



Direction Départementale de l'Équipement du Nord

SCoT de Flandre Intérieure

Document d'association des services de l'Etat

Sylvain GUERRINI

Mars 2007

Direction Départementale de l'Équipement du Nord



Bordereau Documentaire

à rédiger par l'auteur du document

Le bordereau documentaire est inclus en tête du rapport. Il permet de mieux diffuser les informations sur les rapports à travers les banques de données et les cédéroms, les catalogues sur Internet et Intranet, les publications, les annuaires...

Les informations en gras sont obligatoires.

Informations du document

Titre	SCoT de Flandre Intérieure
Numéro de Volume	
Sous-titre	Document d'association des services de l'Etat
Numéro de fascicule	
Collection	
Sous-collection	
Mots-clés	SCoT, enjeux de l'Etat, urbanisme, planification, occupation du sol, identité du territoire, économie résidentielle, logement, habitat, risques, eau, déplacements, voirie, agriculture, paysages, bruit, déchets, activités touristiques et de loisirs, développement économique et commercial
Mots-clés géographiques	Arrondissement de Dunkerque, Flandre Intérieure, Hazebrouck, Bailleul, Nieppe, Steenvoorde, La Gorgue, Estaires, Houtland, Flandre-Lys, Monts de Flandre, Géants, Plaine de la Lys, Voie romaine
Autres informations bibliographiques	
Date du document	01/03/2007

Auteurs

Auteur N°1

Prénom	Sylvain
Nom	GUERRINI
Rôle	Rédacteur
Qualité	Subdivisionnaire d'Aménagement Territorial
Nom de l'organisme d'affiliation	
Sigle de l'organisme d'affiliation	
Division de l'organisme d'affiliation	
Coordonnées de l'auteur	

Organisme Auteur

Organisme Auteur N°1

Nom de l'organisme	Direction Départementale de l'Équipement du Nord
Sigle de l'organisme	DDE59
Nom de la division	Arrondissement de Dunkerque/SAT Hazebrouck
Adresse	30, rue l'Hermitte
Boîte postale	6533
Code postal	59386
Ville	Dunkerque Cédex
Région ou département	Département du Nord
Numéro de téléphone	03 28 24 44 44
Numéro de fax	03 28 63 90 65
Adresse mail	Arrondissement-DunkerqueDDE-59@equipement.gouv.fr
Adresse du site web	www.nord.equipement.gouv.fr

Organisme Commanditaire

Organisme Commanditaire N°1

Nom de l'organisme	Direction Départementale de l'Équipement du Nord
Sigle de l'organisme	DDE 59
Nom de la division	
Adresse	44, rue de Tournai
Boîte postale	289

Direction Départementale de l'Équipement du Nord

Code postal	59019
Ville	Lille Cédex
Région ou département	Département du Nord
Numéro de téléphone	03 20 40 54 54
Numéro de fax	03 20 06 83 24
Adresse mail	DDE-59@equipement.gouv.fr
Adresse du site web	www.nord.equipement.gouv.fr

Informations Contractuelles

Statut du rapport	Rapport final
Nature du rapport	Rapport d'étude
Conditions d'accès	Accès libre
Date de révision des conditions d'accès	
Numéro de contrat	
Numéro d'affaire	
Numéro du chapitre budgétaire	
ISRN	
Programme	

Résumé

Le document constitue une contribution à la réalisation du SCoT Flandre Intérieure, dans le cadre de l'association prévue à l'article L.122-6 du Code de l'Urbanisme. Il recense les questions qui doivent obligatoirement être traitées aux yeux des services de l'Etat et les enjeux que la collectivité doit conserver à l'esprit lors de l'élaboration du SCoT. Il est le fruit d'un travail partenarial entre services de l'Etat conduit sous l'égide du Sous-Préfet de Dunkerque et de la Préfecture du Nord. Ce document s'inspire des nombreux travaux menés d'ores et déjà sur le territoire, notamment sous l'impulsion du Pays Coeur de Flandre. Il poursuit l'ambition de rassembler leurs résultats et de les mettre en perspective afin de dégager un point de vue cohérent sur le territoire. Cette entreprise n'a donc pas conduit à la réalisation d'étude supplémentaire.

Cette contribution ne saurait être perçue comme un élément du porter à connaissance réglementaire.

Direction Départementale de l'Équipement du Nord

En effet, elle expose la vision de l'État sur le territoire concerné mais n'a pas l'ambition de définir le contenu du SCoT ; celui-ci demeure de la responsabilité du syndicat mixte en charge de sa réalisation.

Il n'a pas l'ambition non plus de définir une vision prospective du territoire, déclinée en scénarios. Cette vision, indispensable à la réalisation d'un SCoT, doit en effet être le résultat d'un travail de la part de l'ensemble des acteurs publics et des responsables de la société civile impliqué sur le territoire de la Flandre Intérieure.

Il traite dans une première partie d'éléments de cadrages transversaux :

- développement démographique
- développement économique
- développement culturel - identité du territoire
- développement institutionnel - gouvernance du territoire.

Dans les deux parties suivantes, le document développe la vision de l'État sur :

- l'environnement et le patrimoine
- l'aménagement de l'espace.



S O U S - P R É F E C T U R E D E D U N K E R Q U E

Dunkerque, le 13 mars 2007

Le sous-préfet de Dunkerque

à

Monsieur le Président
du Syndicat Mixte du SCOT
de Flandre Intérieure

Objet : Document d'association des services de l'Etat au schéma de cohérence territoriale (SCOT) de Flandre Intérieure ;

Affaire suivie par : Sylvain GUERRINI – AT & APER
Tél : 03.28.50.32.90 – Fax : 03.28.50.32.92
Mél : sylvain.guerrini@equipement.gouv.fr

P.J. : Rapport «SCOT de Flandre Intérieure – Document d'association des services de l'Etat»

Les élus de Flandre Intérieure se sont réunis dans le cadre du premier séminaire d'élaboration de votre schéma les 14 décembre et 11 janvier derniers. Le travail que vous avez ainsi engagé me semble prometteur et il m'a paru nécessaire, à ce stade d'avancement de l'élaboration de votre SCOT, de vous faire connaître le point de vue de l'Etat sur votre territoire.

En conséquence, j'ai le plaisir de vous adresser, ci-joint, un document élaboré par les services de l'Etat dans le cadre de l'association prévue à l'article L.122-6 du code de l'urbanisme.

Il recense les questions qu'il me paraît essentiel de traiter dans le cadre de votre démarche, et les enjeux que votre collectivité doit garder à l'esprit lors de l'élaboration du SCOT. Il est le fruit d'un travail partenarial entre services de l'Etat.

Ce document s'inspire des travaux nombreux menés d'ores et déjà sur votre territoire, notamment sous l'impulsion du Pays Cœur de Flandre ou à l'occasion de grands projets. Il poursuit l'ambition de rassembler leurs résultats et de les mettre en perspective afin de dégager un point de vue cohérent sur le territoire. Ce travail n'a donc pas conduit à la réalisation d'étude supplémentaire. En revanche, il appartiendra au Syndicat Mixte du SCOT de Flandre Intérieure de conduire, le cas échéant, les études complémentaires que ce document aura permis d'identifier comme manquantes.

.../...

Cette contribution ne saurait être perçue comme un élément du porter à connaissance réglementaire. Elle expose la vision de l'Etat sur le territoire concerné mais n'a pas l'ambition de définir le contenu du SCOT. Celui-ci demeure de la responsabilité de votre syndicat mixte.

Les services de l'Etat restent à votre disposition pour répondre à toutes les questions que ce document est susceptible de soulever.

SIGNE
Jean-Régis BORJUS

Scot de Flandre Intérieure

Document d'association des
services de l'Etat

Mars 2007



Historique des versions du document

Version	Auteur	Commentaires
1	SG	Version DDE/Arrondissement de Dunkerque
2	SG	Version Equipement (DDE & DRE)
3	SG	Version services de l'Etat

Affaire suivie par

Prénom GUERRINI Sylvain – DDE 59/ Arr. Dunkerque / AT & SAT Hz

Tél. 03 28 50 32 90, fax 03 28 50 32 92

Mél. sylvain.guerrini@quipement.gouv.fr

Référence Intranet

<http://>

Sommaire

1.	INTRODUCTION.....	5
2.	LE DEVELOPPEMENT ("ATTRACTIVITE ET PRESERVATION DE L'IDENTITE DU TERRITOIRE")	6
2.1	LE DEVELOPPEMENT DEMOGRAPHIQUE : UNE EXCEPTION DANS LA REGION NPdC.....	6
2.1.1	<i>Une population en forte croissance</i>	6
2.1.2	<i>Un dynamisme plus marqué en périphérie immédiate des communes les plus peuplées et au Sud du territoire</i>	8
2.1.3	<i>Un territoire jeune.....</i>	8
2.2	DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE : EMPLOIS ET REVENUS.....	10
2.2.1	<i>Un territoire « dortoir » et sous dépendance</i>	10
2.2.2	<i>Une économie industrialo-agricole.....</i>	10
2.2.3	<i>Evolutions en cours – potentialités du territoire</i>	12
2.2.4	<i>Des équipements structurant à préserver.....</i>	12
2.3	DEVELOPPEMENT CULTUREL – IDENTITE DU TERRITOIRE.....	14
2.4	DEVELOPPEMENT INSTITUTIONNEL – LA GOUVERNANCE DU TERRITOIRE.....	16
3.	PILOTAGE DU SCOT - L'ENVIRONNEMENT - PATRIMOINE NATUREL, HISTORIQUE	18
3.1	EVALUATION DU SCOT - DISPOSITIF DE SUIVI ET DE PILOTAGE.....	18
3.2	L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE – CADRAGE PREALABLE.....	18
3.3	PAYSAGES / ESPACES D'AMENITE / PATRIMOINE HISTORIQUE.....	20
3.4	MILIEU ET BIO-DIVERSITE, TRAME VERTE ET BLEUE.....	22
3.4.1	<i>Biodiversité – qualité des milieux</i>	22
3.4.2	<i>Trames verte et bleue</i>	24
3.5	RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES.....	26
3.5.1	<i>Principe général d'inconstructibilité</i>	26
3.5.2	<i>Risques naturels : le risque inondation (débordement, ruissellement, rupture de digues)</i>	26
3.5.3	<i>Risques naturels : glissement de terrains, retrait gonflement des argiles</i>	28
3.5.4	<i>Risques technologiques.....</i>	30
3.6	RESSOURCES NATURELLES.....	32
3.6.1	<i>Eau.....</i>	32
3.6.2	<i>Sols.....</i>	36
3.6.3	<i>Air.....</i>	38
3.6.4	<i>Carrières / matériaux de construction</i>	38
3.7	LUTTE CONTRE LE BRUIT.....	40
3.8	DECHETS.....	42
3.8.1	<i>Déchets ménagers.....</i>	42
3.8.2	<i>Déchets du BTP.....</i>	42
3.8.3	<i>Déchets industriels.....</i>	42

3.9	ENERGIE	44
3.9.1	<i>Production d'énergie</i>	44
3.9.2	<i>Economie d'énergies, « bâtiments à énergie positive »</i>	44
4.	AMENAGEMENT : LES HOMMES ET LE TERRITOIRE	46
4.1	OCCUPATION DU SOL	46
4.2	AGRICULTURE : UNE AGRICULTURE FORTE ET DIVERSIFIEE	48
4.3	URBANISME	52
4.3.1	<i>Economie générale du Scot</i>	52
4.3.2	<i>Réinvestissement urbain</i>	52
4.3.3	<i>Extensions urbaines</i>	54
4.3.4	<i>Politique foncière</i>	54
4.4	HABITAT.....	56
4.4.1	<i>Le parc existant, son occupation</i>	56
4.4.2	<i>L'offre et les emménagés récents</i>	56
4.4.3	<i>Les Gens du Voyage</i>	58
4.5	EQUIPEMENT ET SERVICES	60
4.5.1	<i>Equipement commercial</i>	60
4.5.2	<i>Autres équipements et services</i>	62
4.6	DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE – SOCIAL.....	64
4.6.1	<i>« La bonne activité au bon endroit »</i>	66
4.6.2	<i>L'« économie invisible » : les activités tertiaires</i>	66
4.6.3	<i>Zones d'activité économique (ZAE)</i>	68
4.7	ACTIVITE TOURISTIQUES ET DE LOISIR	70
4.8	VOIRIE.....	72
4.8.1	<i>Infrastructures routières existantes</i>	72
4.8.2	<i>Projets en cours</i>	72
4.8.3	<i>Sécurité routière</i>	74
4.9	LES DEPLACEMENTS.....	76
4.9.1	<i>Une région bénéficiant d'infrastructures nombreuses et variées</i>	76
4.9.2	<i>Des flux croissants</i>	78
4.9.3	<i>Diminuer la dépendance au tout routier</i>	78
4.9.4	<i>Articuler les politiques de déplacement et le développement urbain</i>	82

1. Introduction

Le présent document constitue une contribution à la réalisation du Scot Flandre Intérieure, dans le cadre de l'association prévue à l'article L. 122-6 du Code de l'Urbanisme. Il recense les questions qui doivent obligatoirement être traitées aux yeux des services de l'Etat, et les enjeux que la collectivité doit conserver à l'esprit lors de l'élaboration du Scot. Il est le fruit d'un travail partenarial entre services de l'Etat conduit sous l'égide du Sous-Préfet de Dunkerque et de la Préfecture du Nord.

Ce document s'inspire des nombreux travaux menés d'ores et déjà sur le territoire, notamment sous l'impulsion du Pays Cœur de Flandre. Il poursuit l'ambition de rassembler leurs résultats et de les mettre en perspective afin de dégager un point de vue cohérent sur le territoire. Cette entreprise n'a donc pas conduit à la réalisation d'étude supplémentaire. En revanche, il appartient au Syndicat Mixte du Scot de Flandre Intérieure de conduire, le cas échéant, les études complémentaires que ce document aura permis d'identifier comme manquantes.

Cette contribution ne saurait être perçue comme un élément du porter à connaissance réglementaire. En effet, elle expose la vision de l'Etat sur le territoire concerné mais n'a pas l'ambition de définir le contenu du Scot ; celui-ci demeure de la responsabilité du syndicat mixte en charge de sa réalisation.

Il n'a pas l'ambition non plus de définir une vision prospective du territoire, déclinée en scénarios. Cette vision, indispensable à la réalisation d'un Scot, doit en effet être le résultat d'un travail de la part de l'ensemble des acteurs publics et des responsables de la société civile impliqués sur le territoire de la Flandre Intérieure.

2. Le développement ("Attractivité et préservation de l'identité du territoire")

2.1 *Le développement démographique : une exception dans la région NPdC*

2.1.1 Une population en forte croissance

Le rythme annuel d'évolution de la population entre 1990 et 1999 observé sur le territoire de Flandre Intérieure se révèle très supérieur à celui de l'arrondissement de Dunkerque et du Département. Le territoire de Flandre Intérieure connaît donc une forte croissance de la population. Le « recensement glissant »¹ 2004 et 2005 confirme cette tendance à l'augmentation rapide de la population sur le secteur ; cette dynamique démographique ancienne semble même s'accélérer. A une échelle temporelle plus globale, les projections OMPHALE 1999-2030 montrent que la Flandre Intérieure demeura l'un des secteurs les plus dynamiques du département.

Les moteurs de la croissance démographique sont, à l'heure actuelle, le solde naturel sur les territoires les plus urbains (Hazebrouck, Communautés de Communes des Monts de Flandre - Plaine de la Lys, Flandre Lys) et le cumul solde naturel et bénéfice migratoire sur les territoires ruraux bien desservis (Communautés de Communes des Géants, Rurale des Monts de Flandre).

¹ L'INSEE réalise le recensement chaque année dans une commune de moins de 10 000 habitants sur 5 et dans 8% du parc de logements des communes de plus de 10 000 habitants. En 2004, ont ainsi été recensées les populations de 6 communes, en 2005 de 8 communes de l'arrondissement de Dunkerque.

Evolution démographique

Zones	Population			Rythme annuel d'évolution 99-00
	1982	1990	1999	
Flandre intérieure	110 773	117 895	122 089	0,39 %
Arndt de Dunkerque	371 670	375 073	379 702	0,13 %
Nord	2 520 526	2 531 855	2 555 020	0,10 %
Flandre Occ	nd	1 102 501	1 127 091	0,24 %

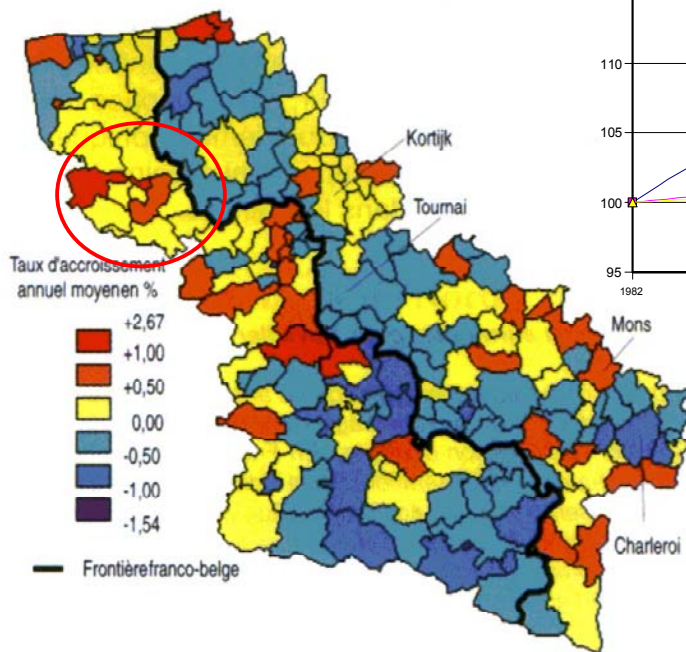
source : INSEE, BDCOM 99, RP 90 et RP 90 et RP 99 Exploitation principale

« Recensements glissants » 2004 et 2005

Communes	2004	1999	1990
Blaringhem	2014	1788	1611
Boëseghem	773	755	751
Ebblinghem	539	554	501
Lynde	620	592	544
Neuf Berquin	1222	1156	1085
Sailly sur la Lys	3995	3978	3889
Total des communes recensées en 2004	9163	8823	8381
	1999-2004		0,76 %
	1990-1999		0,57 %

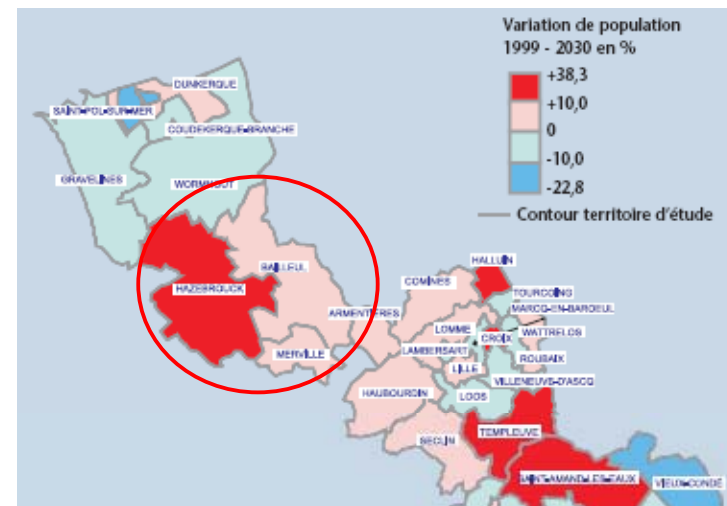
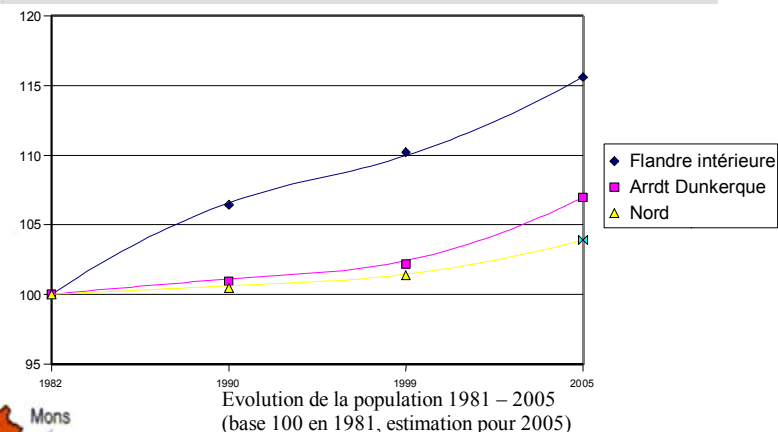
Communes	2005	1999	1990
Eecke	1071	872	804
Estaires	5842	5688	5434
La Gorgue	5590	5213	5028
Haverskerque	1483	1433	1330
Oudezele	604	522	492
Renescure	2039	2087	2221
St Sylvestre Cappel	1093	1073	1019
Sercus	383	343	346
Total des communes recensées en 2005	18105	17231	16674
	1999-2005		0,83 %
	1990-1999		0,37 %

INSEE 2005, 2006



Carte de l'évolution démographique 1990 – 1999, Pays Cœur de Flandre, 2004

INSEE - Projection OMPHALE 1999-2030



2.1.2 Un dynamisme plus marqué en périphérie immédiate des communes les plus peuplées et au Sud du territoire

La répartition de la population s'observe selon 3 zones distinctes :

- les secteurs très peuplés :
 - o Hazebrouck et Bailleul constituent les deux pôles urbains regroupant environ 30% de la population du territoire ;
 - o Une zone Sud/Est densément peuplée qui représente environ 45% de la population (proximité du bassin d'emploi métropolitain) ;
- les secteurs moyennement peuplés : les communes longeant la chaîne des Monts (Godewaersvelde, Boeschepe...) et l'autoroute A25 (Méteren, Caestre...) ;
- les secteurs les moins peuplés :
 - o un croissant Nord/Ouest, depuis la commune de Sercus jusque Oudezeele et quelques communes en périphérie proche d'Hazebrouck (Borre...).

Les communes en périphérie des principales villes connaissent une variation de population positive beaucoup plus forte que les villes centres elles-même. On assiste donc à un phénomène marqué de périurbanisation.

Le secteur rural Nord-Ouest constitue une zone très disparate où se côtoient des communes très dynamiques démographiquement (Blaringhem, Lynde...) et les communes qui connaissent une évolution négative : Staple, Renescure, (Ebblingem (entre 1999 et 2004)...

2.1.3 Un territoire jeune

Le dynamisme démographique se double des caractéristiques d'une population jeune. Cet aspect est sensible lorsqu'on compare le territoire avec les secteurs voisins en Belgique ou avec les moyennes nationales. Cette jeunesse est cependant moins marquée sur les territoires ruraux les moins bien desservis (Géants, Houtland, Voie Romaine). Le territoire n'en subit pas moins la tendance générale au vieillissement entre 1990 et 1999. Cependant entre 1999 et 2004, on observe sur 6 communes une diminution de la population des 60 ans et plus. En ce qui concerne la population des moins de 20 ans, on observe une diminution relative entre 1990 et 1999 et une stagnation entre 1999 et 2004, alors que la population des 20-39 ans continue à diminuer en part relative.

