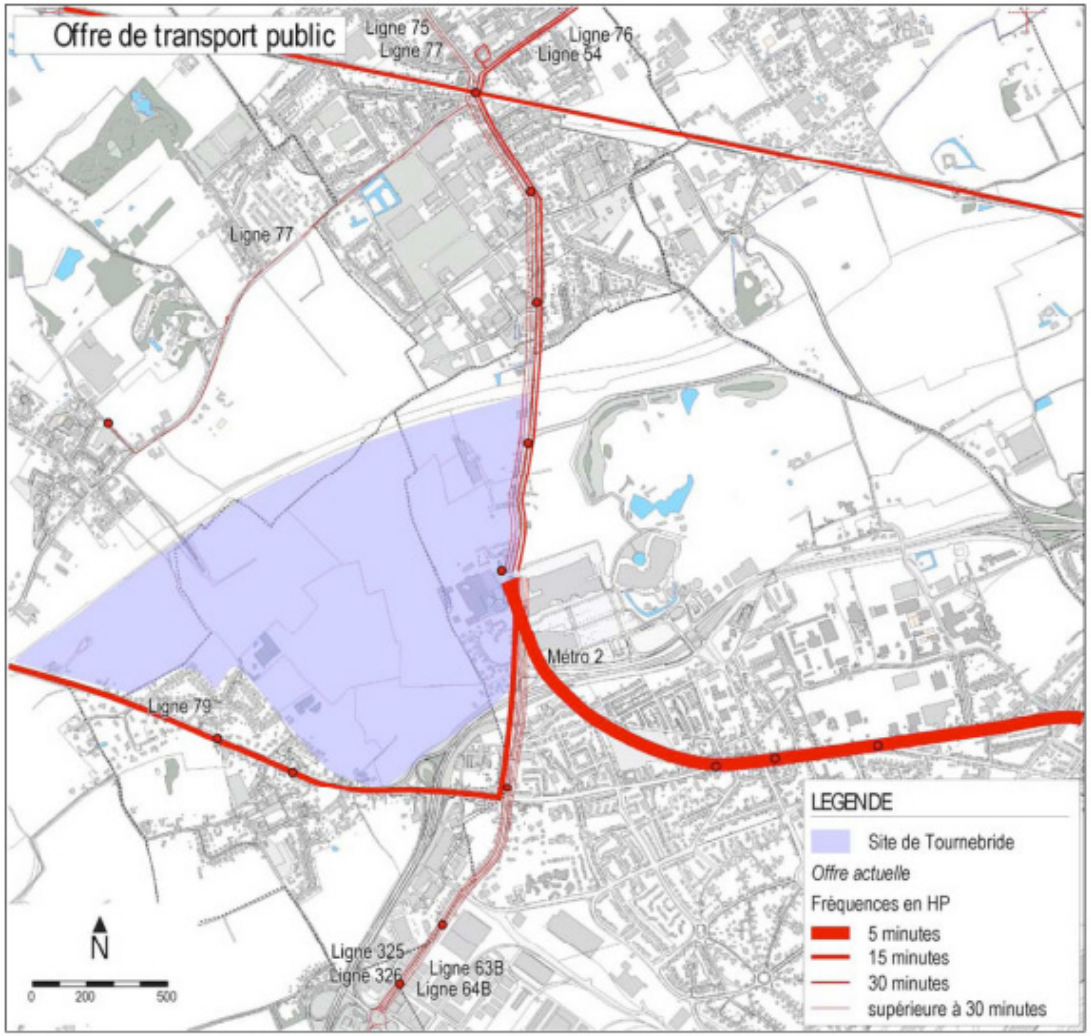
le site de Tournebride : plan de situation

L'accessibilité routière

Le site de Tournebride (concernant à la fois le ZAC cœur de ville de Capinghem et la ZAC de Tournebride) est bordé par la Rocade Nord Ouest au sud et par deux routes départementales à l'est et à l'ouest : la rue du Grand But et la rue Poincaré.