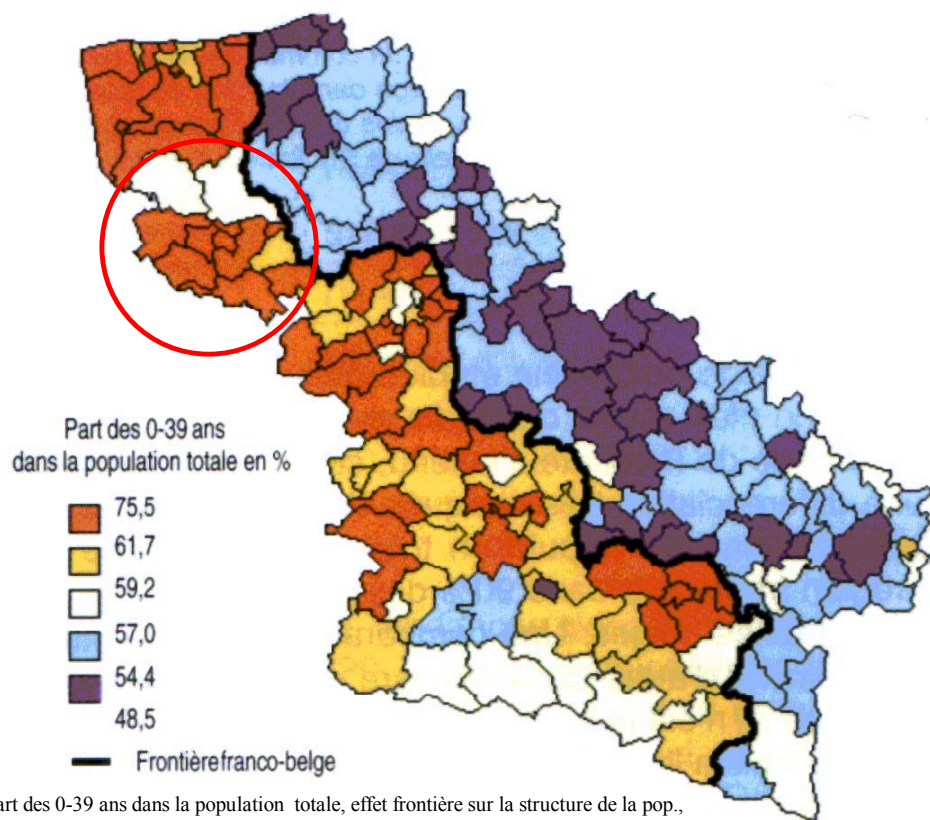
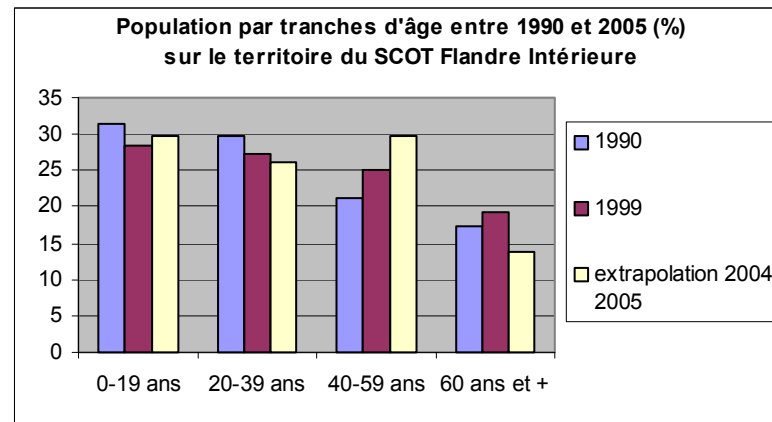
La population de Flandre Intérieure connaît une forte croissance. Les chiffres d'évolution de la population en Flandre Intérieure due au solde migratoire confirme le caractère attractif de la zone. Ces indicateurs positifs sont à mettre en perspective avec le vieillissement progressif de la population en Flandre Intérieure jusque 1999. Toutefois, il faut pondérer ce phénomène au regard du constat général du vieillissement de la population française.

Le dynamisme démographique de la Flandre Intérieure observée ces dernières années, s'accélère en raison notamment de l'installation de populations jeunes et qualifiées, en particulier au Sud de la zone et autour des principales villes. Ce phénomène constitue, d'une part, une opportunité à saisir, car il est susceptible d'alimenter l'économie résidentielle et de favoriser la création d'emplois. D'autre part, il recèle des menaces en terme de dégradation de l'environnement et de perte d'identité locale liée éventuellement à une péri-urbanisation mal maîtrisée.

Enjeux : accompagner le développement démographique des Flandres Intérieure en confortant une attractivité respectueuse du développement durable et de l'identité locale

(source : INSEE, BDCOM 99, RP 90 et RP 99 Exploitation principale)

Ages	1999					1990				
	0-19	20-39	40-59	60-74	75 et +	0-19	20-39	40-59	60-74	75 et +
ScoT	28,3	27,3	25,2	12,8	6,4	31,4	29,8	21,3	11,5	6
Ardt. Dunk.	28,8	28,1	25,4	12,1	5,6	32,2	30,4	22,2	10,3	5
Nord	28,1	29,5	24,3	12	6	30,7	30,9	21,5	11,3	5,6



2.2 Développement économique : emplois et revenus

2.2.1 Un territoire « dortoir » et sous dépendance

Le taux de chômage est le moins élevé de la région : 8,7 % dans le secteur Flandre Lys, contre une moyenne de 12,5 % pour le Département du Nord, et 12,5 % dans la Région Nord - Pas de Calais (juin 2006). Néanmoins, le secteur Flandre Lys est celui qui offre le moins d'emplois à ses résidents.

La Métropole Lilloise, le Littoral, l'Audomarois et le Béthunois apparaissent comme les principales zones captant des actifs ayant un emploi et résidant en Flandre Intérieure (1/3 des actifs résidants travaillent à l'extérieur). La Métropole Lilloise capte près de 30% des actifs de Flandre Intérieure, qui viennent en majorité des cantons de Bailleul, d'Hazebrouck et de Merville. Les migrations pendulaires mettent en lumière l'importance des relations Merville/Béthunois, Bailleul-Hazebrouck/Métropole Lilloise. (cf. § déplacements). Ceci souligne le rôle des migrants pendulaires dans l'organisation résidentielle et économique du secteur ; le ratio « population active au lieu de travail/population active totale résidente » se révèle le plus faible des zones d'emplois régionales. Les migrations pendulaires entre cantons montrent l'importance des zones urbanisées de Bailleul et Hazebrouck dans les échanges de population active. Les navettes domicile/travail se font donc en priorité vers les cantons géographiquement proches (faible part entre Cassel et Merville ou Steenvoorde et Merville).

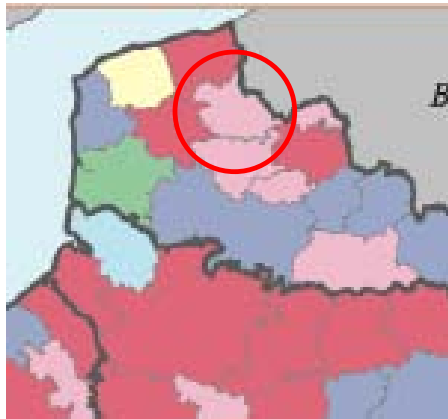
2.2.2 Une économie industrialo-agricole

L'activité industrielle et l'activité agricole sont bien représentées sur le territoire de Flandre Intérieure comparativement à l'arrondissement et, surtout, au département du Nord. L'activité industrielle et artisanale se spécialise prioritairement dans le domaine de l'agroalimentaire avec quelques entreprises : Danone, Bonduelle, Roquette... Le secteur tertiaire reste lui faible et principalement concentré sur les pôles urbains (Hazebrouck et Bailleul).

L'activité commerciale se concentre en zones urbaines en périphérie des agglomérations, sur les pôles touristiques (Monts de Flandre) et dans les centres bourgs.

80% du territoire est exploité par l'activité agricole qui se restructure : diminution du nombre d'exploitation et augmentation de la taille des exploitations.

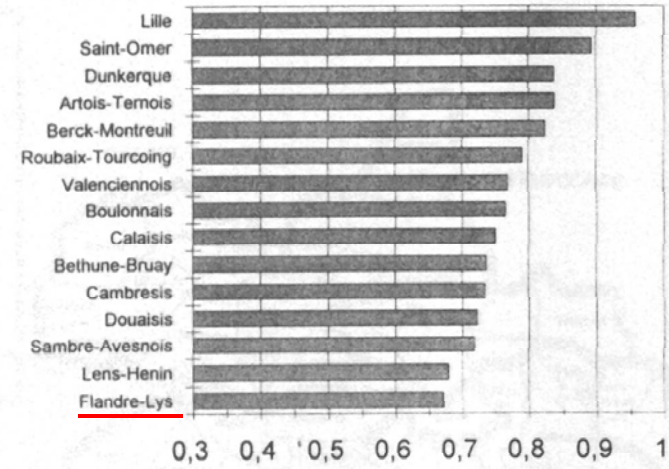
Les populations ouvrières représentent une bonne part des actifs, mais leur évolution tend à stagner.



Type de zone d'emploi

- Productif
- Public
- Résidentiel
- Dortoir
- Social
- Moyen
- N/A

Type de développement des zones d'emplois françaises (1999) (L. DAVEZIES, CEIL, DATAR 2003)



Emploi au lieu de travail par rapport au nombre total d'actifs 1999, (Source : CCI AH, 2004)

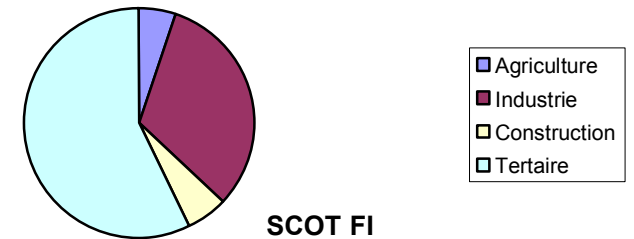
Actifs résidents et emplois par secteur d'activité au lieu de travail

	Agriculture	Industrie	Construction	Tertiaire	Total
SCOT Flandre Intérieure	2 079 (5,3%)	12 336 (31,6%)	2 288 (5,9%)	22 300 (57,2%)	39 003
Arrt. Dunkerque	4 660 (3,7%)	33 327 (26,0%)	7 966 (6,2%)	82 121 (64,1%)	128 074
Nord	17 072 (1,9%)	184 246 (20,6%)	45 483 (5,1%)	646 429 (72,4%)	893 230

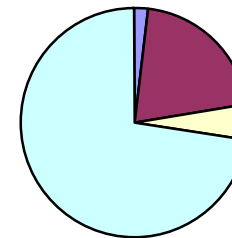
(source : INSEE RP 99 Exploitation complémentaire)

CSP	Agriculteurs	Artisans, comm., chefs d'entreprises	Cadres, professions intel. sup.	Profes. intermédiaires	Employés	Ouvriers	Retraités	Autres, sans activité pro.
Scot Flandre intérieure	1575 1,6%	2960 3%	4002 4,1%	11258 11,6%	14188 14,6%	18794 19,3%	20625 21,2%	23968 24,6%
Arrdt DK	3233 1,1%	7873 2,6%	11470 3,8%	35211 11,7%	46035 15,3%	55739 18,5%	56858 18,9%	84896 28,2%
Nord	0,5%	2,5%	5,3%	11,4%	15,2%	16,8%	18,8%	29,5%

(source : INSEE RP90 et RP99 Exploitation complémentaire)



SCOT FI



Nord

Emplois par secteur d'activité (RGP 1999)

2.2.3 Evolutions en cours – potentialités du territoire

L'augmentation des prix du foncier et de l'immobilier, particulièrement marquée dans les secteurs Sud et Ouest, posent la question du maintien des populations en place et de la dichotomie entre catégories socio professionnelles existantes et le flux des nouveaux arrivants. Alors que le nombre d'actifs du secteur agricole, quoiqu'encore important, tend à diminuer, les cadres, professions intermédiaires et employés augmentent en nombre sur le territoire de Flandre Intérieure, bénéficiant de l'accessibilité exceptionnelle de ce territoire.

D'une part, il paraît nécessaire, dans ces conditions, d'offrir des emplois peu qualifiés, répondant aux besoins des populations en place. Il existe, du fait de la dynamique démographique marquée de la Flandre Intérieure, des opportunités dans le secteur tertiaire liées au développement de l'« économie résidentielle »²: services à la personne, services aux entreprises, commerce, tourisme, etc. De plus, pour que ces emplois puissent être pourvus, il semble indispensable de renforcer l'offre de logements compatibles avec le niveau de revenu observé pour ce type d'emplois.

D'autre part, un enjeu important consiste à offrir aux emménagés récents des emplois correspondant à leurs attentes afin de les fixer et de limiter l'effet « dortoir » qui pèse sur le territoire. Le Scot doit être l'occasion de définir une stratégie de développement ; il s'agit éventuellement d'identifier des pôles prioritaire de développement ainsi que des secteurs d'activité à privilégier (cf. § développement économique).

2.2.4 Des équipements structurant à préserver

Il est primordial que la Flandre Intérieure conserve les équipements qui conditionnent son développement économique. En effet, ceux-ci participent de l'attractivité au sens large du territoire. Le Scot doit anticiper les effets de leur transformation : chambre consulaire, structures hospitalières (cf. rapport Vallancien du 3/4/2006), abattoir, tribunal.

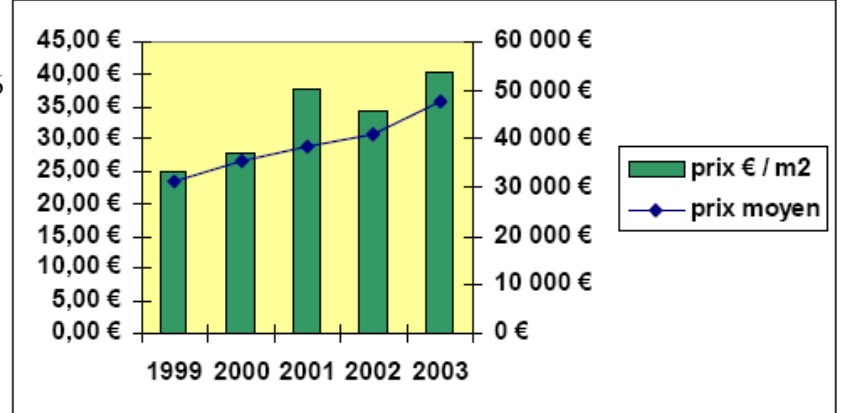
Par ailleurs, la Flandre Intérieure dispose d'un potentiel d'accueil d'activités, notamment au regard de la saturation de l'offre en Belgique, qu'il convient d'exploiter (cf. § équipements services, activité économiques). En particulier, l'implantation d'entreprises du secteur tertiaire doit permettre la création d'emplois.

Sous l'influence de la Métropole Lilloise, la Flandre Intérieure est marquée par un faible taux d'actifs résidents travaillant dans la zone et par une « fuite » des actifs vers les pôles d'emplois limitrophes. Les emplois en Flandre Intérieure relèvent principalement des secteurs industriel et agricole ; l'emploi tertiaire est peu développé alors que le territoire connaît un développement résidentiel marqué, susceptible de générer de tels emplois.

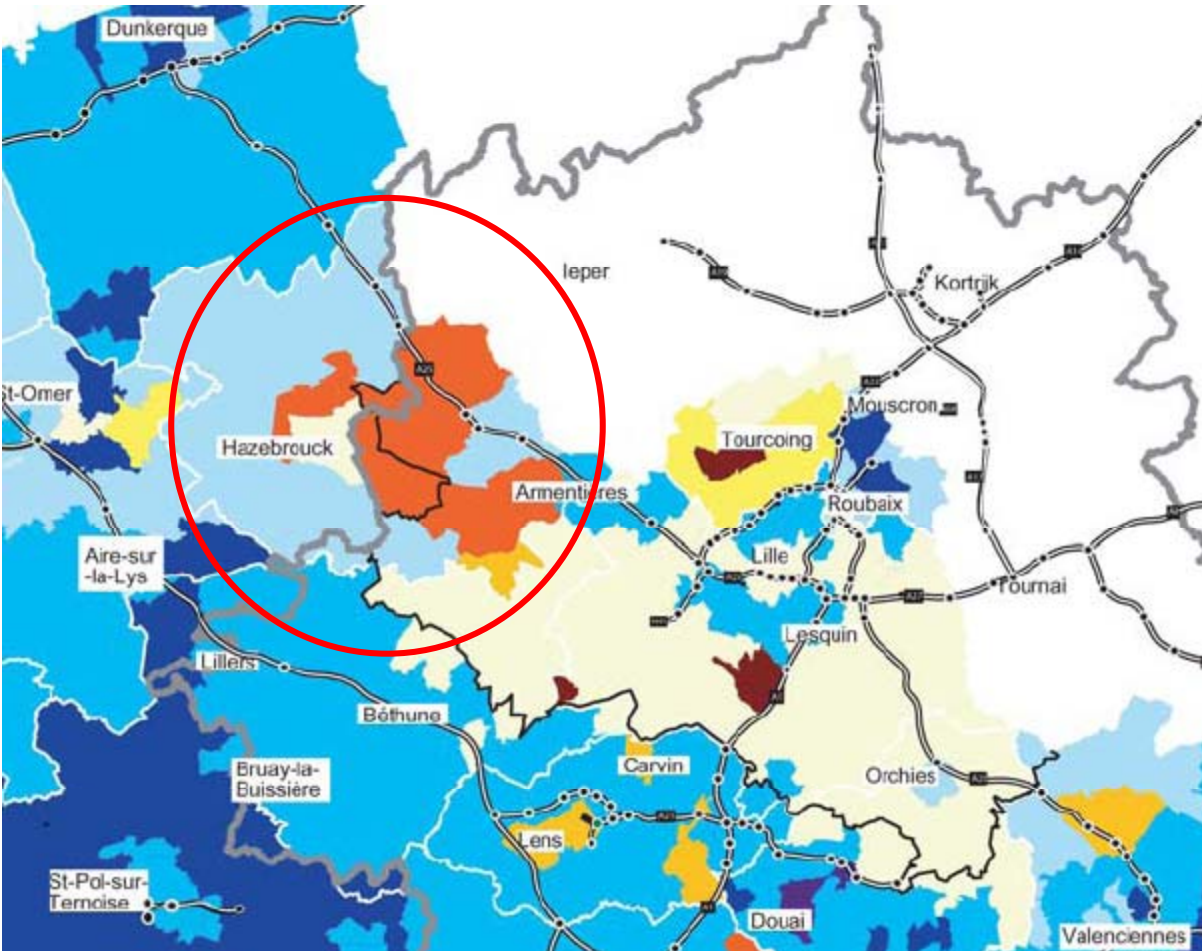
Enjeux : réduire le caractère dortoir du territoire par la création d'emplois, en particulier dans le secteur tertiaire (tourisme, commerces, services à la personne et aux entreprises), mais aussi par l'accueil d'activités ; préserver les équipements conditionnant le développement économique du territoire

² Cf. Laurent DAVEZIES, ŒIL, Insitut CDC Recherche et Développement, DATAR, 2003

Evolution du prix des terrains à bâtir, sur le territoire du Scot FI, PERVAL, DRE, 2006



Taux d'évolution des prix moyens des transactions des terrains à bâtir, Diagnostic étude LAALB, SPIRE/TRANSITEC, 2006



Le prix au m² en € des terrains à bâtir à destination de maisons individuelles a augmenté de 60% en l'espace de 4 ans sur le territoire du Scot. Les prix moyens de vente ont augmenté de 57% dans la même période.

Taux d'évolution du prix moyen des transactions entre 1992 et 2001 en euros constants 2002

- 2,1 - 2,4
- 1,7 - 2,1
- 1,6 - 1,7
- 1,5 - 1,6
- 1,4 - 1,5
- 1,3 - 1,4
- 1,1 - 1,3
- 0,7 - 1,1
- 0 - 0,7

$$\text{taux d'évolution} = \frac{\text{prix moyen des transactions 2001}}{\text{prix moyen des transactions 1992}}$$

2.3 Développement culturel – Identité du territoire

La Flandre Intérieure se révèle un territoire charnière entre les agglomérations de Lille et de Dunkerque, mais préservé des nuisances de la ville et offrant une qualité de vie exceptionnelle.

Celle-ci provient tout d'abord du sentiment d'une ruralité ou d'une grande proximité de la campagne. Cette ruralité se manifeste au travers d'un paysage rural dominant quoique varié : Monts de Flandre, Plaine de la Lys, talus bordier, plaine de l'Aa. Ces paysages sont marqués par une absence relative de boisement et par la présence forte de l'eau : becques, rivières, fossés, mares, Yser, Lys. De plus, le paysage est comme scandé par des éléments de patrimoine rural : haies bocagères, fermes, moulins, houblonnières, estaminets et auberges. Dans ce bâti qui forme une urbanisation diffuse, prédomine la brique et la forme traditionnelle de la ferme flamande.

L'identité de ce territoire se manifeste également au travers d'un patrimoine urbain riche : beffrois, clochers, maisons flamandes. Autre élément forts de cette identité : la présence d'un chapelet de villages et de villes moyennes ; Hazebrouck en est la principale et constitue, en quelque sorte, la capitale de ce territoire. La Flandre Intérieure est de surcroît doté d'un tissu associatif varié, d'un patrimoine culinaire reconnu et de traditions festives fortes (géants, ducasses, etc.).

Cette identité est aujourd'hui menacée par le développement de formes d'urbanisation aux effets pervers : développement pavillonnaire indifférencié sur tout le territoire, urbanisation le long des voies de communication, qui menace l'identité villageoise et masque le paysage. L'évolution de l'agriculture peut également constituer une cause d'appauvrissement du paysage (disparitions des haies, des mares, des pâtures). En outre, les nouveaux arrivants, lorsque leur lieu de travail se situe dans les territoires voisins, ne participent pas pleinement à la vie locale (achats et loisir effectués en dehors de la zone). Enfin, les grandes infrastructures de transport, si elles offrent une accessibilité remarquable, présentent le danger de confiner la Flandre Intérieure à un statut de territoire de transit entre littoral et Métropole, qui ne bénéficie pas de ces flux (cf. § déplacements).

La Flandre Intérieure constitue une exception dans le Département du Nord en terme de qualité de vie, grâce à des paysages variés et de valeur, un patrimoine urbain riche et caractéristique, et une vie sociale et culturelle développée.

Enjeux : préserver l'identité rurale du territoire en protégeant ses éléments (coupures vertes entre centres urbains, haies bocagères, houblonnières) et en évitant des formes d'urbanisation participant de la banalisation du paysage. Conforter la centralité des villes moyenne et le rôle de « capitale » d'Hazebrouck. Développer l'emploi local pour éviter des comportements consuméristes de la part des nouveaux habitants. Ne pas seulement inscrire les opérations d'aménagement dans un axe l'axe Dunkerque – Lille mais prendre en compte également un axe Saint-Omer – Belgique.



Armoiries d'Hazebrouck



Géant à Steenvoorde



Mairie de Bailleul



Houblonnières

2.4 Développement institutionnel – la gouvernance du territoire

Le territoire du Scot est caractérisé par un éparpillement des intercommunalités et une superposition de multiples structures de coopération thématique :

- 6 EPCI pour 98 000 hab., dont l'un comporte 2 enclaves, 3 « communes isolées » ;
- SIAN, SIDEN, SIEF, SMFM (Flamoval), régies d'alimentation en eau potable, partielle ou totale ;
- plusieurs syndicats de collecte et de traitement de déchets (SMICTOM) ;
- Flandre Initiative Intérieure (F2I), Mission locale, etc. ;
- le Pays Cœur de Flandre.

Les EPCI constitués rassemblent peu de communes et totalisent une population relativement faible. Ils disposent en outre de revenus et de moyens humains limités. Les intercommunalités du périmètre d'étude sont en **situation de sous-effectifs** par rapport aux **taux d'administration** constatés au niveau national.

Par ailleurs, ce territoire de 122 000 habitants souffre d'une absence de leadership, dont l'appartenance de Hazebrouck à aucun EPCI est le signe le plus frappant.

Pourtant les élus sont conscients des limites de leur intercommunalité. Les études engagées par le Pays Cœur de Flandre en témoignent.

Enjeux :

- donner à la Flandre Intérieure un poids institutionnel plus fort face aux grandes agglomérations limitrophes (Lille, Dunkerque, Saint Omer)
- disposer de structures de projet (Syndicat Mixte de Scot, Pays) et institutionnelle cohérentes
- organiser le territoire (éviter le mille-feuilles institutionnel)
- obtenir un régime de dotation globale de fonctionnement (DGF) plus avantageux : la création d'une communauté de commune à taxe professionnelle unique permettrait au territoire de bénéficier d'un surcroît de DGF supérieur à 1,8 M€ ; la création d'une communauté d'agglomération donnerait à ses membres un surcroît de DGF s'élevant à 3,1 M€ la première année³ ;
- optimiser la participation des élus au fonctionnement des institutions
- réaliser des économies de moyens, renforcer la structure communautaire
- rendre cohérentes les politiques, jouer la complémentarité entre territoires au lieu de la concurrence (zones d'activités économiques).