La présence d'un axe primaire tel que la Rocade Nord Ouest constitue un atout pour la desserte d'un site de développement urbain ambitieux.

Cependant, la capacité routière de la Rocade Nord Ouest est limitée : des effets de congestion y sont régulièrement observés aux heures de pointe.

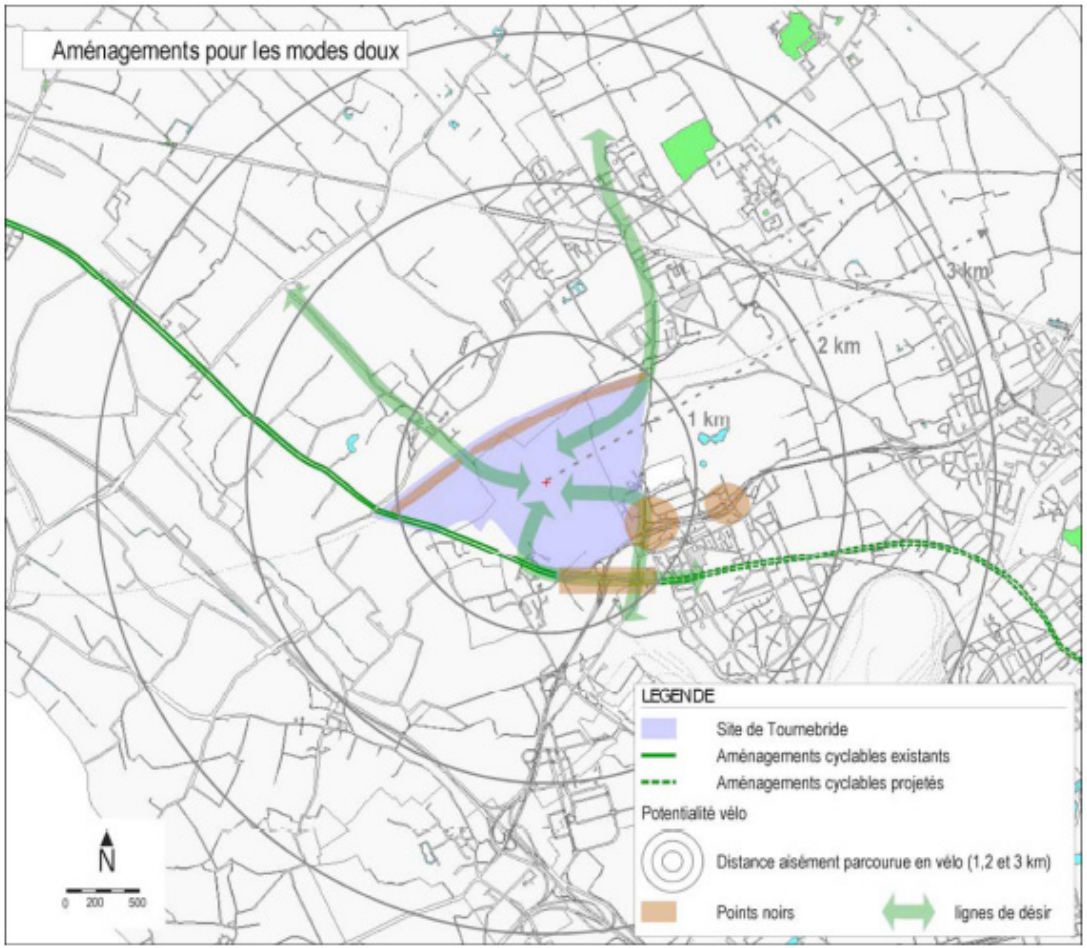


la desserte du site par les transports collectifs

L'accessibilité en transports collectifs

La station de métro Saint Philibert, terminus de la ligne 2 (Lomme - Tourcoing) est située à l'est du site de Tournebride, le long de la rue du Grand But. La présence de cette station de métro constitue un atout considérable pour le développement du site de Tournebride ; elle place le projet à 15 – 20 minutes du centre de l'agglomération lilloise.