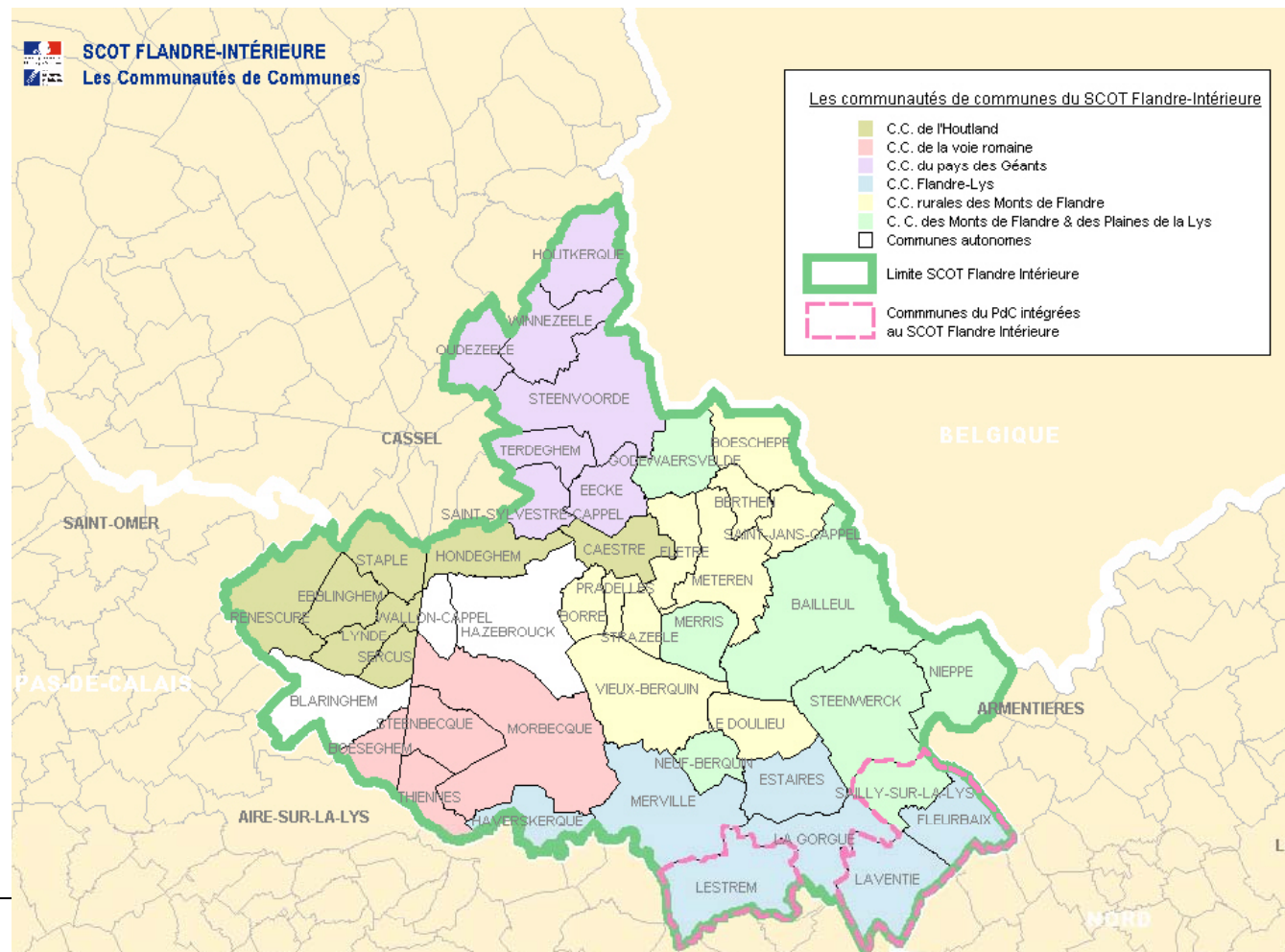
Le Scot constitue l'occasion de réfléchir pour le moins à une intégration des « communes isolées » dans un ou plusieurs EPCI, à une rationalisation des structures de gestion (diminution du nombre de syndicats) et à un regroupement des communautés de communes, comme la circulaire du 23 novembre 2005 du Ministère de l'Intérieur le recommande. La constitution d'une communauté de communes à TPU, voire d'une communauté d'agglomération sont des pistes prometteuses.

³ Cf. Etude opérationnelle pour la création d'une grande communauté en Pays Cœur de Flandre, Pays Cœur de Flandre, PLC-DEMETER, 2006

Intercommunalités

	FI (hors « communes isolées »)	Nord	NPdC	France
Hab./ EPCI ⁴	15 500 hab/epci	50 400	42 000	20 700
Communes par CC	5,8	8,75	13,4	12,5
Communes par EPCI	5,8	12,6	16,0	12,8
Nbr d'habitant /agent de CC	1554 ⁵	n.d.	n.d.	550

Ministère de l'Intérieur/DGCL 2006, INSEE 1999, Pays Cœur de Flandre, 2006



⁴ EPCI pris en compte : CC, CA, CU, SAN

⁵ chiffres sur le Pays Cœur de Flandre

3. Pilotage du Scot - L'environnement - Patrimoine naturel, historique

3.1 *Evaluation du Scot - Dispositif de suivi et de pilotage*

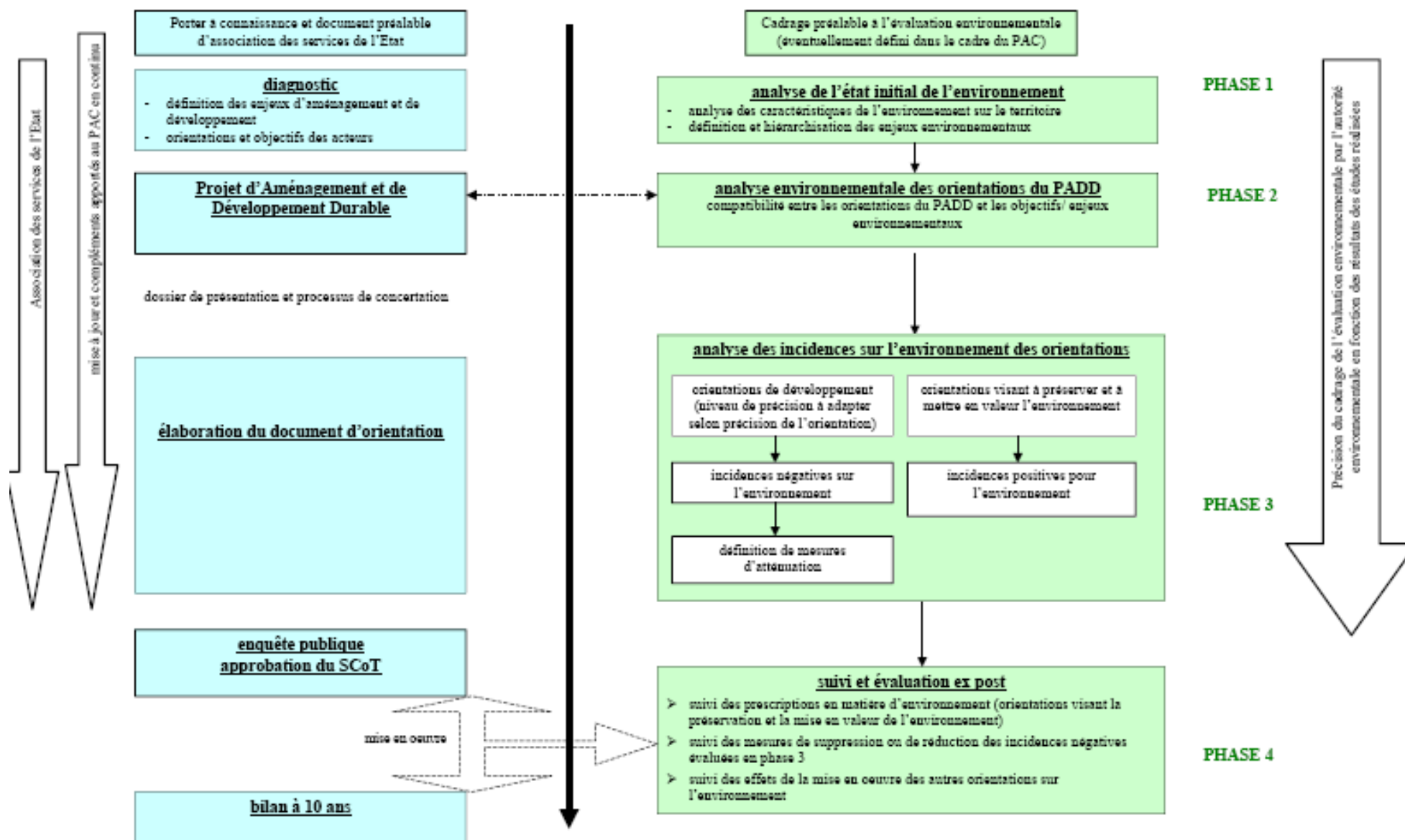
Notamment pour répondre à l'obligation de révision décennale, mais aussi pour assurer l'effectivité du Scot et son pilotage, le schéma doit prévoir un dispositif de suivi général de type tableau de bord, et une série d'indicateurs à même de rendre compte de l'état du territoire. Compte tenu de la diversité des indicateurs à prendre en compte pour l'évaluation environnementale, celle-ci devrait en réalité permettre d'évaluer l'ensemble du Scot.

Il est souhaitable que soient indiqués la source statistique correspondant à chacun des indicateurs, leur « état zéro », un objectif quantifié pour chacun d'entre eux, ainsi qu'un phasage dans le temps de leur réalisation, la fréquence de mesure envisagée, et la description des moyens mis à l'atteinte de ces objectifs. En outre, le dispositif humain et technique mis au service du suivi des indicateurs et du tableau de bord figurera avantageusement dans le Scot.

3.2 *L'évaluation environnementale – cadrage préalable*

La DIREN transmettra prochainement à la collectivité un document de cadrage préalable relatif à l'évaluation environnementale. Il importe que tous les enjeux et les questions posées au travers de ce document trouvent une réponse dans le Scot.

Comme cela a été rappelé dans le porter à connaissance réglementaire, la démarche d'évaluation environnementale n'est pas limitée à la phase de réalisation du diagnostic et de l'état initial de l'environnement (EIE). Elle doit irriguer l'ensemble des phases de réalisation du Scot. Elle s'apparente donc à une véritable démarche de projet.



Démarche d'évaluation environnementale, comparée à la démarche de réalisation du Scot
 Méthodologie pour l'évaluation des SCOT au regard des principes du développement durable et construction d'indicateurs environnementaux Application au cas de Montpellier – DIREN Languedoc-Roussillon, 2004

3.3 Paysages / espaces d'aménité / Patrimoine historique

La DIREN Nord Pas de Calais a publié un Atlas des paysages de la région (approche culturelle et générale) en octobre 2006.

Le territoire du Scot Flandre Lys est partagé entre deux entités paysagères principales : l'Houtland et la Plaine de la Lys, délimités par le talus bordier. Ces deux secteurs font partie des grands paysages du bas pays et sont de « matrice » essentiellement agricole. Ils sont dépourvues de grands boisements (à une exception près), ou d'habitats naturels. L'Atlas les décrit de la façon suivante :

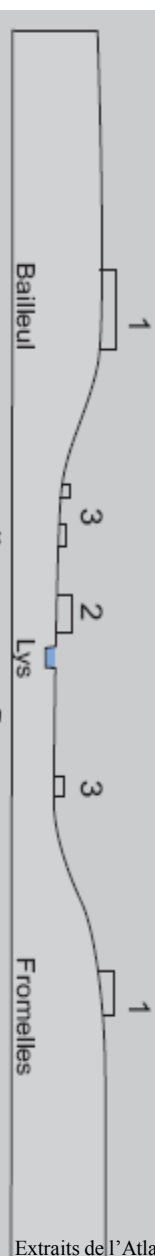
- l'Houtland : des paysages très ouverts, d'anciens bocage transformés progressivement en grandes cultures uniformes (*openfield*), marqués par une grande dispersion des prairies ; l'habitat alterne linéaire concentré et dispersé, se superposant à une urbanisation en étoile, offrant une grande mixité de forme et d'organisation ; l'onde argileuse des Flandres et son pointillisme chromatique de rouges et de verts ; les Monts de Flandre ; paysages ayant très nettement évolué ces dernières décennies ;
- la Plaine de la Lys : des paysages de bocage urbains, sillonnés de routes et clôturés de maisons ; habitat linéaire très marqué ; une présence industrielle forte en lien avec la rivière ; ensemble homogène par la domination de grandes cultures ; prairies rares.

Enjeux :

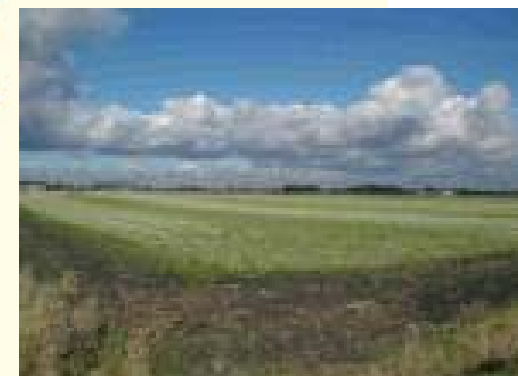
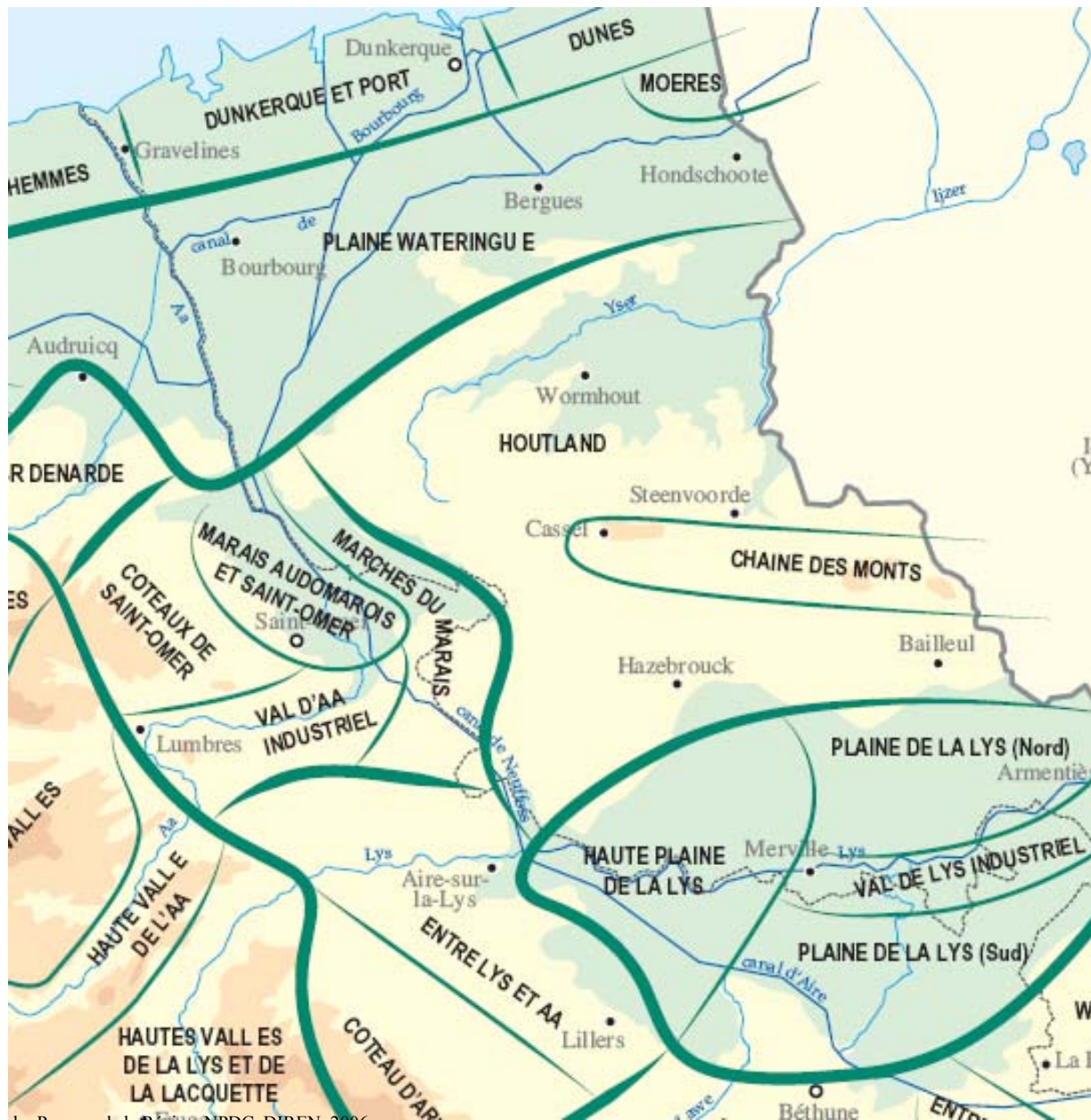
- Elaborer dans le cadre du Scot une politique paysagère complète à la fois passive (préservation de l'existant, cônes de vues, réglementation de la publicité) et active (traitement des points noirs, traitement des entrées de ville)
- Eviter la banalisation du paysage par des formes urbaines inadaptées, stopper l'urbanisation linéaire et travailler sur l'épaisseur de l'urbanisme linéaire existant ; limiter le mitage agricole ou industriel en privilégiant par exemple la concentration des ZAE ou en définissant des zones de développement éolien.
- Adopter une politique de protection des sites les plus remarquables et de leurs abords (les « pointes de diamant »), dépassant les simples protections réglementaires.
- Etendre la démarche réalisée par la communauté MFPL à l'ensemble des abords des Monts

Plaine de la Lys, lorsque l'eau fait la ville

C'est la géomorphologie (graben) qui a créé la topographie tout à fait singulière de la plaine de la Lys. Elle même a conduit à une urbanisation dans un premier temps périphérique (1) ; l'eau apparaissant comme facteur répulsif. Puis, l'urbanisation se rassembla (2) le long de la Lys ; l'eau fut alors un facteur attractif. Enfin (3), ce sont les voies de communication qui ont fédéré l'urbanisation récente. Cette triple structure est encore très visible à l'échelle où nous travaillons.



Extraits de l'Atlas des Paysage de la Région NPDC, DIREN, 2006



3.4 Milieu et bio-diversité, trame verte et bleue

3.4.1 Biodiversité – qualité des milieux

Les milieux biologiques les plus riches et diversifiés du territoire sont représentés par trois formations principales :

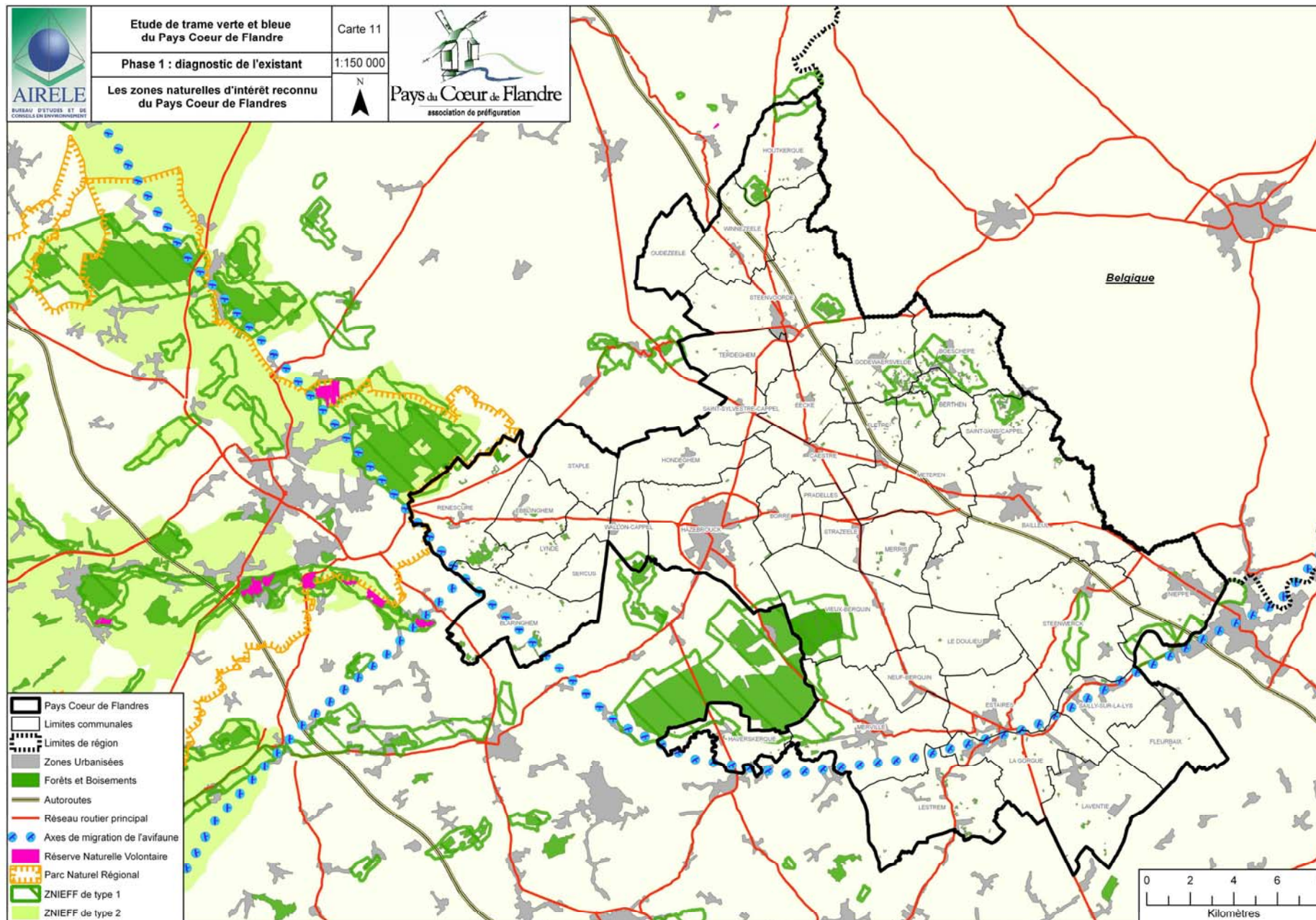
- les boisements, situés essentiellement dans la plaine de la Lys (forêt de Nieppe) et sur le sommet et les versants des collines et monts de Flandre (forêt de Rihoult-Clairmarais, mont Noir, bois de la Franque, bois de Cruysabeel...);
- les prairies inondables, situées dans la plaine de la Lys et le long des bèques de l'Houtland ;
- le bocage, constitué par les prairies ainsi que les éléments qui les accompagnent. Que ce soit pour la faune des haies ou pour celle des mares, le maintien d'un réseau dense aux multiples relations est indispensable pour leur développement optimal.

Les zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) n'occupent pas une superficie très importante et sont relativement dispersées. Mais elles sont caractérisées par leur richesse en espèces et par la grande diversité des milieux écologiques qui la constituent : milieux forestiers (forêt de Nieppe de Rihoult-Clairmarais, monts de Flandre boisés, bois de la Franque, de Saint-Acaire et de Cruysabe, canton des Huit-Rues) ; milieux humides (prairies inondables d'Erquinghem-Lys, vallée de l'Yser entre la frontière et le pont d'Houtkerque).

Le schéma régional de protection des milieux et des paysages naturels, repris dans le schéma de services collectifs des espaces naturels et ruraux, a permis de localiser et de hiérarchiser divers types de milieux naturels particulièrement remarquables sur le plan de leur valeur biologique. Les milieux les plus menacés sont les milieux humides et les milieux forestiers les plus étendus : Forêt de Nieppe, forêt de Rihoult-Clairmarais et prairies inondables d'Erquinghem-sur-le-Lys.

Ainsi, parmi les espaces naturels de qualité, peuvent être distingués les sites les plus remarquables au niveau régional, c'est-à-dire ceux qui recèlent notamment des espèces rares et/ou des habitats originaux : les forêts humides, le marais audomarois et les fonds de vallées humides. Aucun de ces sites ne bénéficie d'une protection réglementaire (réserve naturelle, arrêté de biotope...).