Par ailleurs, la station Saint Philibert constitue également le terminus de 9 lignes de bus urbaines et interurbaines (ligne 54, 63B, 64B, 75, 76, 77, 79, 325 et 326)



les aménagements cyclables desservant le site

L'accessibilité pour les modes doux de déplacement - Les vélos

Le site Tournebride est situé à proximité des centres villes de Capinghem, Lomme et Pérenchies et de secteurs résidentiels importants.

Le potentiel d'utilisation du vélo est donc important, dans la mesure où le vélo constitue le mode de déplacement le plus rapide en " porte à porte " pour des distances en ville inférieures à 3 km.

A l'heure actuelle, l'utilisation du vélo pour se rendre sur le site est cependant limitée par l'insuffisance d'aménagements cyclables

4) Philibert.

vue des abords de la station de métro Saint Philibert

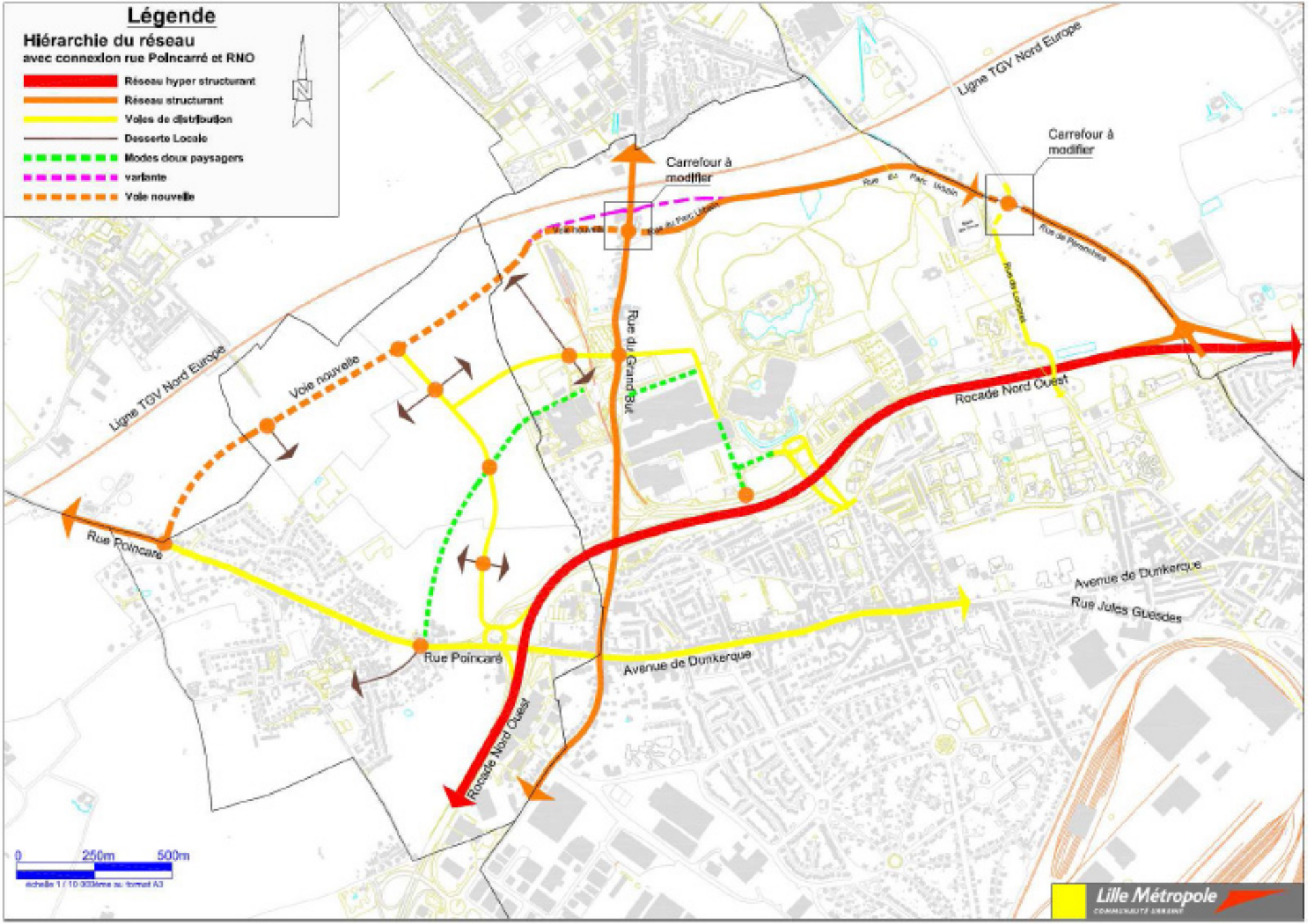
Le projet de création d'une voie nouvelle principale et un schéma générale d'accessibilité pour l'ensemble du projet Tournebride