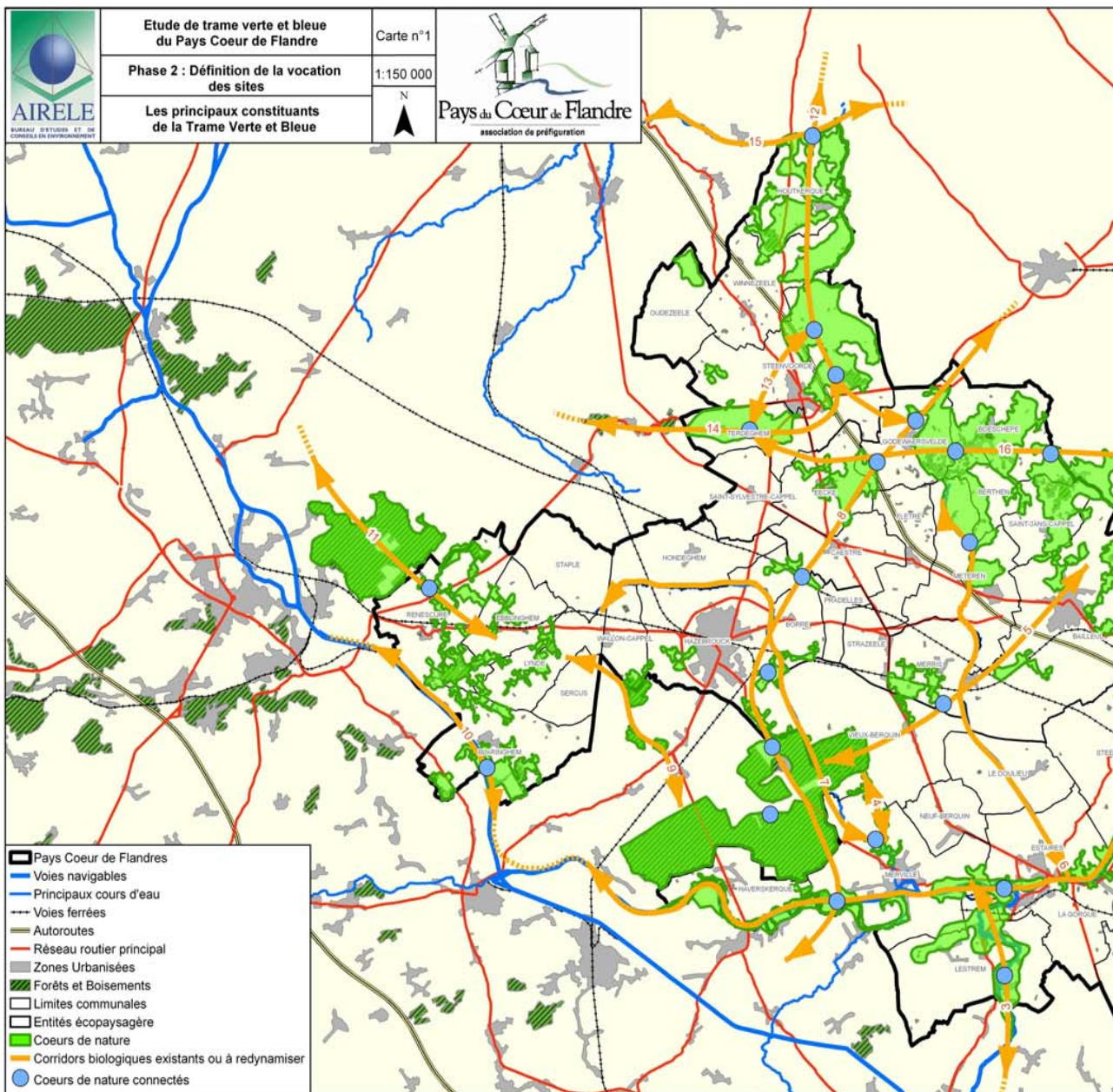
De nombreuses sources de dégradation de ces milieux humides peuvent être observés dont le Scot peut limiter les effets.



3.4.2 Trames verte et bleue

Dans le cadre d'une démarche volontaire, le Pays Cœur de Flandre et les intercommunalités présentes dans le territoire ont engagé une réflexion globale sur le développement environnemental afin de réaliser un schéma trame verte et bleue. Les principaux constituants de la trame sont les cœurs de nature existants, les cœurs de nature à recréer ainsi que les corridors biologiques.

- Enjeux :**
- Préserver le patrimoine écologique remarquable : ZNIEFF, milieux humides et forêts, prairies bocagères, mares... en l'intégrant dans les espaces protégés du Scot, définis éventuellement à la parcelle
 - Créer ou conforter des corridors biologiques afin d'éviter la réduction de la biodiversité liée au morcellement du territoire naturel ; protéger au moyen du Scot les principaux constituants de la trame verte et bleue ; adopter des mesures de protection ou de reconstitution des secteurs nécessaires au maillage de ces éléments entre eux.
 - Privilégier des modes de développement (agriculture raisonnée, assainissement) permettant d'améliorer la qualité des milieux



3.5 Risques naturels et technologiques

3.5.1 Principe général d'inconstructibilité

Le territoire du Scot de Flandre Intérieure est exposé de manière importante à plusieurs type de risques, principalement naturels. Le Scot doit établir une doctrine pour les PLU dans la perspective d'assurer la protection des biens et des personnes.

Elément central de cette doctrine, le Scot doit affirmer un principe général d'inconstructibilité dans les zones soumises aux risques et non couvertes par un plan de prévention des risques (PPR) approuvé. En application du principe de précaution et dans l'attente de l'approbation des PPR, cette interdiction doit porter sur tout secteur soumis à un risque avéré en l'état actuel des connaissances. Il s'agit pour le moins des secteurs ayant fait l'objet d'une identification au titre d'un inventaire. Pour l'application de ce principe, une cartographie incluse dans le Scot paraît indispensable. Ce principe doit être assorti d'exceptions, ou de réserves, suivant la connaissance que les pouvoirs publics ont du risque, sa gravité, l'aspect urbanisé ou pas des secteurs considérés, les opérations envisagées, etc.






La connaissance du risque est sujette à des évolutions et le Scot doit rappeler l'obligation faite aux documents d'ordre juridique inférieur de prendre en compte, lors de leur élaboration, les dernières études connues.

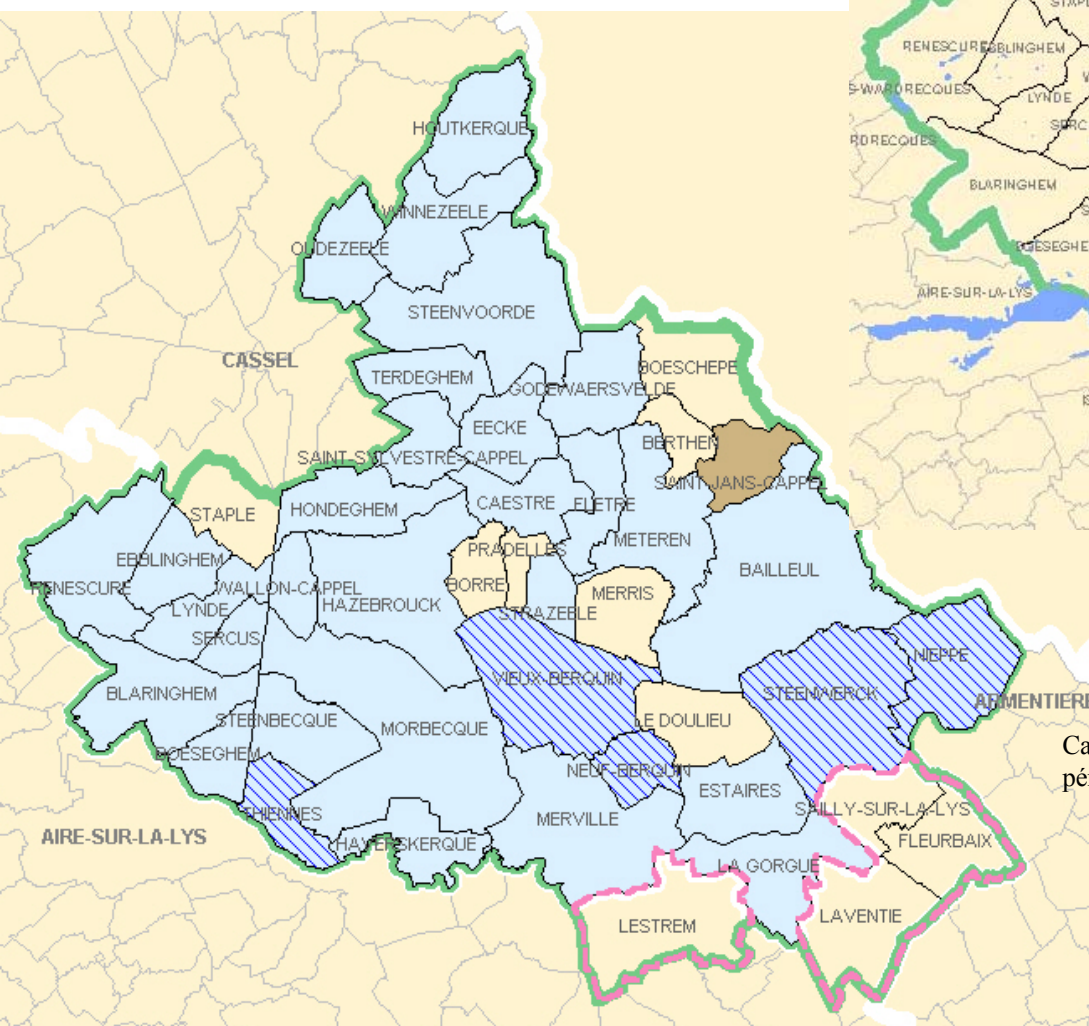
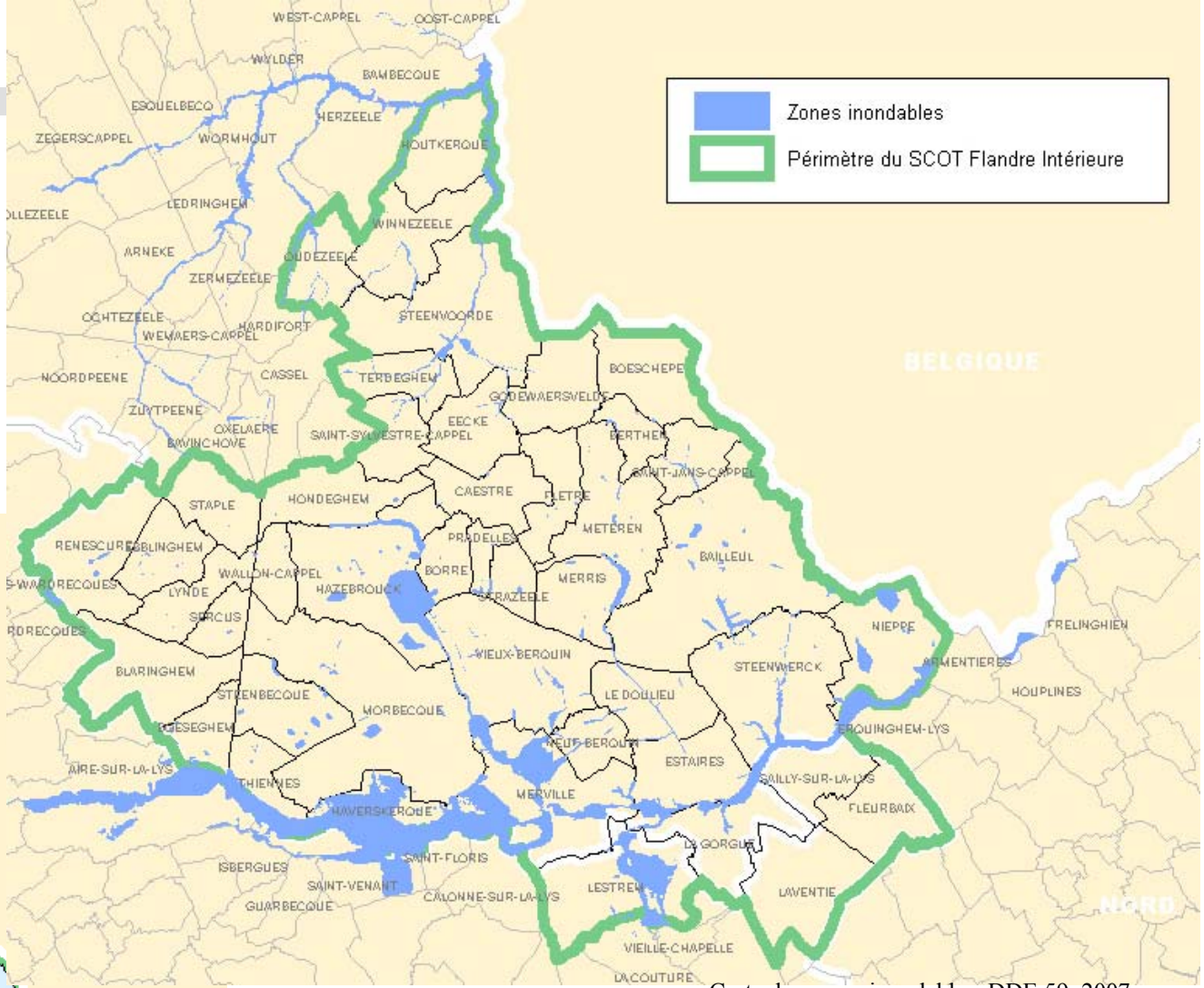
L'identification des zones à risques ne doit pas néanmoins conduire à une neutralisation des terres considérées. Celles-ci doivent demeurer des espaces de projets, qu'ils soient agricoles ou d'un autre ordre. Leur valorisation peut, par exemple, être envisagée en liaison avec une trame d'espaces naturels et de zones humides, ou d'espaces récréatifs. La gestion de ces espaces peut également être intégrée à une politique portant sur la qualité des cours d'eau. La valorisation des zones inondables peut ainsi être un projet du Scot.

3.5.2 Risques naturels : le risque inondation (débordement, ruissellement, rupture de digues)

De nombreuses inondations ont été répertoriées sur le territoire du Scot. Le secteur des Monts privilégie un écoulement des eaux qui engendre des débits provoquant des inondations locales importantes. En cas de fortes précipitations, les becques ne sont pas à même d'évacuer toute l'eau : les points bas sont généralement inondables, avec des arrivées d'eau rapides, voire massives, mais des durées de submersion réduites. Dans la vallée de la Lys, en raison de l'absence de relief et de la présence d'un substrat imperméable, la nappe remonte régulièrement en hiver et affleure parfois au niveau des secteurs les plus bas. Ces derniers subissent des montées d'eau lentes, avec des vitesses d'écoulement réduites et des hauteurs de submersion faibles; en revanche, les champs d'expansion des crues sont très étendus et les durées de submersion longues. Le PPRi de la vallée de la lys a été approuvé le 21 juillet 2005, le PPRi de l'Yser est en cours d'études. Un recensement des zones inondables en Flandre intérieure a été réalisé et transmis à la collectivité dans le cadre du porter à connaissance.

Les risques naturels

-  Risque d'inondation
-  Risque de rupture de digue
-  Risque de glissement de terrain
-  Limite SCOT Flandre-Intérieure
-  Communes du PdC intégrées au SCOT Flandre-Intérieure



Carte des zones inondables, DDE 59, 2007 (inventaires et PPRI Lys et Yser)

Carte des risques naturels, DDE 59, 2006 (DDRM, périmètre des PPRI)

Ne pas exposer de nouvelles populations

En milieu urbain, le Scot doit proscrire toute construction nouvelle où les aléas sont les plus forts, et restreindre ou adapter les possibilités de construire dans les secteurs urbanisés soumis à un risque moyen ou faible. De plus, toute extension de l'urbanisation en zone naturelle⁶ soumise à un risque connu doit être interdite puisqu'intervenant dans une zone d'expansion des crues. Le diagnostic doit reprendre un inventaire des digues et des événements qui ont pu les affecter et le Scot définir des prescriptions à leurs abords.

Renforcer le rôle d'écoulement des lits majeurs des cours d'eau

Afin de ne pas accroître les risques en aval des zones considérées⁷, le Scot doit interdire toute construction dans le lit majeur des cours d'eau ; il doit préserver les capacités d'écoulement et d'expansion de crue en identifiant les zones humides afin de les préserver et les valoriser ; il doit favoriser la mise en place des bandes enherbées le long des cours d'eau⁸ et conforter le développement des ripisylves ; il doit encourager les techniques alternatives d'assainissement. Le Scot doit également affirmer l'interdiction des opérations d'endiguement à l'exception de celles destinées à protéger des lieux déjà fortement urbanisés.

Traiter le risque inondation à sa source

Au delà des éléments de politique décrits ci-dessus, le Scot doit développer une stratégie de gestion des eaux pluviales « à la source », afin de ne pas aggraver le risque inondation en aval. Il s'agit de limiter l'imperméabilisation des sols (par exemple au moyen de ratios d'imperméabilisation des sols), mais aussi de promouvoir des techniques compensatoires : toitures absorbantes, noues plantées, puits d'infiltration, parkings absorbants, chaussées réservoirs, etc. Les pouvoirs publics doivent aussi privilégier la lutte contre l'érosion des sols, grâce à des pratiques agricoles adaptées (maintien des haies, des pâtures...).

Adopter une politique dépassant les limites administratives du Scot

La problématique des inondations ne s'arrête pas aux limites administratives. Il est donc de toute importance de considérer le territoire dans sa globalité afin d'agir efficacement. Le réseau hydrographique du SCOT est très dense et a des inter-actions avec les territoires voisins. Le secteur des waterings évacue aussi bien les eaux de la Lys via l'Aa, que les eaux de l'Yser via les waterings belges. On constate aujourd'hui que le dimensionnement des ouvrages d'évacuation des eaux à la mer a atteint ses limites que ce soit en France ou en Belgique.

3.5.3 Risques naturels : glissement de terrains, retrait gonflement des argiles

Le territoire du Scot est concerné par le risque glissement de terrain (zones de terrains argileux sur les versants des Monts de Flandres) et par le risque retrait gonflement des argiles (ensemble du territoire). En l'absence d'étude précise sur la question, le Scot doit assurer une fonction d'information du public et appeler, pour tout projet de construction, à des études de sol adaptées et à adopter des mesures de construction appropriées (cf. Code de la Construction).

⁶ Sont considérés en tant que zones naturelles : zone agricole ; zone de hameau et d'urbanisation lâche ; espace vert ; plan d'eau ; infrastructures routières et ferroviaires ; les zones d'urbanisation future.

⁷ Cf. circulaire du 24/1/1994, loi sur l'eau de 1992, et le SDAGE Artois-Picardie qui en découle, ont pour objectif notamment la conservation des champs d'expansion des crues, des zones humides et le libre écoulement des eaux

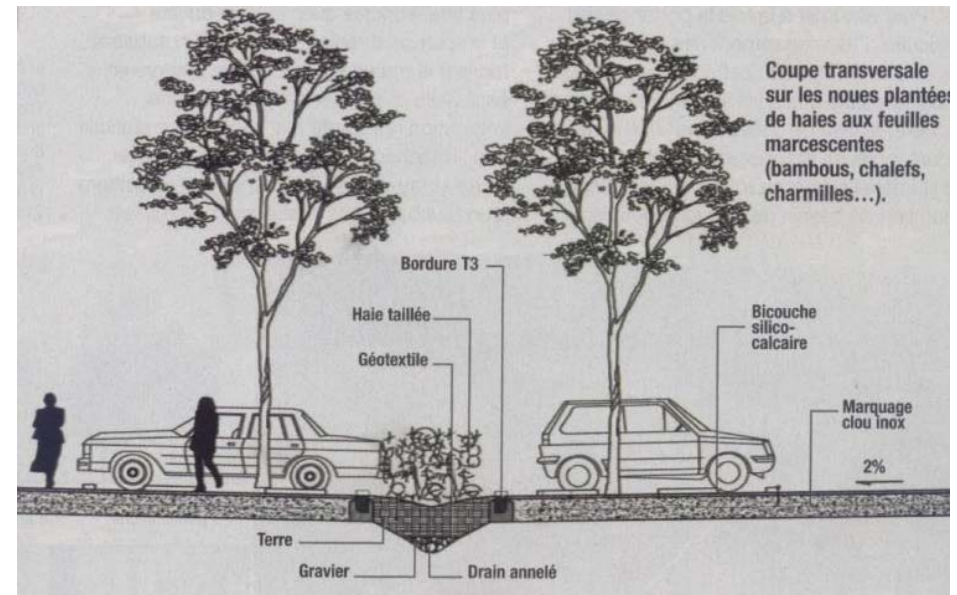
⁸ La réforme de la PAC arrêtée lors du Conseil supérieur d'orientation (CSO) du 18 mai 2004 vise à implanter obligatoirement des bandes enherbées (5 à 10 m correspondant à 3% de la surface exploitée) le long des cours d'eau.



Noues plantées
Reichen, 2005



Bassin en pied d'immeuble (Agence Reichen 2006)



Parking drainant (Moniteur des travaux Publics, 2006)

3.5.4 Risques technologiques

Entreprises industrielles

Arc International à Blaringhem est un établissement dit « SEVESO seuil haut » avec des risques d'incendie, d'explosion et de dispersion toxique. A l'heure actuelle, ce site engendre des risques dont les périmètres d'effets sont susceptibles de sortir des limites de propriétés. Ces risques ont fait l'objet d'une étude de dangers et d'un dossier arrêté préfectoral du 6 novembre 2005. Un PPRT sera établi pour ce site et c'est à cette occasion que des mesures de restrictions d'usage seront proposées.

Roquette à Lestrem est un établissement dit « SEVESO seuil bas » avec des risques d'explosion et d'incendie. D'autres entreprises disposent de réserves d'ammoniac importantes : Bledina (Steenvoorde), Bonduelle (Renescure), Danone (Bailleul). L'entreprise Baudalet est également à la source de nombreuses nuisances. En l'état actuel de connaissance du risque, le Scot doit assurer une fonction d'information et confirmer qu'aucune zone d'extension ne pourra être autorisée dans les secteurs soumis à risques. Il doit en outre conduire à une réflexion sur les accès de ces sites, afin de limiter les effets des trafics qu'ils entraînent.

Dans le cadre de la politique foncière à laquelle il devrait servir de base, le Scot doit identifier et préserver les sites susceptibles d'accueillir des entreprises génératrices de risques et créatrices d'emplois.

Pollution des sols

Plusieurs sites pollués sont répertoriés à Bailleul, Blaringhem et Merville⁹. Cette question doit être traitée dans le cadre d'une politique foncière générale, intégrant la valorisation des friches, fixant des priorités en fonction de la localisation des sites et de leur degré de pollution et prenant en compte les besoins des collectivités en matière d'équipements publics.

Transport de matières dangereuses et canalisations

En raison de l'ancienneté, de la diversité et du poids de ses activités économiques, le Nord connaît une très forte activité de transport de marchandises et notamment de matières dangereuses. Le transport utilise divers modes, principalement la route et le rail mais aussi les canaux, la mer, l'air ainsi que les conduites souterraines. Le Scot devra identifier les axes de transport de matières dangereuses et limiter la constructibilité à leurs abords, notamment en zone rurale.

Le territoire du Scot de Flandre Intérieure est concerné essentiellement par le risque inondation.

Enjeux :

- Assurer la sécurité des biens et des personnes en établissant une doctrine pour chaque risque, pour encadrer les PLU.
- Transcrire les principes décrits dans les PPR lorsqu'ils sont approuvés.
- Dans les autres secteurs soumis à un risque avéré ou pour les risques non couverts par les PPR (ruissellement, rupture de digue) : rendre inconstructibles les zones naturelles ; limiter ou interdire la constructibilité des zones urbaines en fonction de l'aléa.
- Préserver les champs d'expansion de crues et les capacités d'écoulement des cours d'eau
- Adopter une politique de gestion des eaux pluviales « à la source »

⁹ Cf. Bases de données BASOL et BASIAS du BRGM

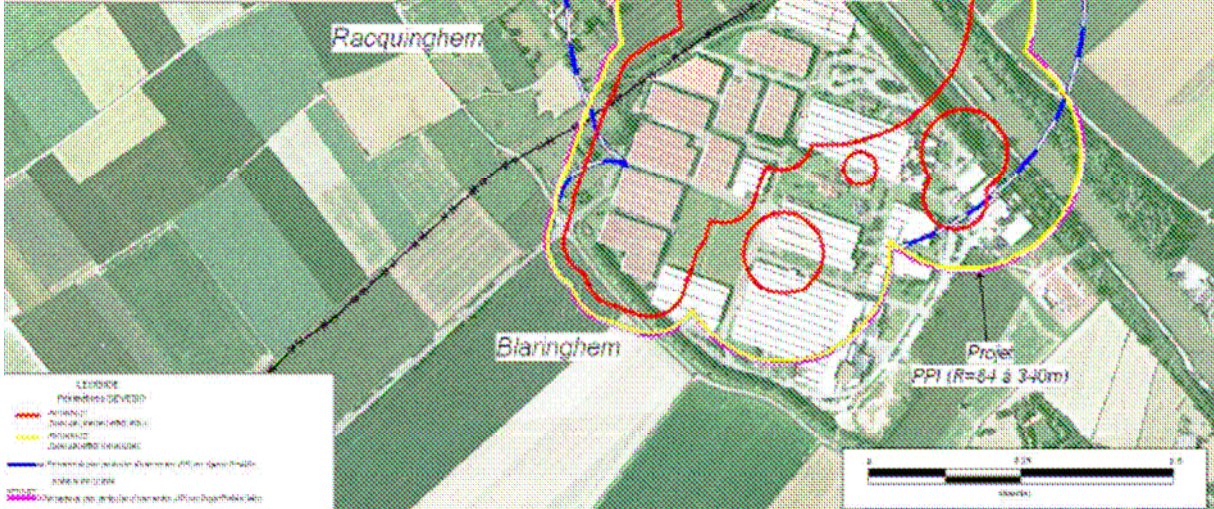
Site industriel : ARC INTERNATIONAL

Communes concernées : Blaringhem
Racquinghem (02)



Plan des périmètres SEVESO

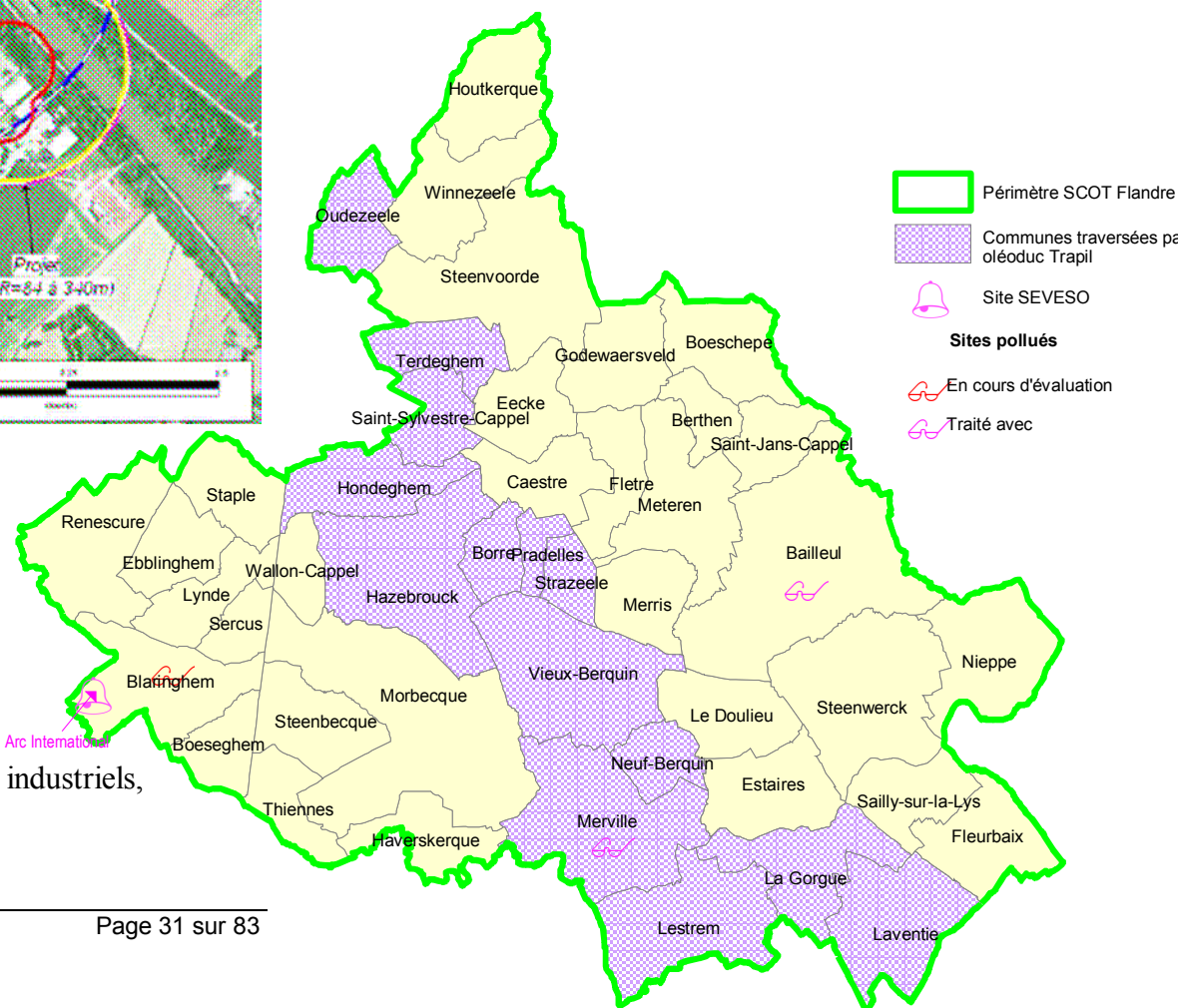
Échelle : 1:5000
N 000° 00' 00" E
Mars 2006



LEGENDE

Périmètres SEVESO

- PPI (R=120m)
- PPI (R=240m)
- PPI (R=425m)
- Sites en cours d'évaluation
- Sites traités avec



Cartes des risques industriels,
DDE 59, 2006

3.6 Ressources naturelles

3.6.1 Eau

La loi du 21 avril 2004 impose aux documents d'urbanisme d'être compatibles avec les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les SDAGE, ainsi qu'avec les objectifs de protection définis dans les SAGE. Le SAGE de l'Audomarois est ainsi pleinement applicable. Lorsqu'un SAGE est approuvé après l'approbation d'un SCOT, ce dernier doit être, si nécessaire, rendu compatible dans un délai de 3 ans. Afin d'éviter une telle procédure, le Scot pourra anticiper l'application du SAGE de la Lys. Le SAGE de l'Yser est aujourd'hui trop peu avancé pour être pris en compte.

3.6.1.1 "S'assurer de la ressource en eau avant toute décision d'aménagement du territoire" :

Le territoire du Scot ne dispose pas de puits de captage. L'essentiel de la ressource en eau potable provient de captages situés dans les collines de l'Artois. D'un point de vue global, le Scot devra anticiper l'impact de l'augmentation de la population sur la consommation d'eau potable au regard des ressources disponibles et du partage de cette ressource entre collectivités. Un développement éventuel de la ressource devra être estimé. A une échelle plus réduite, il devra conditionner les extensions urbaines des communes à la présence d'une ressource en eau suffisante.

Le Scot pourra également constituer une occasion de réfléchir à une rationalisation des structures de gestion de la ressource et de l'assainissement.

Il est impératif de prendre en considération les territoires limitrophes pour entreprendre une politique d'assainissement équitable.

- en s'assurant de la disponibilité de la ressource en eau et en considérant les projets des territoires voisins.
- en cherchant à diversifier les ressources tout en veillant au maintien des équilibres biologiques.
- en fiabilisant la qualité des réseaux pour optimiser l'usage de l'eau.
- en s'assurant de la protection des nappes superficielles.

Le Scot par ailleurs pourra préconiser la limitation de la consommation par des mesures prises à la source (agriculture raisonnée), ou le recours à des ressources alternatives : eau brute, eaux de pluies, etc. En effet, une part importante de l'eau brute consommée par l'agglomération lilloise provient de ressources situées à proximité de la Flandre Intérieure (prélèvement des eaux de surfaces à Aire sur la Lys).

3.6.1.2 Améliorer la qualité des eaux superficielles et des milieux :

La qualité actuelle des cours d'eau est moyenne voire médiocre. L'arrêté préfectoral du 25 mars 1999 détermine des objectifs de qualité par tronçon de cours d'eau dans le département du Nord.

Le diagnostic du Scot devra dresser un état des lieux complet des capacités épuratoire des communes et de leurs perspectives, notamment au regard de l'adoption des plans de zonage d'assainissement. Les stations d'épuration semblent ne pas permettre de développement important et ont pour certaines d'entre elles des rendements de traitement faibles provoquant des pollutions localisées. La situation est néanmoins en voie d'amélioration (station d'épuration du SIAN à La Gorgue, opérationnelle en sept. 2007). En outre, la participation de l'agriculture à la préservation de la qualité des eaux devra être précisée.

Il est nécessaire de conditionner le territoire à la présence de capacités de traitement des eaux suffisantes.

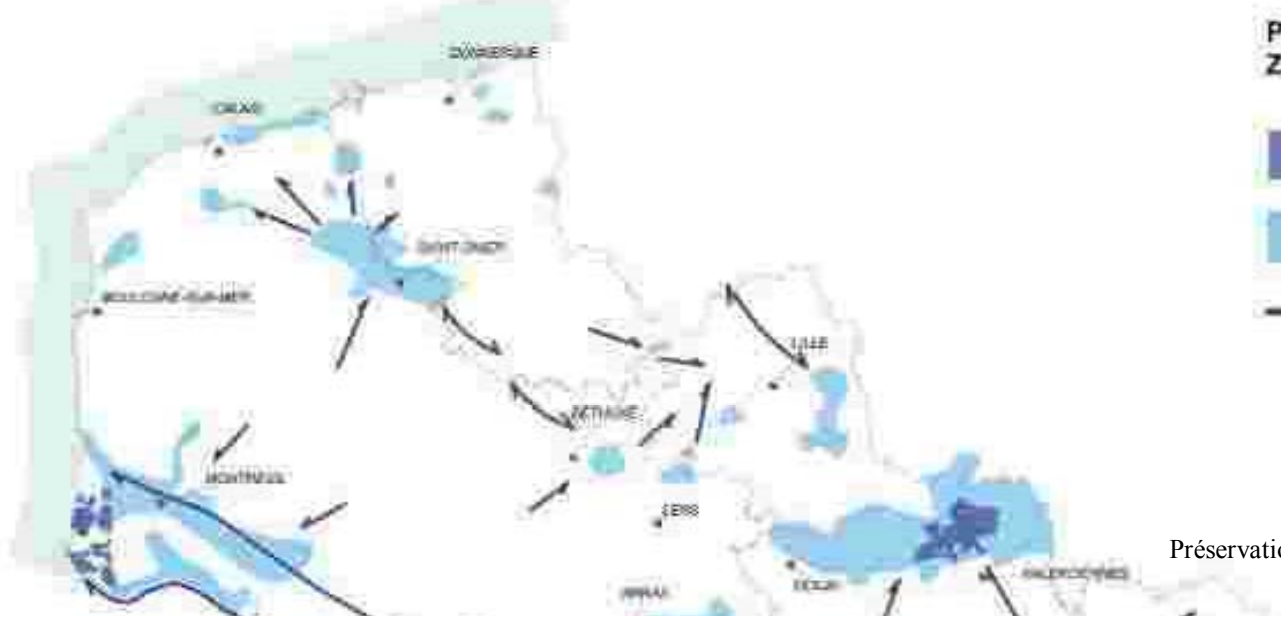
- en s'assurant de la capacité et de la qualité de traitement des eaux.
- en s'assurant de la capacité et de la qualité de traitement des boues résiduelles.

3.6.1.3 Préserver les zones humides :

Diverses zones humides ont été répertoriées sur le territoire du SCOT. Elles participent à la prévention des risques d'inondation et sont réputées compter parmi les biotopes les plus aptes à générer des écosystèmes, riches en termes d'abondance et de variété.

Ces zones doivent être protégées par le Scot, éventuellement à la parcelle.

**Préservation de la diversité biologique
Zones humides:**

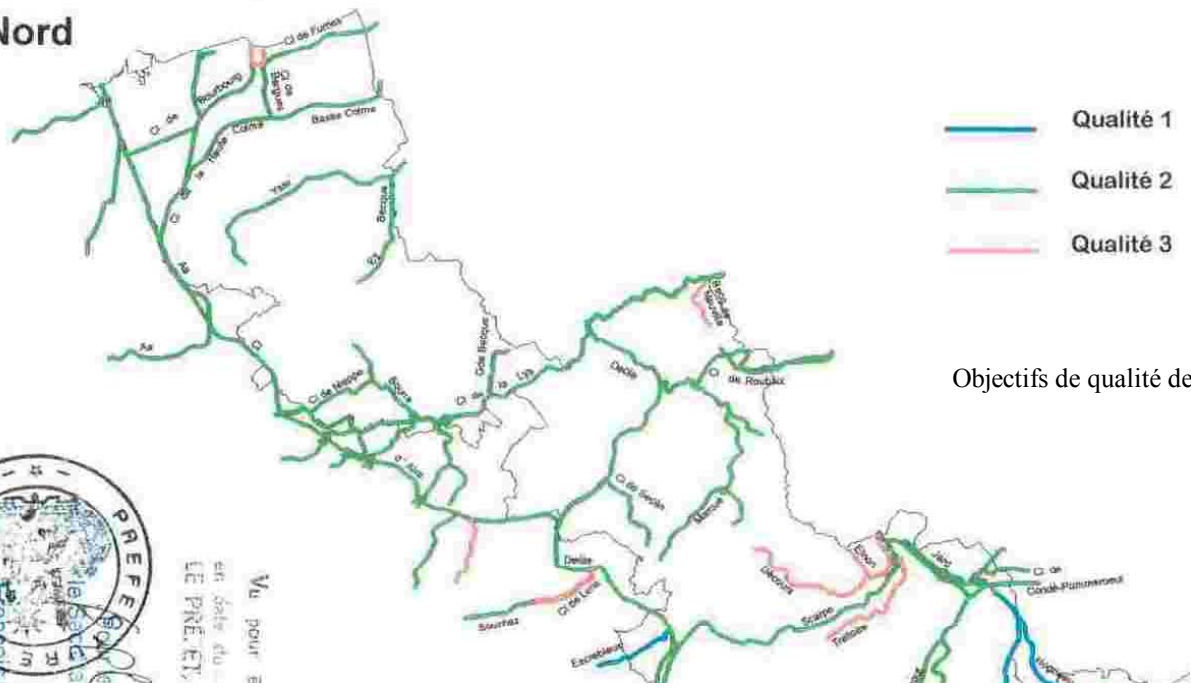


- Zones de type I répertoriées de zones humides
- Zones humides répertoriées
- Liaisons biologiques

"Une liaison biologique est un espace qui assure les échanges entre deux écosystèmes"

Préservation des zones humides, DIREN, 2004

**Objectifs de qualité des cours d'eau
du Nord**



- Qualité 1
- Qualité 2
- Qualité 3

Objectifs de qualité des eaux, Préfecture DIREN, 1999



3.6.2 Sols

Les surfaces artificialisées sont passées de 12 000 ha en 1988 à 14 000 ha en 2000, alors que la population augmentait modérément (données SIGALE, Corine Land Cover/IFEN). Cette évolution a connu une accélération ces dernières années et connaît un rythme actuel d'environ 130 ha/an (cf. § occupation du sol).

La loi SRU affirme la nécessité :

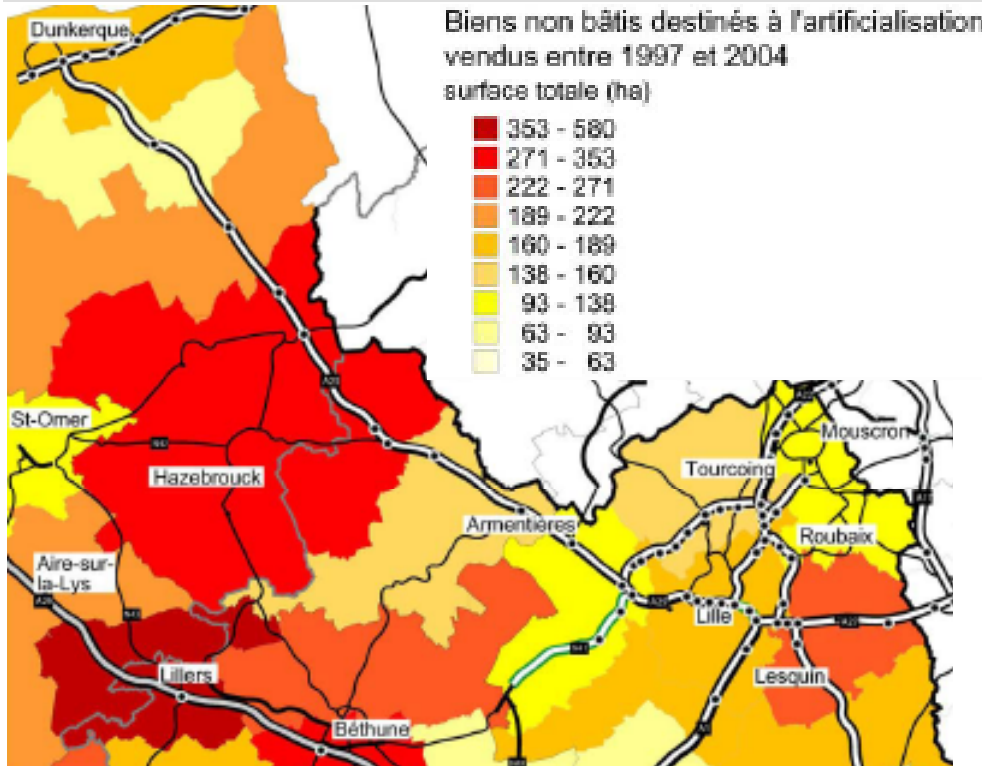
- d'établir un équilibre entre le développement urbain et la protection des espaces naturels ;
- d'adopter une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels et ruraux.

A ce titre, le Scot doit adopter des mesures pour assurer une optimisation de consommation de foncier naturel et agricole et éviter un gaspillage de celui-ci (cf. partie sur les développements urbains). En particulier, les phénomènes actuels de mitage de ces espaces doivent être freinés autant que possible.

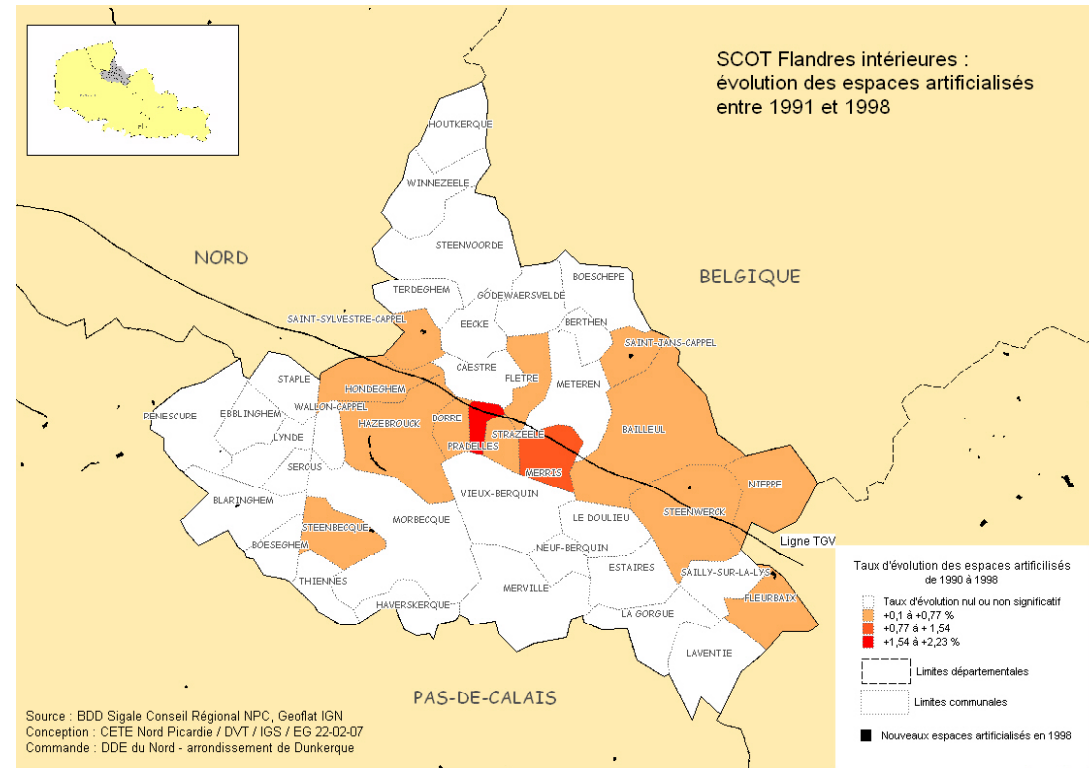
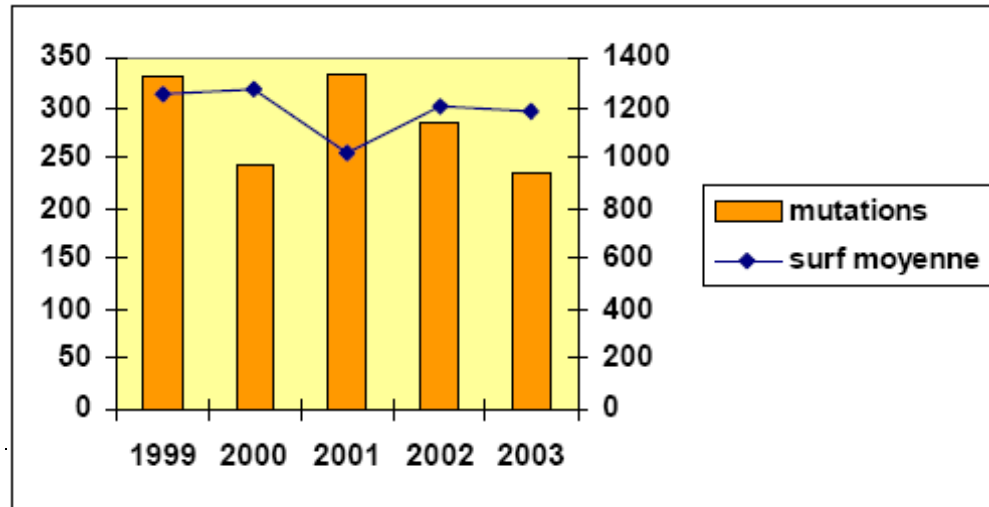
Les friches industrielles doivent faire l'objet d'une politique intégrée à une politique foncière globale.

Afin d'assurer une limitation de la consommation du foncier, il serait souhaitable que le Scot localise approximativement des zones d'extension potentielles et affirme un principe général d'inconstructibilité de vastes surfaces en dehors de ces zones, éventuellement assorti de conditions ou d'exceptions.

Le Scot doit procéder à une analyse fine de l'occupation réelle du sol, notamment au regard des réserves foncières subsistant dans les zones urbanisées, à urbaniser des POS et des PLU, ainsi que des zones d'activités. Il peut fixer un objectif maximal d'artificialisation du sol du territoire du Scot, en lien avec les perspectives démographiques et économiques.



Surface des transactions agricoles destinées à l'artificialisation de 1997 à 2002, Diagnostic étude LAALB, SPIRE/TRANSITEC, 2006



Evolution du nombre et de la surface des terrains à bâtir sur le périmètre du Scot FI, PEEVAL, DRE NPdC, 2006

3.6.3 Air

Gaz à effet de serre

Le Protocole de Kyoto fixe des objectifs chiffrés juridiquement contraignants de réduction des émissions dans les pays développés. La France s'est engagée, à travers sa signature et conformément à la décision conjointe des Etats membres de l'Union européenne, à maintenir en 2008-2012 ses émissions de gaz à effet de serre à leur niveau de 1990. Elle s'est dotée en 2000 d'un programme national de lutte contre le changement climatique (PNLCC). Le bilan dressé en novembre 2002 relève toutefois que ce programme n'a pas permis de contenir les émissions de gaz à effet de serre de la France. Les émissions de gaz à effet de serre en France proviennent en grande partie des déplacements et du chauffage à usage résidentiel ou tertiaire.

Au niveau d'un Scot, l'action des pouvoirs publics porte sur l'utilisation de modes de transport alternatifs au tout routier, sur la promotion des économies d'énergie et des modes de chauffage moins émetteurs (géothermie, chaudière à bois, énergie solaire; « bâtiment à énergie positive », etc.). Le Scot peut promouvoir ces techniques.

Pollutions atmosphériques

La qualité de l'air est considérée comme bonne, notamment en comparaison des territoires voisins. Cependant, le territoire ne dispose pas de station de mesure de la pollution atmosphérique (de type OPAL'AIR). Il s'agit donc d'estimations. La DRIRE¹⁰ a recensé 9 entreprises rejetant des substances atmosphériques polluantes. Elles sont situées à Nieppe, Blaringhem, Merville, Steenvoorde, Renescure, Lestrem, Bailleul. Ces entreprises peuvent effectuer des rejets importants de SO₂, NO_x (oxyde d'azote), COV (composés organiques volatils) ayant des effets sur la santé. Même si les normes sanitaires sont respectées, des incidents peuvent se produire.