Le Conseil de Communauté a validé les conclusions de l'étude d'accessibilité du site de Tournebride (délibération 07 C 0111 du 30 mars 2007).

Les principes retenus sont les suivants :

- en terme d'accessibilité routière, réalisation d'une voie nouvelle principale le long de la ligne TGV, reliant la rue du Grand But à Lomme à la rue Poincaré à Capinghem ;
- réorganisation des déplacements des principaux pôles générateurs de trafic situés à proximité immédiate (Hôpital Saint Philibert, Carrefour, Ikéa, Kinépolis) pour dégager des marges de manœuvre en terme d'accessibilité routière depuis la Rocade Nord Ouest ;

Le schéma général d'accessibilité pour l'ensemble du projet est le suivant :



plan général du projet

f) Les contraintes techniques

Eau et assainissement

La loi sur l'eau

Selon les mesures d'assainissement des eaux pluviales (exutoires, infiltration,…), le projet de Z.A.C et d'une manière générale, le projet d'ensemble pourront être soumis à une instruction au titre de l'article L.214 et suivants du Code de l'environnement et sur les deux décrets d'application 93-742 et 93-743 de la loi sur l'eau.

L'assainissement

Les réseaux d'assainissement existants peuvent se décomposer comme suit :

- *Au niveau de la Rue du Grand But*

Deux canalisations eaux pluviales Ø 600 mm en parallèle orientent les eaux vers la commune de Pérenchies.

- *Au niveau de la rue Poincaré*

Un point d'altimétrie plus haut permet de définir deux axes d'écoulement au niveau de la Ruelle de la Becquerie. Les flux s'orientent à ce point, soit en direction de la rocade Nord Ouest, soit en direction de la commune de Prémesques. Le réseau est unitaire (Ø 600 et Ø 800)

Le réseau d'eau pluvial (rejet direct non autorisé à ce jour) est situé entre la rue de la Becquerie et en direction de la commune de Prémesques (Ø 600 et Ø 800 en parallèles). Au niveau de la rue de la Hollande, une station de refoulement permet d'envoyer les eaux usées du lotissement de la Perdrière et de la ZAC de Rouvroy via une conduite Ø 200 mm, vers la rocade Nord Ouest dans le réseau existant au niveau de la rue de la Becquerie.

Becques et fossés

Plusieurs réseaux à ciel ouvert existent ou existaient sur l'emprise de la zone d'étude. En effet, il apparaît que certains cours d'eau et fossés ont été soit busés ou remblayés.

_ La Becque du Corbeau prend sa source au coeur de la zone d'étude et s'oriente en direction du Nord. Néanmoins suite à son busage, celle-ci n'est plus observée sur le site, seule un tuyau dans l'axe de la Becque parvient au fossé longeant la ligne T.G.V.