Le Scot pourrait définir une stratégie d'implantation préférentielle des entreprises polluantes (à l'écart des agglomérations...) et, à l'inverse, des établissements accueillant des populations sensibles. Il pourrait notamment limiter la constructibilité des secteurs présentant un risque.

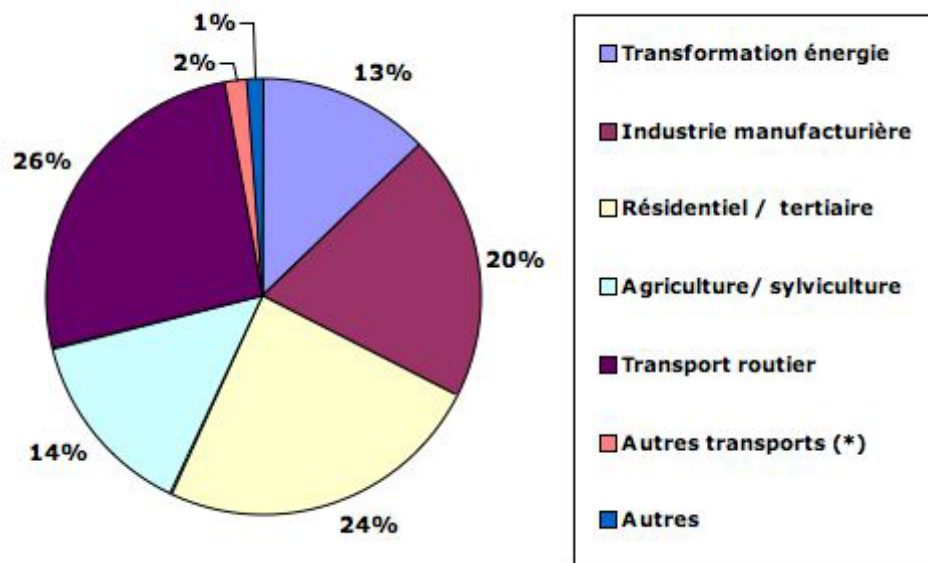
Le Scot peut également constituer une occasion de réfléchir au développement de systèmes d'observation.

3.6.4 Carrières / matériaux de construction

Présence de la carrière exploitée par IMERYS TC à Blaringhem

¹⁰ DRIRE, l'industrie au regard de l'environnement, 2002

émissions de CO2 brutes en 2004



Emission de CO₂ en France - CITEPA 2005

* hors transport aérien

3.7 Lutte contre le bruit

Dans l'esprit de la Directive Européenne n°2002/49/CE¹¹, il serait souhaitable que le Scot développe une stratégie en terme de prise en compte des nuisances acoustiques, fondée sur une cartographie de l'exposition des populations au bruit des transports terrestres et des activités, telle qu'elle est définie par la réglementation européenne. A contrario, des « zones calmes » d'implantation prioritaire pourraient être ainsi repérées.

Cette politique pourrait s'articuler autour des principes suivants :

- favoriser la concentration des nouvelles activités bruyantes dans les secteurs les plus affectés par le bruit des transports, dans la mesure où ceux-ci sont suffisamment éloignés des zones d'habitat ou des espaces publics sensibles, existants ou futurs, pour ne pas les affecter ;
- soumettre à conditions d'implantation particulières, voire interdire, la construction de bâtiments ou d'équipements publics les plus sensibles dans les secteurs les plus affectés par le bruit des transports terrestres (hôpitaux, crèches, écoles...) ;
- favoriser dans les espaces denses ou à densifier, des formes urbaines visant à limiter la propagation dans l'espace des nuisances sonores et à préserver ou créer des espaces calmes (orientation des pièces de vie, création de bâtiment écran, ...) ;
- identifier et protéger les zones calmes définies comme des « espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit » aussi bien en zone urbaine qu'en zone rurale.

Des indicateurs d'exposition de la population pourront être décrits dans le diagnostic.

¹¹ Transcrite en droit français par l'ordonnance n°2004-1199 du 12/11/2004 et par la loi n°2005-13-19 du 26 /11/2005

3.8 Déchets

3.8.1 Déchets ménagers

La collecte et le traitement des déchets est assuré par plusieurs organismes : SIROM Flandre Nord, SMICTOM, entreprises privées (Baudelet), Syndicat Mixte Flandre Morinie (mise en œuvre du centre Flamoval). Le projet porté par cette dernière structure devrait être évoqué dans le cadre du Scot.

Les capacités de traitement mises en œuvre et projetées semblent à même de répondre aux objectifs fixés par le plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PDEDMA), approuvé le 12/11/2001. En particulier l'objectif portant sur le recyclage est atteint dans une large mesure.

3.8.2 Déchets du BTP

La charte de qualité-gestion du « plan régional pour la gestion et le recyclage des déchets du BTP » pour la Région Nord Pas de Calais a été signé par le Préfet de Région le 6 février 2004. Le Scot doit reprendre et décliner ses conclusions. Conformément aux dispositions de l'article L 541-30-1 du Code de l'Environnement, les installations de stockage de déchets inertes sont soumises à autorisation administrative (décision du Préfet qui ne relève pas de la législation relative aux installations classées). Un inventaire de ces sites pourrait être réalisé au travers du Scot ou bien celui-ci pourrait rappeler la nécessité que les PLU les prennent en compte notamment du point de vue de la maîtrise de l'urbanisation aux environs des sites concernés.

3.8.3 Déchets industriels

Le Plan régional d'élimination des déchets industriels spéciaux et des déchets de soins à risques a été approuvé le 2/2/1996. Il préconise la réalisation d'un centre de stockage de classe 1 en Flandre intérieure. Le Scot doit assurer que les documents d'urbanisme ne feront pas obstacle à la réalisation d'un tel équipement, essentiel pour la région.

3.9 Energie

3.9.1 Production d'énergie

La promotion des énergies propres et renouvelables est l'une des priorités de la politique énergétique française. Dans le cadre de la mise en oeuvre du protocole de Kyoto, l'intérêt des sources d'énergies renouvelables a conduit l'Union Européenne à les promouvoir vivement. Elle s'est ainsi fixée des objectifs à l'horizon 2010 dans la directive 2001/77/CE du 27 septembre 2001 relative à la promotion de l'électricité produite à partir de sources renouvelables. Ces objectifs ont été réaffirmés dans la loi de programme du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergétique ; la France s'est engagée à porter d'ici à 2010 la part des énergies renouvelables dans la production électrique de 15 à 21 %.

L'éolien

Le territoire du SCoT de Flandre Intérieure doit jouer un rôle dans le développement des énergies renouvelables. Selon les termes de du 13 juillet 2005, le Préfet définit des Zones de Développement Eolien (ZDE), sur proposition des collectivités. Le Scot constitue une occasion de mettre en place une réflexion devant conduire à l'adoption de ces zones, et de les traduire réglementairement dans les documents d'urbanisme. L'éolien constitue également pour les commune un moyen de diversification de leurs ressources.

3.9.2 Economie d'énergies, « bâtiments à énergie positive »

Démarches Haute Qualité Environnementale

La maîtrise de la demande d'énergie impose également de respecter les démarches H.Q.E. Ce concept doit être intégré dans toutes les réflexions notamment ce qui concerne les équipements communaux et les logements. En matière d'énergie, il existe de nombreuses alternatives aux énergies fossiles (solaire thermique, chauffe-eau solaire, architecture bio-climatique, électricité solaire photovoltaïque, la biomasse, le bois énergie, la géothermie...). Ces initiatives bénéficient des crédits d'impôts et d'aides diverses (ADEME, Conseil Régional).

Enjeux : accroître la part des énergies renouvelables ; promouvoir les économies d'énergies

Favoriser la démarche HQE

- Quel rôle pour le Syndicat intercommunal d'énergie des communes de Flandre (SIECF)
- Habitation
- Méthanisation

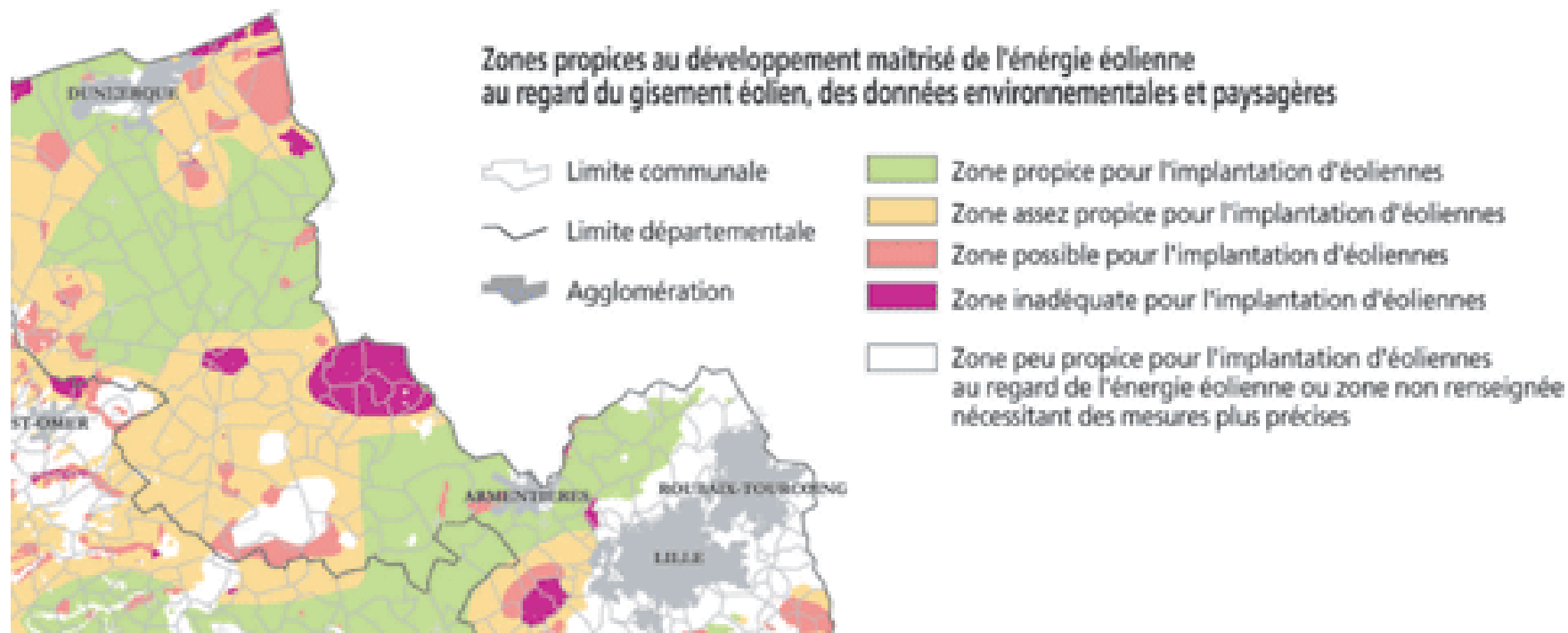


Schéma régional éolien Nord Pas de Calais, ADEME, 2004

4. Aménagement : les hommes et le territoire

4.1 Occupation du sol

Le territoire est très marqué par l'activité agricole (1935 exploitations soit près de 20% des exploitations agricoles du Nord). Les zones naturelles apparaissent comme notablement rares par rapport au reste du territoire national (forêt de Morbecque). La densité de population sur ce secteur est de 191 habitants au km² (Département du Nord: 450 hab/km²). Ce secteur est donc peu urbanisé, la concentration de la population se trouve sur les villes d'Hazebrouck, Bailleul, Nieppe, Merville, Estaires et Steenvoorde.

De 1988 à 2000, les surfaces artificialisées sont passées de 12 000 ha à 14 000 ha ; la population a crue modérément pendant cette période. La densité de la tâche urbaine est donc diminué de façon importante. On observe une accélération ces dernières années. Ces extensions se sont faites principalement sur des zones en déprises agricole en secteur périurbain et prioritairement dans les communes traversées par l'A25 et la RN42.

Cette évolution considérable est liée depuis le milieu des années 1970 à des formes de développement urbain particulièrement consommatrices d'espace issues des procédures de lotissements, souvent sur grande parcelles.

Elle menace cependant à terme la cohésion du territoire : en raison de l'augmentation des prix du foncier la demande locale est évincée au profit de ménages travaillant dans la métropole. En outre, cette évolution menace l'identité paysagère de la Flandre (cf. § consacré à cette question)

La consommation du foncier agricole par l'urbanisation s'accélère ces dernières années. Le foncier est de plus en plus rare et cher ce qui compromet la solvabilité de nombreuses familles en recherche de logement et le bon équilibre financier de l'activité économique ; la qualité du rapport entre la ville et la nature risque d'en être affectée.

Enjeux : ne pas gaspiller le territoire, épuiser cette ressource qui conditionne toutes les autres

Tout en assurant la satisfaction des besoins des populations actuelles et futures, le Scot doit promouvoir des formes de développement moins consommatrices d'espace et mettre en œuvre des dispositifs permettant d'éviter un étalement urbain trop marqué.

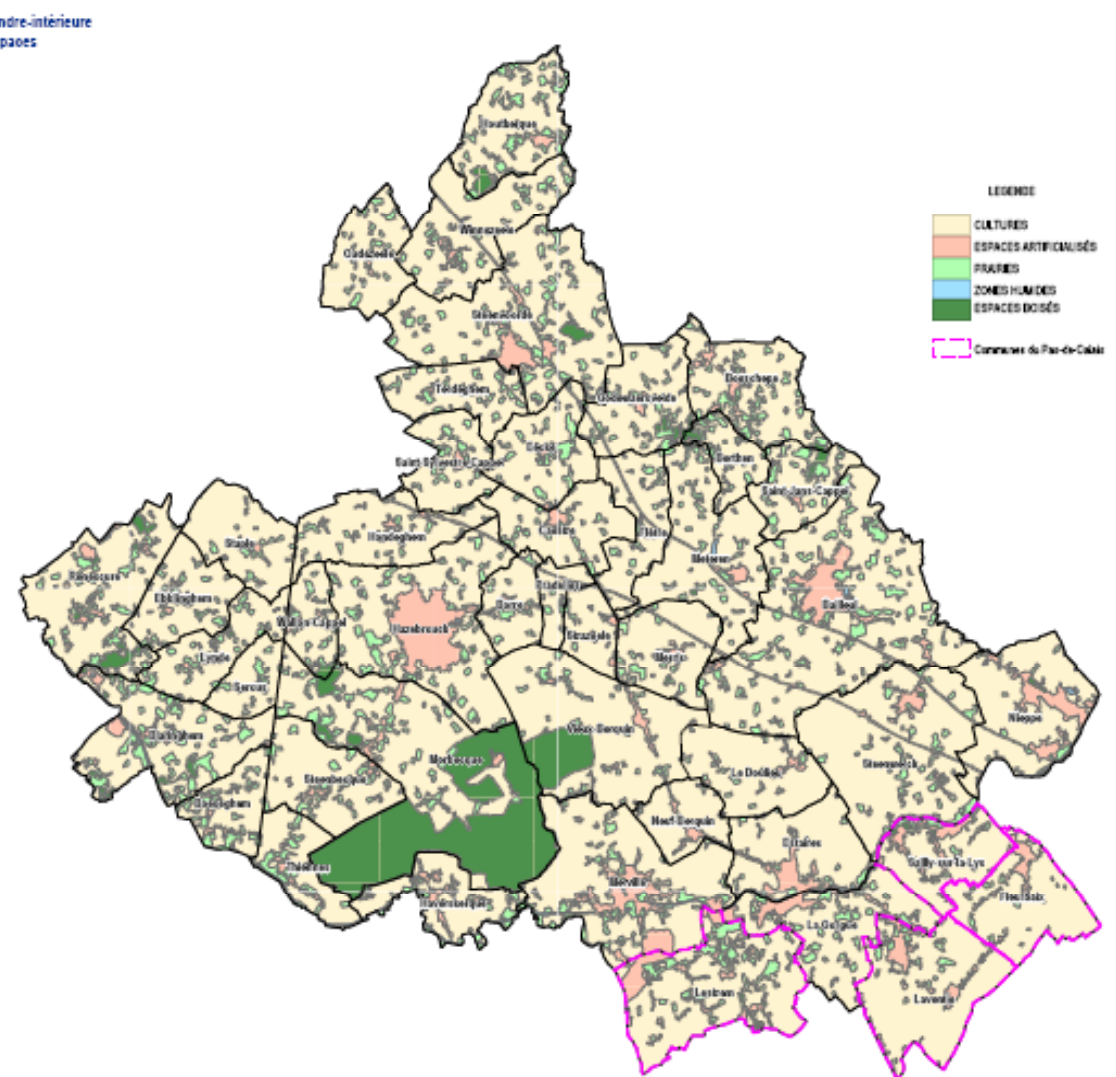
A cette fin, le Scot doit décrire pour les 10 ans à venir l'équilibre général du schéma, c'est à dire une sorte de « bouclage » entre perspectives démographiques, nombre de logements créés, extension urbaines, renouvellement urbain, « point mort » démographique, densité, surfaces naturelles/agricoles consommées.



IGN 1978



Photo aérienne, 1998



Occupation du sol, DDE 59, 2006

4.2 Agriculture : une agriculture forte et diversifiée ¹²

Le territoire du ScoT est situé sur 2 entités géomorphologiques : la « Plaine de la Lys » et la « Flandre Intérieure ». Les sols y sont riches, limoneux, relativement homogènes. La proximité de cette argile imperméable rend certains sols naturellement frais, voire humides : les 2/3 des terres sont drainées, ce qui n'est pas sans poser des difficultés d'assainissement et explique les soins qu'apportent depuis toujours les agriculteurs flamands à leurs terres. 40 000 hectares ont été ainsi améliorés, voire rendus cultivables.

La Flandre Intérieure compte 1670 exploitants cultivant 76 500 hectares. Ils s'agit le plus souvent de petites structures, composée d'agriculteurs relativement jeunes, pratiquant une culture intensive. Un hectare sur six est consacré à la culture de la pomme de terre et les cultures légumières occupent une place importante. La moitié des éleveurs de porcs du département se trouve en Flandre Intérieure, on compte 12 000 vaches laitières dont une petite partie de race flamande et 40 % des poules pondeuses et poulets de chair du département.

La plaine de la Lys a une agriculture tournée vers les grandes cultures céréalières et sarclées. Généralement à proximité des fermes ou dans les zones humides comme le lit majeur de la Lys, les prairies permanentes n'occupent plus que des surfaces marginales (9 % de la SAU en 2000 contre 17 % en 1979), ce qui pose des difficultés en terme de préservation du paysage, l'écoulement des eaux et la biodiversité. Les grandes cultures (céréales et pommes de terre) dominent sur le secteur des monts de Flandre et l'Houtland. Les surfaces en herbe régressent depuis plusieurs années (11 % de la SAU en 2000, contre 23 % en 1979). L'élevage de type hors sol reste un grand pôle de l'économie agricole. A noter également la production de produits typiquement flamand et porteurs d'image (lingots du Nord, houblond, pomme de terre labellisées...). En revanche, l'agrotourisme y demeure peu développé.

L'industrie agroalimentaire offre des débouchés importantes au monde paysan :

- Bonduelle (transformation de légumes) à Renescure emploie 1038 salariés
- Danone (fabrication de produits laitiers) à Bailleul emploie 327 salariés
- United Biscuits – Delacre (fabrication de biscuits) à Nieppe emploie 472 salariés
- Blédina (préparation lactées et diététiques) à Steenvoorde emploie 279 salariés.

La tendance du territoire est au recul des terres agricoles, relativement moins marqué qu'ailleurs néanmoins, avec une SAU qui est passé de 83 % de la superficie du territoire en 1979 à 77 % en 2000. Ce recul s'explique largement par la croissance des secteurs urbanisés ainsi que par une forme de mitage du territoire, et peu par le développement de jachères. Cette évolution limite le potentiel agricole du secteur (« principe de réciprocité ») et compromet la réalisation de projets agricole sur le long terme à proximité des centres urbains. Elle constitue également une menace pour la préservation du paysage. La déprise agricole risque de se renforcer à court et moyen terme par suite des difficultés que connaît l'élevage. L'élevage s'est lui même profondément restructuré sous la forme d'ateliers hors sol qui se substituent progressivement aux pâtures. L'agriculture et l'élevage intensifs génèrent des nuisances importantes sur la qualité des eaux (la Peene Becque et l'Yser amont).

¹² Cf. Charte de Pays Cœur de Flandre, 2003
















Sources F.X. Masson 1992
 © BD Cartho IGN -5571-5807-7069
 © S.I.C. DIREN Nord Pas-de-Calais
 Schéma Espaces Naturels et Ruraux
 Carte - PédologSol wor
 Mars 1999



Formations superficielles et sols

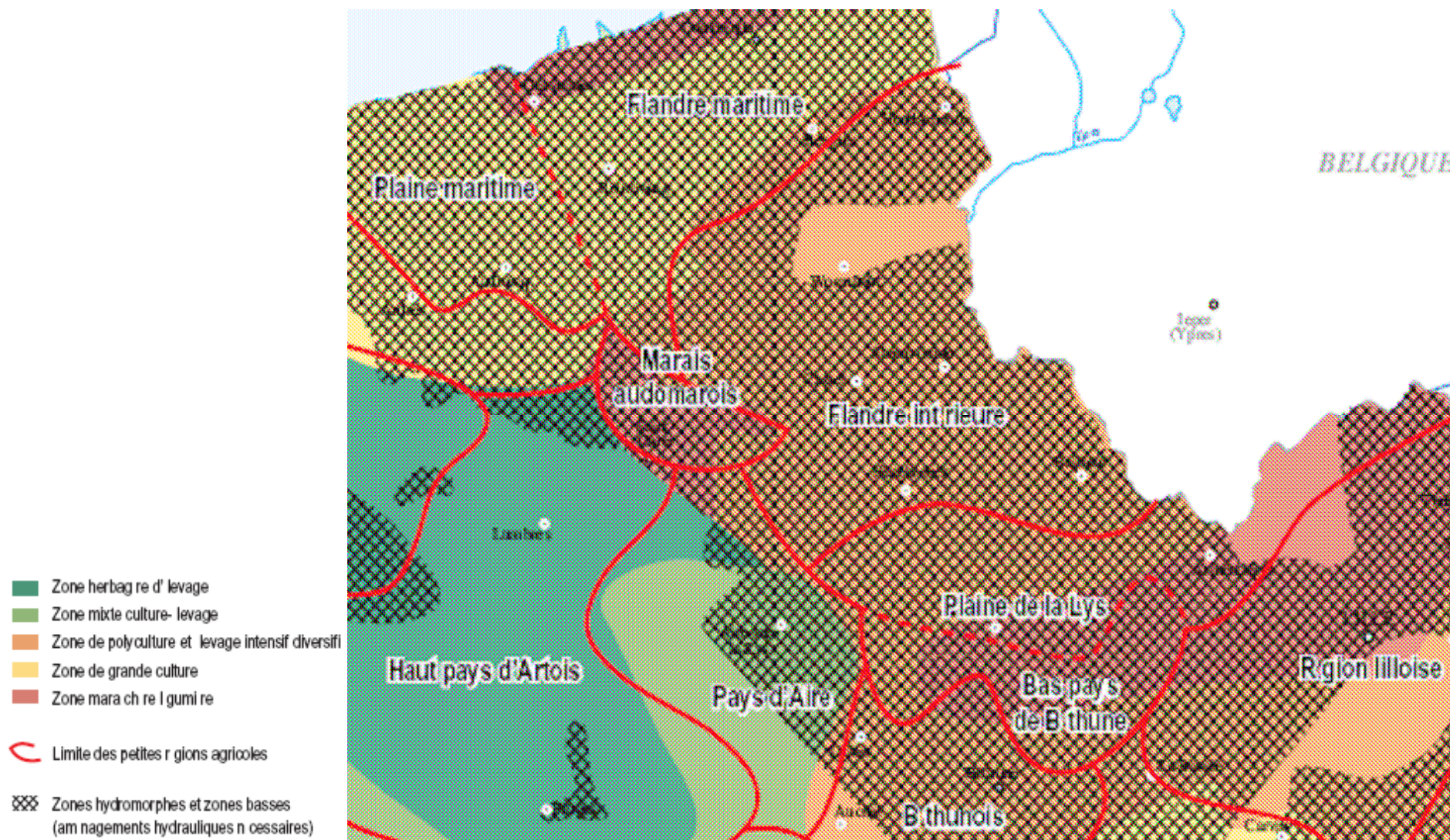
(d'après F.X. Masson 1992)

-  Zones de dunes et sables des plaines littorales
-  Toubière fossile généralement recouverte de limon, limon argileux, argile limoneuse
-  Limon sur argile
-  Limon épais sur sable
-  Limon épais ou peu épais sur craie
-  Argile limoneuse ou limon argileux
-  Argile limoneuse ou limon argileux sur argile
-  Argile limoneuse ou limon argileux sur sable
-  Limon sur sable
-  Limon sur tourbe
-  Limon sableux (Plaine de la Scarpe)
-  Limon épais sur argile
-  Limon épais

La Flandre intérieure est une région fertile ; son agriculture est riche et variée, portée par de nombreuses petites et moyennes exploitations, par des agriculteurs relativement jeunes et soutenue par des industries agroalimentaires remarquables. Néanmoins, elle est marquée par un recul des surfaces enherbées, aux difficultés de la filière porcines et soumise à une pression foncière importante, en partie sous forme d'un mitage qui tend à réduire ses capacités. En outre, elle est à l'origine de problème de qualité des eaux.

Enjeux :

- développer l'agrotourisme
- développer des formes d'agriculture plus durable (l'agriculture biologique et développement l'agriculture raisonnée)
- assurer la pérennité des exploitations agricoles en particulier à proximité des centres urbains, en définissant à long terme la vocation des sols
- limiter le mitage



Extraits de l'Atlas des Paysage de la Région NPDC, approche agricole, DIREN, 2006

4.3 Urbanisme

4.3.1 Economie générale du Scot

Le Scot doit présenter globalement et clairement l'économie générale du schéma. Il s'agit de mettre en cohérence les différents paramètres permettant d'apprécier si le Scot répond aux différents objectifs posés par la loi SRU. En matière d'habitat, ce travail consiste en une sorte de « bouclage » réalisé entre perspectives démographiques, nombre de logements créés, ratio extension/renouvellement urbain, ratio logements collectifs/logements individuels, taux de vacance, desserrement des ménages, et surtout densité de logement dans les zones d'extension. Ce travail doit également comporter une réflexion analogue consacrée aux activités. L'équilibre ainsi décrit relève clairement d'un choix politique fondamental et doit être présenté explicitement dans le Scot.

4.3.2 Réinvestissement urbain

La Loi SRU préconise une utilisation économe de l'espace. Il est donc nécessaire que la collectivité affirme clairement la priorité donnée au réinvestissement urbain sur les extensions urbaines.

Pour ce faire, plusieurs moyens sont à la disposition de la collectivité.

Un ratio entre logements créés en renouvellement urbain et logements créés en extension peut être défini à l'échelle du Scot.

Un recensement des opportunités présentes dans le tissu urbain peut être réalisé dans le cadre plus global d'une politique foncière. Des secteurs prioritaires pourraient être désignés sur la base d'un diagnostic des potentialités présentes dans le tissu urbain et de la proximité de services dont les transports ; une politique de reconversion des friches urbaines pourrait, par exemple, être développée et faire l'objet d'une première hiérarchisation et d'une localisation des sites potentiels. Les quartiers anciens méritant des actions particulières en raison de leur état peuvent faire l'objet d'une identification, cartographique notamment.

Les actions dans le tissu existant doivent privilégier des formes d'habitat compactes (maisons de ville, individuelles en bande, logements semi-collectifs, collectifs).

4.3.3 Extensions urbaines

Le Scot doit afficher clairement la volonté de limiter l'extension de l'urbanisation, qui constitue un objectif central de la loi SRU.

4.3.3.1 Localisation des extensions urbaines

Le Scot doit prévoir une localisation des extensions urbaines, soit exprimée sous la forme de principes illustrés éventuellement de schémas, soit sous la forme d'une localisation approximative.

Il s'agit en effet de se donner les moyens d'atteindre des objectifs de limitation de la consommation d'espace. Il s'agit également de ne pas considérer les espaces naturels ou agricoles comme la variable d'ajustement de l'urbanisation et de réfléchir à une hiérarchisation des espaces qui permettent une consommation raisonnée du foncier et non une ouverture à l'urbanisation au « coup par coup ». Le Scot devrait symétriquement affirmer un principe général d'inconstructibilité sur de vastes portions du territoire du Scot. Enfin, la définition de localisation devrait permettre de s'assurer que le développement urbain ne sera réalisé sur des zones agricoles ou naturelles de valeur, ni sur des zones susceptibles de présenter un risque pour les biens et les personnes.

4.3.3.2 Les objectifs de construction, la densité

Afin d'atteindre les objectifs ci-dessus, le Scot peut mettre en œuvre des dispositifs qui évitent que des obstacles soient posés à l'adoption de formes urbaines denses (au niveau des PLU : COS trop faible, règles de prospect interdisant ces formes urbaines, etc.). Des développements quantifiés sur cette question centrale pour un Scot seraient les bienvenus, en terme de logements à l'hectare ou de taille de parcelle. Par ailleurs, le Scot pourrait définir ou illustrer les formes urbaines les plus à même d'atteindre ces objectifs de densité, en liaison avec les formes traditionnelles d'habitat caractéristiques des Flandres. Un Scot qui ne tendrait pas à limiter l'extension de formes urbaines correspondantes à la procédure de « lotissement libre » sur grandes parcelles passerait à côté d'un des principaux objectifs posés par la loi SRU.

4.3.4 Politique foncière

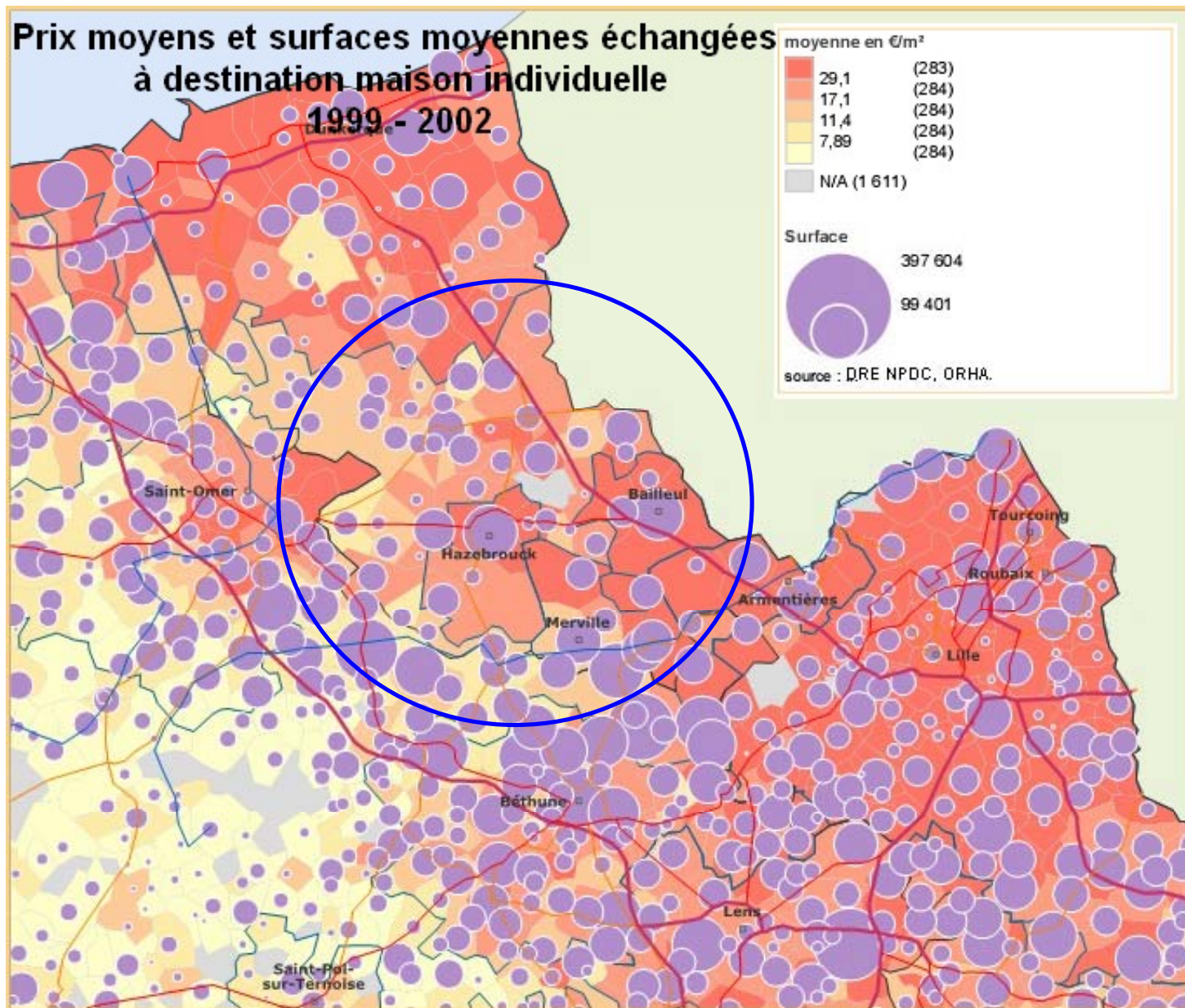
Même si le Scot ne constitue pas à proprement parler un outil de politique foncière, il doit se placer en amont de celle-ci et lui servir de guide.

En effet, le Scot permet :

- d'arbitrer sur l'usage futur des terrains disponibles ;
- de développer une stratégie de mobilisation des terrains non disponibles.

Cette politique a pour objectif d'assurer une utilisation optimale du sol, afin de ne pas gaspiller cette ressource rare.

A ce titre, il serait souhaitable que le Scot définisse des principes d'aménagement prioritaires, et localise les zones considérées, qu'il s'agisse de sites de réinvestissement urbain ou d'extensions urbaines consacrées à l'habitat ou à des activités. En particulier cette politique doit comprendre un volet consacré à la reconquête des friches industrielles et à la requalification des centres anciens dégradés.



Prix moyens et surfaces moyennes des terrains à bâtir, ORHA, DRE NPdC, 2003

4.4 Habitat

Le Pays Cœur de Flandre a engagé, avec le soutien des services de l'Etat des études préalables à l'adoption de PLH communautaires et dans la perspective de réaliser le volet habitat du Scot. Ces études, confiée au bureau d'étude Ville & Habitat, portent sur l'ensemble du territoire du Scot ; ils doivent largement trouver leur place dans le Scot de Flandre Intérieure, notamment du point de vue des choix politiques qu'elles impliquent¹³.

4.4.1 Le parc existant, son occupation

Le parc de logement est peu diversifié : 88 % de maisons, 82 % de logements ayant au moins 4 pièces, 70 % de logements occupés par leurs propriétaires. A l'inverse, le parc locatif privé est modeste même s'il est plus important sur Hazebrouck, Bailleul et Merville. Les pôles urbains présentent des caractéristiques différentes : 20 % de petits et moyens logements, une fonction locative représentant plus de 40 % des logements et un habitat collectif minoritaire, mais conséquent.

Le parc est relativement ancien avec 40 % de logements datant de l'avant-guerre. Près de 17 % des logements sont considérés comme de mauvaise qualité. Ils sont essentiellement localisés sur les secteurs les plus urbains. Cependant, le nombre de logements inconfortables a diminué de près de moitié entre 1990 à 1999.

En matière d'occupation pour les propriétés, les cadres et les professions intermédiaires sont presque aussi nombreux que les employés et les ouvriers. A noter également qu'un tiers des occupants sont des retraités. Pour le parc locatif privé, l'occupation est plus diversifiée. En ce qui concerne le parc locatif HLM, il concentre essentiellement des ménages aux revenus modestes et des retraités.

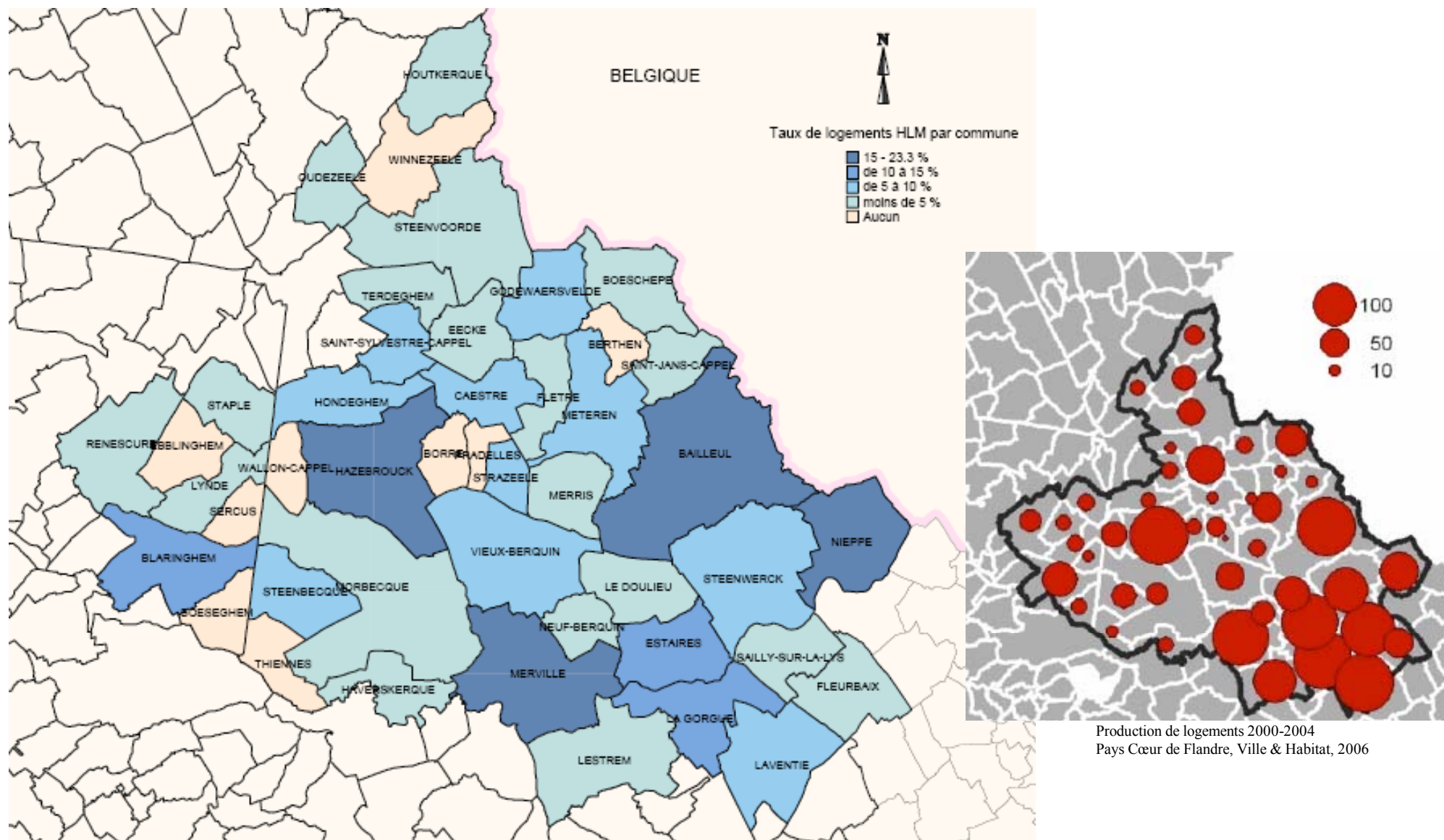
Concernant le logement social, au 1er janvier 2004, la Flandre Intérieure comptait plus de 5300 logements HLM, très inégalement répartis (Bailleul et Hazebrouck concentrent près de 50 % de ce parc). Environ 2/3 de ces logements HLM sont individuels. Le parc individuel est mieux réparti sur le territoire. Plus de la moitié des logements HLM compte plus de 4 pièces, le parc de petits logements (T1/T2) représente 26 % du parc. Un tiers du parc HLM est ancien c'est-à-dire datant d'avant 1948.

4.4.2 L'offre et les emménagés récents

L'offre disponible est faible en raison d'un taux de rotation peu élevé en particulier dans le parc HLM individuel et un taux de vacance faible également. Une part importante de l'offre provient donc de la construction neuve, qui est forte et a tendance à s'accélérer. Entre 2000 et 2004, celle-ci a permis une croissance du parc de 1,2 % par an, particulièrement marquée sur les communes situées à proximité d'Hazebrouck et de la Métropole lilloise. La construction neuve est un facteur de diversification du parc, qui demeure cependant relativement faible. 18 % de la construction neuve concerne du logement collectif ; 31 % des logements neufs sont construits pour la location, en particulier pour Bailleul (55%), Hazebrouck (45 %), Merville (36%).

L'analyse des caractéristiques des emménagés récents permet de connaître les dynamiques du parc existant : l'accession constitue l'offre disponible la plus importante sur tous les secteurs et notamment sur les plus ruraux ; le parc locatif privé constitue environ un tiers de l'offre disponible bien qu'il représente moins de 20 % du parc de logements. Parmi les emménagés récents, on observe une forte proportion (plus d'un tiers) des ménages modestes sur les secteurs de Flandre Lys, de Hazebrouck et des Géants et des ménages ayant des ressources supérieure aux plafonds HLM sur les secteurs des Monts de Flandre Plaine de la Lys et Rurale des Monts de Flandre.

¹³ Cf. doc d'étude, Pays Cœur de Flandre, Ville et Habitat, 2006



Pourcentages de logements sociaux par commune, DDE, 2006

L'origine géographique des emménagés récents semble montrer une éviction de la demande locale « par le haut », c'est à dire par l'accession à la propriété individuelle sur grande parcelle (cf. tableau ci-contre). Par exemple, plus de 60% des acquéreurs de maisons individuelles sur des parcelles de plus de 1000 m² sont originaires de la Métropole Lilloise sur certaines communes du Sud du secteur. Les acquéreurs originaires de Lille sont jeunes en moyenne (39 ans) et se portent acquéreur des biens plus chers (153 000 € pour 4,6 pièces et 1450 m² de terrain). Le prix moyen des biens vendus libres est de 134 000 € pour une moyenne de 4,5 pièces et 1350m². Les ménages originaires du territoire acquièrent des biens moins onéreux : 121 000 € pour 4,5 pièces et 1175 m² de terrain.

En terme de stock, la Flandre Intérieure est marquée par une prédominance de l'habitat individuel occupé par leur propriétaire. Le parc privé souffre d'un état de vétusté important, contrairement au parc social. En terme de flux, la construction neuve y est importante, elle participe à la diversification du parc (locatif, collectif), mais dans des proportions qui demeurent modestes. En terme d'offre, l'accession à la propriété individuelle reste dominante, et dans la partie sud du territoire, les emménagés récents originaires de la Métropole Lilloise et disposant de ressources importantes représentent une part importante des acquéreurs, qui peut conduire à une éviction des ménages modestes locaux. Le parc locatif tend à se tendre en raison de la demande externe et d'une offre limitée. Le parc HLM reste peu développé et peu diversifié, et concentrés dans 2 communes, malgré des évolutions récentes positives ; il représente une offre limitée en raison d'un faible taux de rotation, en particulier dans les logements individuels.

Enjeux :

- prolonger la dynamique démographique observée en maintenant un rythme de construction élevé ;
- adopter une politique en terme de localisation préférentielle de la construction neuve (diffuse ou polarisée, en extension urbaine ou en réinvestissement urbain) ;
- orienter la construction neuve pour satisfaire la demande locale : développer l'offre locative ; développer l'offre de logements sociaux collectifs, en particulier en dehors des 2 villes les plus importantes, selon des modalités financières variées (accession sociale à la propriété¹⁴, PLAI, PLUS) ; privilégier l'accession à la propriété sur parcelle de taille moins grande (PSLA¹¹, lotissements communaux). Pour ce faire, le Scot peut fixer des ratios : pourcentage de logements sociaux dans les ZAC, ratio de densité, ratio logt coll./ logt individuel, etc. Le Scot peut en outre encadrer l'utilisation des outils offerts par la loi « ENL » (servitude pour création de logements aidés, etc.)
- moderniser le parc privé ancien,
- promouvoir un habitat respectueux de l'environnement (démarche HQE).

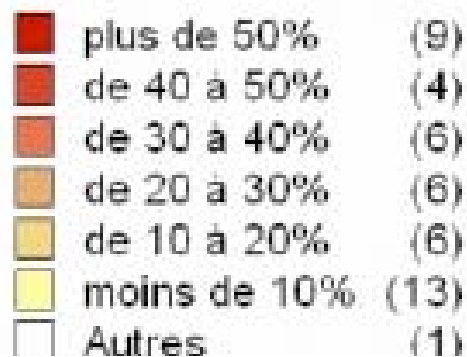
4.4.3 Les Gens du Voyage

Le schéma départemental d'accueil des gens du voyage a été publié le 30 mars 2002 et devait être effectif au 20 novembre 2006. Le Schéma prévoyait en Flandre Intérieure la réalisation 4 aires d'accueil et une aire de grand passage. A ce jour, 3 projets sont en cours et devraient aboutir à moyen terme. En revanche, les communes d'Estaires et de Merville (délégation à la communauté de communes Flandre Lys) n'ont pas rempli leurs obligations et aucun projet n'a été présenté à l'administration les concernant.