_ Le fossé sur le versant Ouest, à l'arrière des réservoirs d'eau potable, provient de la rue Poincaré et oriente les eaux pluviales dans un fossé situé le long de la voie T.G.V. Elle prend son origine en amont du bassin versant 1 à une altitude d'environ 44 mètres NGF.

Le projet futur

Concernant la mise en place des mesures d'assainissement du projet, les réseaux à mettre en place seront de type séparatif avec stockage des eaux pluviales avant rejet, et rejet direct des eaux usées dans le réseau public existant. Le débit de fuite de l'ensemble de la zone devra être inférieur à 2 L/s/ha.

Eaux pluviales : rejet gravitaire au milieu naturel dans les réseaux pluviaux existants et dans la becque du Corbeau.

Eaux usées : privilégier un rejet gravitaire aux réseaux existants ou à créer par LMCU. Le rejet direct dans les réseaux de la Rue du Grand But et sur une partie de la rue Poincaré n'est pas autorisé à ce jour. Néanmoins, le rejet reste possible dans le collecteur unitaire rue Poincaré situé entre les rues de la Becquerie et de Hollande. Des travaux communautaires sont prévus à courte échéance.
Concernant les réseaux communautaires, à terme, les deux collecteurs de la rue du Grand But ne permettront plus de recevoir les eaux pluviales de l'opération même à débit limité. Pour le stockage des eaux pluviales, le débit de fuite autorisé pour l'ensemble de la zone devra être inférieur à 2 l/s/ha, l'hypothèse retenue est un débit de fuite à 1 l/s/ha pour les eaux rejoignant la Becque du Corbeau (contrainte imposée compte tenu d'inondations sur les communes en aval de la zone).

Différents ouvrages de rétention paysager seront créés au droit de l'opération avant rejets (sous réserve d'une étude de sols spécifique à l'opération et profondeur d'une éventuelle nappe superficielle). Ces bassins devront être compatibles avec les courbes de niveaux. Ils posséderont chacun un débit de fuite rejetant les eaux vers un bassin de rétention situé plus bas.

Accessibilité et desserte du site :

En matière d'accessibilité, le potentiel de développement du site de Tournebride est lié à la desserte depuis la RNO, voie ayant une réserve de capacité de circulation limitée.

La réalisation d'une voie de transit au Nord de la ligne TGV est prévue dans le projet afin d'alléger la rue Poincaré (cf partie V liée à l'accessibilité). Toutefois, des aménagements de plusieurs carrefours devront permettre de remédier aux difficultés d'accès pour rentrer dans le site depuis la RNO.

La réorganisation des déplacements des principaux pôles générateurs de trafic situés à proximité de la station de métro est également indispensable pour dégager des marges de manœuvre.

Le développement de plans de déplacements d'entreprises et la recherche systématique d'une mutualisation du stationnement constituent des axes prioritaires de réflexion.

Enfin, afin d'étudier plus finement la problématique des flux sur le secteur entre l'Hôpital et la zone commerciale du grand but, de même que d'étudier la possibilité d'y réaliser à terme un futur espace public, Lille Métropole va réaliser une étude complémentaire à ce sujet en lien avec les partenaires concernés (VEOLIA, ICL, carrefour, Conseil Général…)

IV) Données réglementaires en matière d'Urbanisme

a) Le site et le Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme

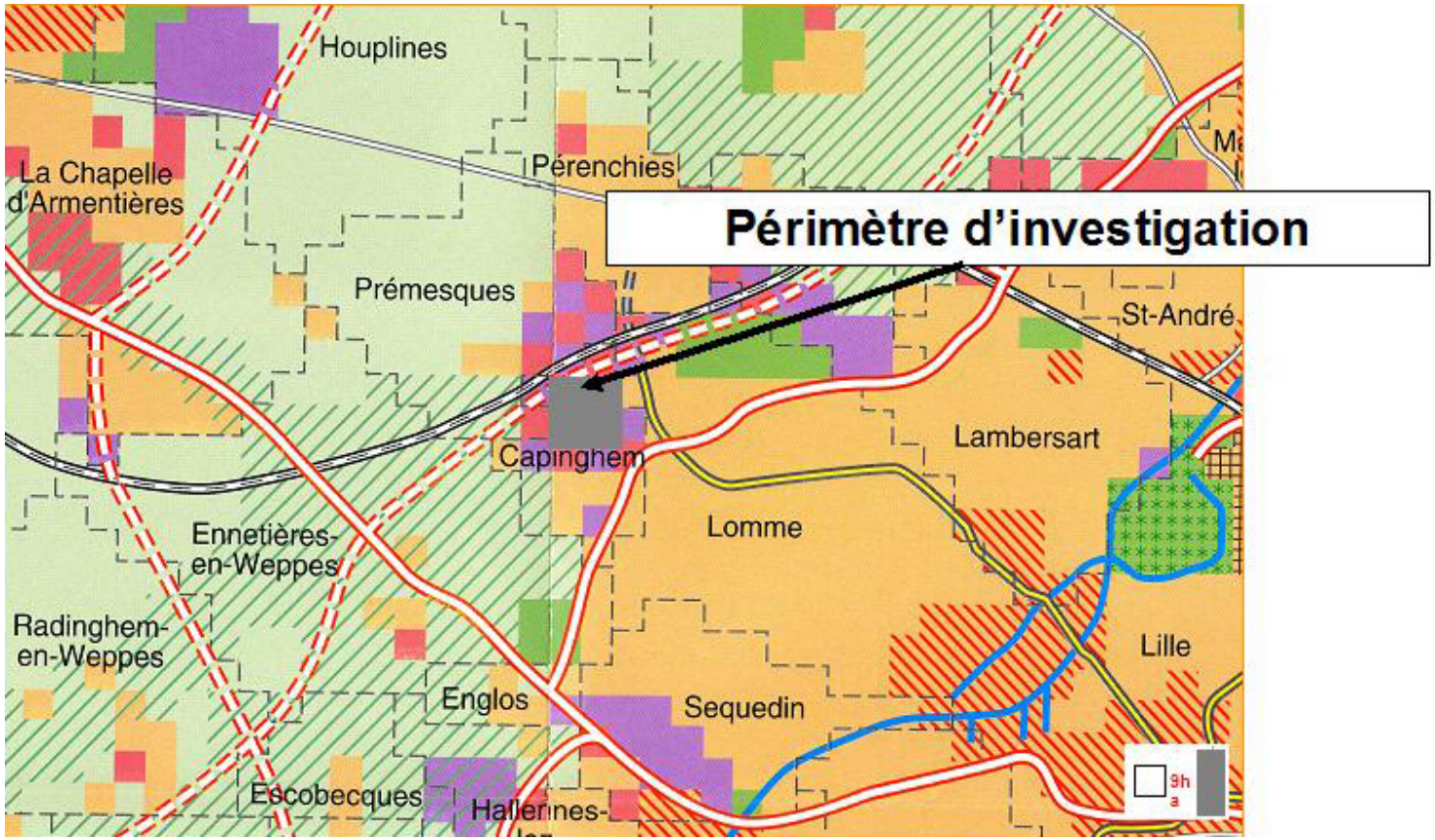


Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme *(approuvé le 6 décembre 2002).*

Extrait du plan « Destination générale des sols Horizon 2015 » du SDDU

Les terrains étudiés sont classés au SDDU en :

- zone d'extension urbaine à dominante économique
- zone d'extension urbaine multifonctionnelle

En matière de développement économique, le site étudié fait partie des sites d'intérêt métropolitain repérés dans ce même document. Celui-ci est localisé au sein du pôle multisite de la Rocade Nord-Ouest.

Les enjeux de la Couronne Nord, qui concernent principalement le site, sont :

- la valorisation de la RNO par la maîtrise du processus de développement sur les secteurs agricoles périurbains,
- la requalification de l'avenue de Dunkerque et de la rue Poincaré,
- la préservation de la ceinture verte composée de secteurs agricoles de grande qualité paysagère en contact immédiat avec l'espace aggloméré dense,

Sur le secteur, le schéma directeur souligne également la nécessité de valoriser la rocade nord-ouest tout en maîtrisant le processus de développement sur les secteurs agricoles péri-urbains.

Zone d'aménagement différé

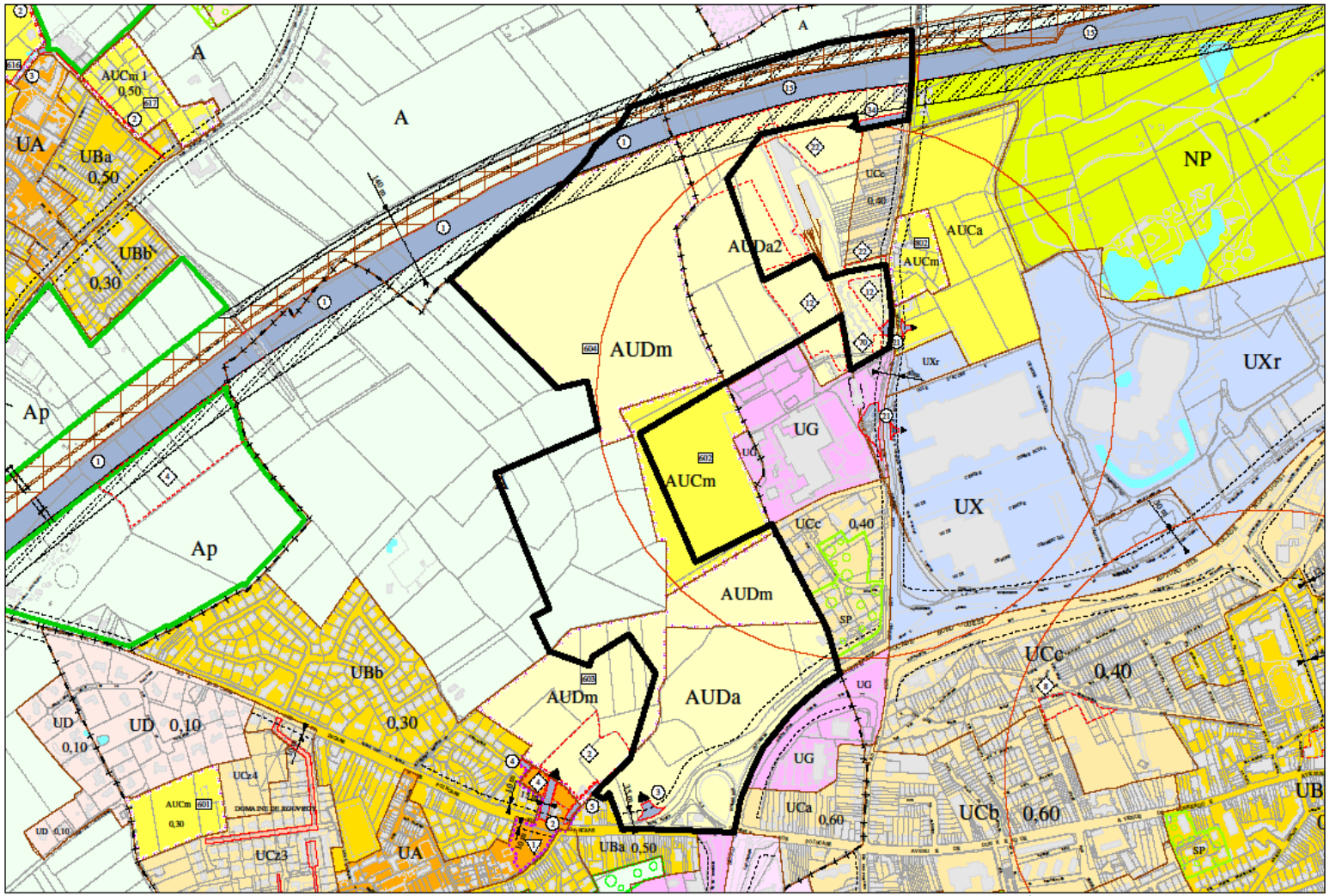
L'ensemble du site est classé en zone d'aménagement différé (ZAD) depuis 1996, sous la désignation de « site à forte potentialité de développement ».

b) Le PLU et les emprises concernées par le remaniement du document d'urbanisme

Les terrains objet de la présente concertation et voués à l'urbanisation dans le cadre de la future ZAC de Tournebride sont localisés ci après :

CAPINGHEM – LOMME – SITE DE TOURNEBRIDE

EXTRAIT PLU



DIRECTION GENERALE DE L'AMENAGEMENT ET DU RENOUVELLEMENT URBAIN

Echelle : 1/6500e – Edition : Janvier 2010

Ils sont repris au PLU en vigueur de la manière suivante :

- **AUDm** : zone d'extension urbaine mixte qui peut recevoir des activités compatibles dans un environnement urbain à hauteur du centre ville de Capinghem
- **AUDa** : zone d'extension urbaine ayant vocation à recevoir des activités industrielles, artisanales, des bureaux, des commerces et des services, le long de la rocade Nord Ouest
- **A** : zone agricole à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles.

Le **principe de progressivité** s'applique au périmètre d'investigation : les zones AUDm et AUDa seront urbanisées en première phase.

Les emplacements réservés

Le site est également concerné par plusieurs emplacements réservés pour des infrastructures et de superstructure, détaillés de la manière suivante :

	Infrastructures	Superstructures	Autres
Capinghem	1 : Autoroute A24 2 : Fenêtre d'accès de 15 mètres, rue Poincaré 3 : Aménagement d'un carrefour, giratoire et accès, rue Poincaré, RNO 4 : Liaison entre la rue de la Pépinière et la réserve n°4 de superstructure 5 : Ruelle de la Becquerie, aménagement de l'espace public, piétons et deux roues et accès voirie	2 : Secteur de l'Hôtel de Ville : espace de la vie locale, ruelle de la Becquerie 4 : Secteur de l'Hôtel de Ville + parking et espace vert	PAPA (Périmètre d'Attente de Projet d'Aménagement): 1 : Secteur de l'Hôtel de Ville, rues Poincaré et de l'église
Prémesques	1 : Autoroute A24	4 : Réservoirs d'eau	
Lomme	15 : Autoroute A24 21 : Aménagement de deux carrefours giratoires et fenêtre d'accès, rue du Grand But 34 : Fenêtre d'accès à la zone AUDa, rue du Grand But	12 : Extension du parc d'échanges (extension du stationnement), métro Saint-Philibert 22 : Ligne 2 du métro : garage atelier et réserve pour services publics 70 : Garage à vélos et local d'accueil	

Dans son ensemble, le projet tiendra compte des préconisations du PADD, du PLU, du SDAGE, de la loi sur l'eau et de la loi Barnier (TGV, RNO et A24).

Obligation au titre de l'archéologie préventive :
Le périmètre de la ZAC de Tournebride est concernée par un secteur à l'intérieur duquel la saisine des Services compétents au titre de l'archéologie préventive, à la Direction Régionale des Affaires Culturelles est obligatoire pour les terrains d'une superficie égale ou supérieure à 5000 M2. L'aménagement de la ZAC de Tournebride nécessitera donc la saisine préalable de ces services.