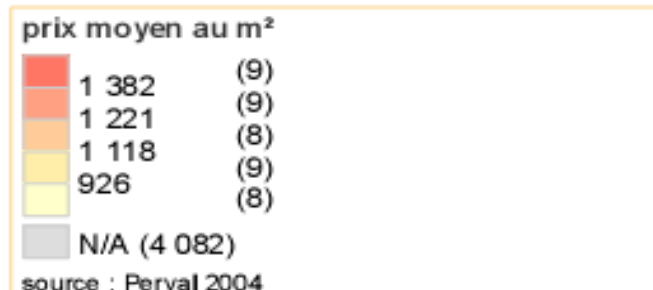
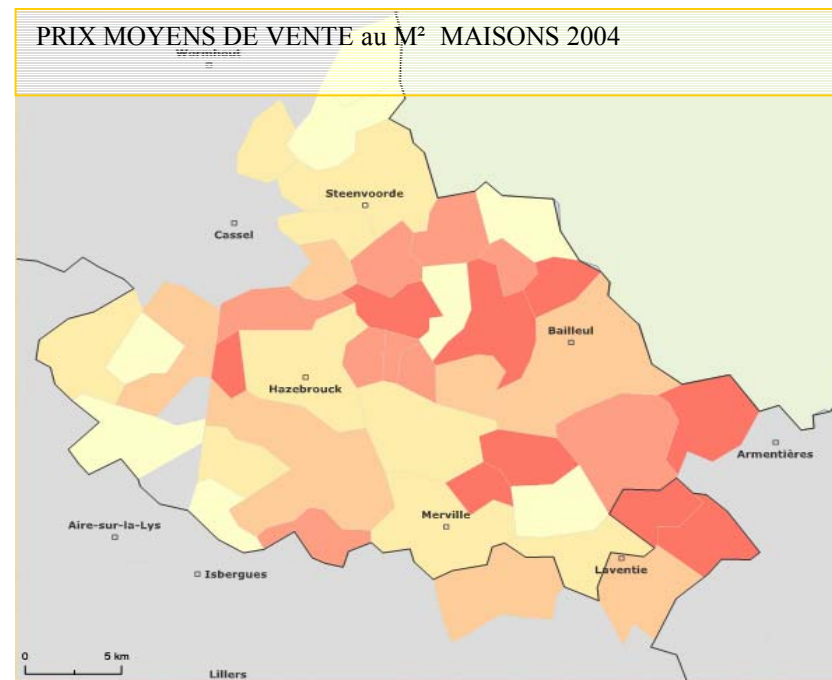
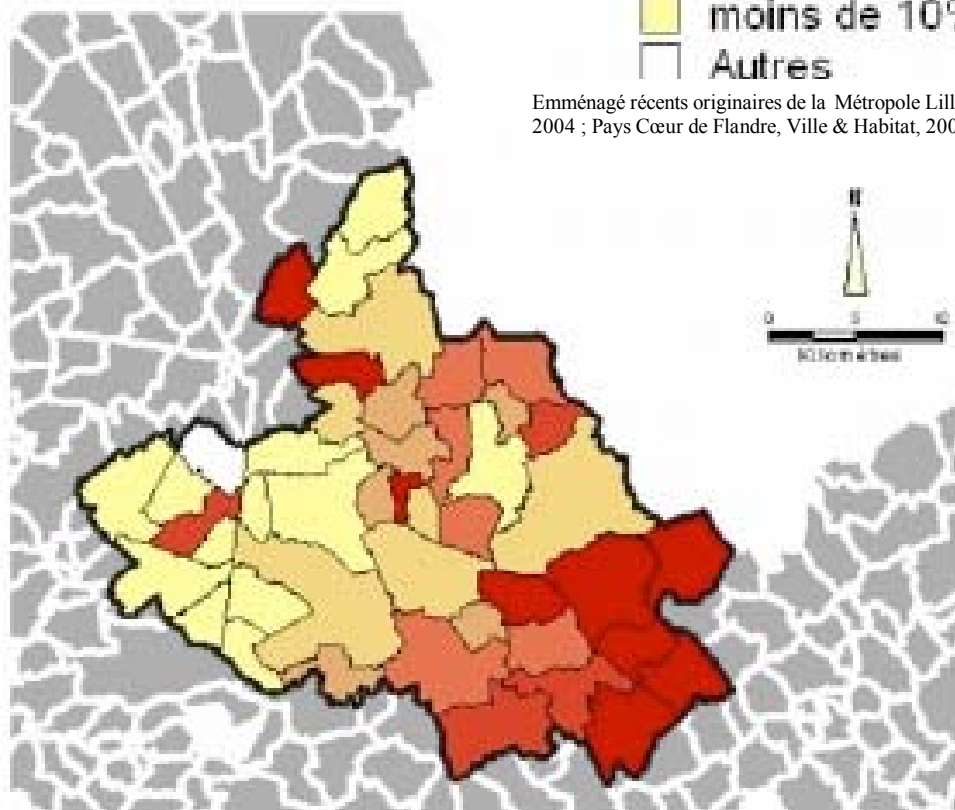
¹⁴ notamment prêt social pour la location accession (PSLA)

Proportion des ménages originaires de la Métropole Lilloise en accession
 Pays Cœur de Flandre, Ville & Habitat, 2006

Emménagés récent (2000-2004)	Part d'occupants originaire de la Métropole Lilloise
Accession à la propriété individuelle sur grande parcelle (>500 m ²)	38 %
Accession à la propriété individuelle sur petite parcelle (<500 m ²)	27%
Accession à la propriété en logement collectif (acquéreurs)	8 %
Location parc privé	n.c.
Location par public (demande HLM, Pays des Moulins et Cœur de Flandre)	7,5 %



Emménagé récents originaires de la Métropole Lilloise, 2000 – 2004 ; Pays Cœur de Flandre, Ville & Habitat, 2006



4.5 Equipement et Services

4.5.1 Equipement commercial

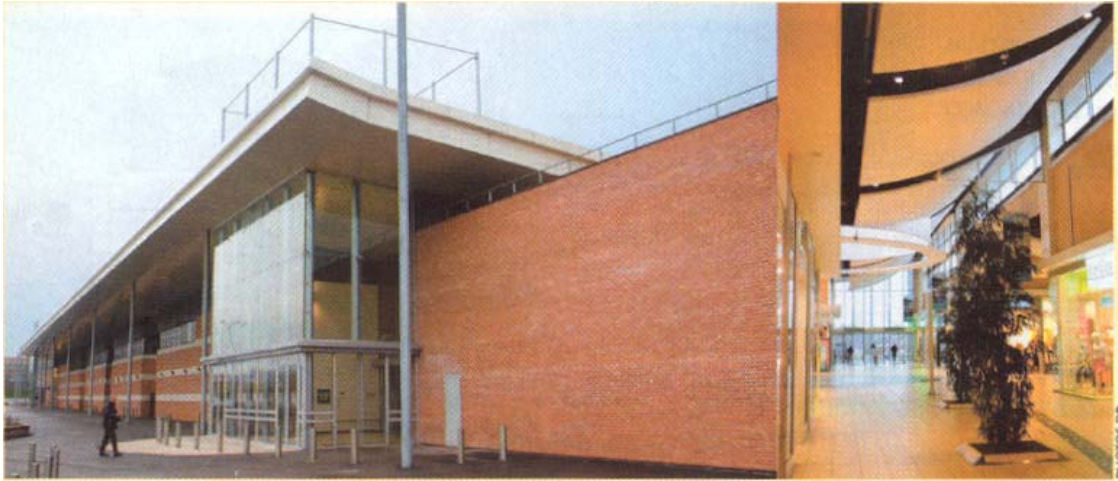
Le Schéma départemental d'équipement commercial (SDEC) du Nord a été approuvé le 14/5/2004. Il décrit Hazebrouck et Bailleul comme des villes moyennes, situées entre la Métropole, qui constitue le sommet de la structure commerciale de la région et dont l'influence les englobent, et Dunkerque, qui figure parmi les « agglomérations d'équilibre ». Selon le schéma, les villes moyennes constituent le maillon faible de la structure commerciale, en raison de l'accessibilité des grands équipements du département. Face à ce danger, la réponse d'Hazebrouck comme de Bailleul a consisté à créer ou à renforcer à leur périphérie des surfaces alimentaires, complétées - ou non - par des moyennes surfaces spécialisées, suffisamment attractives pour contrecarrer une partie de l'évasion commerciale.

A noter que l'activité commerciale se concentre également sur les pôles touristiques (Monts des Flandres) et dans les centres bourgs. Il s'agit, dans ce dernier cas, du commerce traditionnel de centre-ville. Dans les bourgs et les communes rurales, le SDEC souligne que le nombre de commerces de proximité (épicerie, boucherie-charcuterie, boulangerie-pâtisserie) n'a cessé de diminuer. De plus, la fermeture des petites surfaces alimentaires a surtout affecté les petites communes (population comprises entre 200 et 1000 habitants).

Le SDEC souligne, par ailleurs, l'importance du positionnement transfrontalier du département, qui lui permet de bénéficier d'une délocalisation de certains achats. En effet, le commerce en Belgique présentait jusqu'à récemment une concentration économique faible (rareté des hypermarchés et centres commerciaux périphériques). Cependant, la situation évolue en Belgique, comme dans le Pas-de-Calais, les opérateurs de ces secteurs visant à en limiter l'évasion commerciale grâce à la création de nouveaux centres commerciaux, plus adaptés aux demandes de la clientèle actuelle.

Face à cette réaction, le plan souligne l'importance de la modernisation des structures existantes et la promotion de nouvelles formes d'urbanisme commercial. La vétusté du modèle commercial traditionnel prévalant dans le département y est dénoncée, comme un risque de perdre les avantages comparatifs acquis par le secteur, au profit de la Belgique, de la Métropole et du Pas-de-Calais (Saint-Omer). Le modèle de consommation tend à évoluer : de la consommation de masse vers une autonomisation de la demande et vers l'essor du « discompte ». Au regard de ces évolutions, les équipements de la Flandre Intérieure présentent des caractéristiques particulièrement pauvres, quelque soit le point de vue retenu : paysager (entrées de villes, publicité), urbanistique (lien avec la ville, lisibilité, mono-fonctionnalité, circulations), environnemental et architectural. Les nouvelles formes d'urbanisme commercial sont fondées sur la dimension d'« achat plaisir » et le mélange des fonctions (loisir, culture, commerces), qui supposent une dimension urbaine accrue. La création de centres commerciaux et urbains thématiques (ex : Domus en Seine-et-Marne, autour des arts de la Maison) illustre ces transformations.

Le diagnostic du Scot doit analyser les évolutions qu'a connu l'équipement commercial de la Flandre Intérieure depuis l'approbation du SDEC, et dresser un état des lieux de la situation de Hazebrouck et Bailleul. Le Scot doit définir une stratégie d'implantation et de développement commercial, fondée sur la modernisation des structures existantes et la promotion des nouvelles formes d'urbanisme commercial. Il doit définir également les principes protégeant les commerces de proximité et favoriser les pôles secondaires dans les bourgs afin d'offrir aux habitants « une ville de proximité ». En ce sens, il doit traduire réglementairement la recommandation d'interdire les hypermarchés de plus de 3500 m² de vente en périphérie des villes moyennes.



Exemples d'opération de rénovation/création d'équipements commerciaux de nouvelle génération : «Les Rives de l'Aa» à Longuenesse, près de Saint-Omer (Studio d'architecture Rémi RANSON, 2003) ; Doc Vauban (Reichen, 2005, le Havre); Bercy Village (SEMAEST, Paris) ; Marché des Beaux Art (Reichen, 2004, Besançon)

4.5.2 Autres équipements et services

En dehors des équipements commerciaux, le territoire comporte des structures publiques et parapubliques, tels que les équipements hospitaliers présents sur Bailleul et Hazebrouck. Cependant l'accès à la médecine de ville paraît problématique en raison de la rareté des spécialistes.

Les chefs lieux de canton (Bailleul, Hazebrouck, Estaires, Merville et Steenvorde) disposent de services publics conséquents (La Poste, Collèges, Gendarmerie...).

Dans les deux villes les plus peuplées du SCOT (Hazebrouck et Bailleul), les équipements publics et culturels sont présents (piscine, théâtre, ANPE, ASSEDIC). A noter cependant que la politique tarifaire pratiquée ne permet pas à l'ensemble du territoire qui en relève d'en profiter.

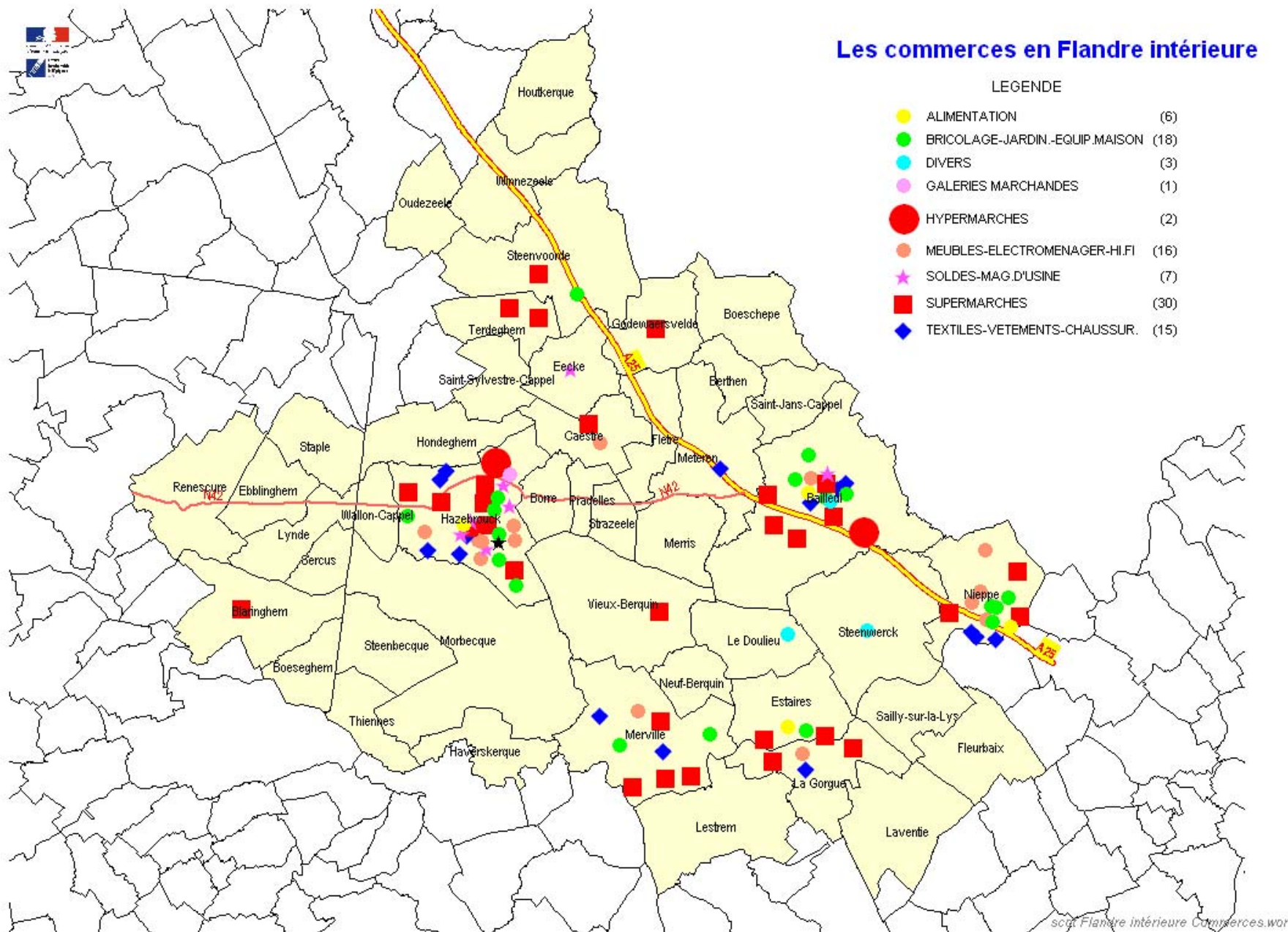
A noter que la Flandre Intérieure dispose d'une vingtaine d'établissements pour personnes âgées.

La couverture du territoire est satisfaisante en matière d'enseignement maternel et primaire. Le secteur souffre d'une répartition inégale des collèges au détriment des communes de l'ouest de la zone. Les équipements d'enseignement secondaire se situent à Hazebrouck, Bailleul et Estaires, qui totalisent 6 établissements. La baisse des effectifs ne permet pas d'envisager la création de nouveaux établissements en Flandre Intérieure à moyen terme. Les communes du Scot ne disposent pas d'établissement d'enseignement supérieur.

Cependant, le territoire semble affaibli par les démarches de rationalisation des structures publiques ou para-publiques engagées récemment ou à venir (tribunal, fusion des CCI, équipements hospitaliers, abattoir...).

Le Scot doit définir une stratégie d'implantation des différents services disponible sur le territoire en fonction d'une hiérarchisation des structures urbaines, et en identifiant les zones mal ou peu desservies. L'objectif est d'assurer la meilleure couverture possible du territoire pour assurer « une ville de proximité » et limiter les déplacements, quitte à envisager des structures de mutualisation de services (maison médicale, maison des services publics Ce travail doit être conduit pour un panel d'activité le plus large possible : école / collège / lycée / structures universitaires, médecine hospitalière / de ville, cinémas, activités culturelles (théâtres, musées, spectacles), services publics, bancaires, postaux, etc.

Le Scot doit en outre définir les réponses à apporter à la réorganisation ou à la transformation des équipements publics ou parapublics, afin que ces évolutions ne nuisent pas au développement du territoire, notamment dans les zones rurales.



4.6 Développement économique – social

La situation géographique du territoire du SCoT offre des opportunités économiques avec une bonne liaison aux agglomérations voisines (Lille, Dunkerque), notamment grâce à des infrastructures de qualité. En particulier, le triangle Hazebrouck - Bailleul - Steenvoorde offre une densité d'infrastructures exceptionnelles (cf. § déplacements). Le développement de nouveaux réseaux (autoroute A24, canal Seine-Nord) et de zones périphériques (« Porte des Flandres ») constituent des opportunités de développement économique importantes que le Scot devra explorer.

La place importante occupée par l'agriculture

L'essentiel de l'espace du Scot de Flandre Intérieure (80 % du territoire) est occupé par une activité économique qui demeure essentielle : l'agriculture. En outre, Le secteur de l'agro-alimentaire est fortement représenté (Danone, Bonduelle, Blédina et Roquette) et offre de nombreux débouchés à l'activité agricole, qui représente 5,3 % de la population active. La majorité des exploitations sont de taille moyenne avec une proportion forte de petites unités en plaine (cf. § agriculture). Le Scot doit affirmer la permanence de la vocation agricole d'une partie importante du territoire, afin de permettre aux projet à moyen terme des agriculteurs de voir le jour et d'éviter la concurrence d'autres usages du sol.

Un tissu de PME

Le tissu économique local se compose essentiellement de petites unités (+ de 50 % des entreprises ont moins de 10 salariés). Quelques grandes entreprises polarisent néanmoins le territoire (cf. tableau ci-contre) ; situées dans de petites communes présentant une situation de quasi mono-activité, elles sont néanmoins susceptibles de constituer une menace en cas de difficulté. Les pôles d'activité sont peu nombreux répartis entre Hazebrouck, Bailleul (entreprises entre 50 et 200 salariés), et des communes périphériques, bien reliées au réseau routier. Le secteur industriel représente une part importante de l'activité alors que le secteur tertiaire est sous représenté (cf. § développement économique) ; les équipements hospitaliers d'Hazebrouck et de Bailleul sont des pôles d'emplois importants qu'il convient de préserver.

Si le chômage est globalement bas, il est plus marqué dans certains secteurs : Hazebrouck et villes de la vallée de la Lys ; il est quasi inexistant dans les communes rurales.

La création d'emplois demeure primordiales dans un secteur peu dense en emploi, en particulier dans le domaine tertiaire. Le Scot doit s'interroger sur un mode de développement spatial de l'activité : concentration autour de la zone de potentialité la plus forte (Hz-Bail- Steenvoorde) ou diffusion des activités ? Le Scot doit valoriser les opportunités liées au positionnement frontalier.

Entreprise	Activité	Localisation	Salariés
Roquette	<i>Agro-alimentaire</i>	Lestrem (en partie)	2783
Arc International	<i>Fabrication de verre cristal</i>	Blaringhem	1375
Bonduelle Grand public	<i>Transformation de légumes</i>	Renescure	1038
United Biscuits (Delacre)	<i>Fabrication de biscuits</i>	Nieppe	472
Danone	<i>Fabrication de produits laitiers</i>	Bailleul	327
Staub Fonderie	<i>Fonderie fabrication de plats culinaires</i>	Merville	300
Bio Rad	<i>Service et produits de diagnostics</i>	Steenvoorde	287
PGI Nordlys	<i>Fabrication de matières non tissées</i>	Bailleul	285
Blédina	<i>Préparation lactées et diététiques</i>	Steenvoorde	279

4.6.1 « La bonne activité au bon endroit »

Bien que le Scot ne constitue pas à proprement parler un outil de développement économique, il doit néanmoins appuyer les logiques d'implantation d'entreprises et d'activités dans la perspective d'optimiser l'utilisation du foncier disponible et selon le principe de « la bonne activité au bon endroit ». Le Scot doit décliner une stratégie distinguant les commerces, la grande distribution, l'artisanat, les entreprises industrielles, les bureaux, etc., chacune relevant d'une logique d'implantation différente, que le schéma doit appuyer.

Ex :

- implantation d'activités tertiaires de service et de bureaux en centre-ville, à proximité des gares (gare d'Hazebrouck) ;
- implantation de services à la personne (crèches, médecins, etc.) dans le tissu urbain ;
- règles d'urbanisme et formes urbaines permettant l'implantation de commerce (RdC d'immeuble...), à prévoir dans les opérations d'aménagement (ZAC, lotissements, ...)
- logistique à proximité des grandes infrastructures de transport et bénéficiant d'une desserte multimodale, loin des agglomérations ;
- entreprises industrielles créant des nuisances à l'écart des villes ;
- etc.

4.6.2 L'« économie invisible » : les activités tertiaires

Le territoire est assez pauvre en emplois tertiaires (cf. § 2.2) alors qu'il connaît un développement résidentiel favorable à ce type d'emploi. Il est primordial que le Scot engage une réflexion sur l'économie invisible, c'est à dire qui ne se résume pas aux entreprises implantées dans les zones d'activités dédiées. Il importe que le Scot évalue et encourage l'activité diffuse en milieu rural ou urbain. La logique d'implantation de ce type d'activité doit être appuyée par le Scot : formes urbaines qui permettent, par exemple, l'implantation d'activité en pied de bâtiment, avec « effet vitrine », professions libérales, entreprises de service à la personne, entreprises à un salarié, commerces, etc.

4.6.3 Zones d'activité économique (ZAE)¹⁵

Une offre importante dans les prochaines années

Les ZAE du territoire, qui totalisent 426 ha (hors Pas de Calais), sont toutes inférieures à 100 ha, avec une forte proportion de très petites zones (54 % <10 ha ; 92 % <50 ha). Les principales zones d'activités du territoire se localisent en bordure des axes structurants, les communes d'Hazebrouck, Bailleul, Merville, Steenvoorde et Blaringhem concentrant les plus importantes. Leur taux d'occupation s'élève à 84 %. 19 projets de créations ou d'extensions étaient en cours en 2005, susceptibles d'augmenter l'offre de 212 ha (soit plus de 20 ans de consommation théorique au rythme actuel). Au total, l'offre sur le secteur devrait s'élever à 281 ha, compte tenu des parcelles vacantes aujourd'hui. L'augmentation de l'offre est donc particulièrement importante sur le secteur du Scot et est susceptible de déséquilibrer le marché. L'occupation des zones actuelles est caractérisé par un tissu de petites et moyennes entreprises parmi lesquelles le secteur secondaire est dominant en terme d'emplois, assez dense en emplois (17 emploi/ha). En tendance, les implantations récentes (1995-2004) sont très majoritairement industrielles.

La demande locale porte essentiellement sur l'implantations ou le développement d'entreprises artisanales et d'enseignes commerciales, prioritairement dans le triangle : Hazebrouck-Bailleul-Steenvoorde. Les entreprises artisanales ont néanmoins des difficultés à s'implanter en raison d'une offre trop qualitative, portant sur des parcelles vastes (>5000 m²) et de prix élevé (25-30 €/m²). Néanmoins, en raison de la saturation des zones d'activités en Flandre Occidentale belge et plus généralement en Flandre, des parcelles plus vastes pourraient trouver preneur.

Le Scot doit définir une politique d'implantation préférentielle des entreprises

Le DOG pourrait définir une typologie des ZAE, afin d'orienter sa politique d'implantation d'entreprises voire une déclinaison thématique. Il pourrait favoriser le développement d'une offre plus adaptée à l'artisanat, s'insérant éventuellement dans les extensions d'urbanisation. Un principe d'une implantation préférentielle par type d'activité, en fonction des services nécessaires à leur fonctionnement. En particulier, les ZAE disposant d'une desserte multimodale ne doivent pas accueillir d'activité qui ne demande pas ce type de services. Les vocations thématiques de certaines zones d'activité pourraient être développées. De même, il serait souhaitable que le DOG régule l'implantation de commerces dans les zones d'activité économique, afin d'éviter le mitage de celles-ci et le développement de zones commerciales présentant des caractéristiques pauvres d'un point de vue urbanistique.

De nouveaux projets de création de ZAE ne doivent pas être engagés à court terme, ou, tout du moins ceux-ci doivent se situer dans le secteur central (Hz – Steenvoorde-Bailleul).

¹⁵ Cf. Enjeux et cohérence dans la localisation des ZA sur l'arrondissement de Dunkerque, SPIRE, DDE 59, 2006

4.7 **Activité touristiques et de loisir**

La dimension touristique de l'activité ne doit pas se réduire aux résultats de l'hôtellerie et de la restauration mais doit englober, dans une perspective d'économie résidentielle, le surplus de consommation engendré par l'augmentation transitoire de population liée aux loisirs et au tourisme. Aussi, les chiffres avancés traditionnellement sont-ils réducteurs.

Le secteur touristique offre en Flandre Intérieure des perspectives de développement économique importantes, grâce à l'accessibilité du territoire vis à vis des grandes agglomérations voisines et à la Belgique, à la richesse du patrimoine naturel et historique de la Flandre et à ses traditions festives et culinaires. En outre, la Flandre Intérieure dispose d'atouts en matière de tourisme mémoriel liés aux deux guerres mondiales. En particulier, les activités de randonnées (équestres, pédestres et VTT) connaissent un essor remarquables (cf. schéma départemental de randonnées).

Pourtant, une forte évasion touristique est observée au profit de la Belgique, en particulier pour le tourisme de proximité et la clientèle de loisir à la journée. La fréquentation des voies cyclables est très inférieure à celle constatée de l'autre côté de la frontière, vraisemblablement parce que la politique développée jusqu'à récemment privilégiait l'articulation des voies vertes avec les régions voisines plutôt qu'une logique de boucle. Le Scot doit être également l'occasion d'intégrer la problématique cycliste dans le cadre des projets de voiries, en priorité pour le réseau secondaire et résidentiel.

Le territoire offre peu d'équipements culturels (musées) et de loisirs, même si ceux qui existent paraissent originaux. De même, la capacité d'accueil des touristes est faible. En 1999, la Flandre Intérieure ne représentait que 3 % des nuitées de la région (taux d'occupation de 50 % soit le plus bas de la région). En outre, l'activité touristique est concentrée sur les Monts, au détriment de la plaine de la Lys et de la forêt de Merville. En dehors du port de plaisance de St Venant Haverskerque et des haltes nautiques de Merville et d'Estaires, le tourisme fluvial apparaît insuffisamment développé ; un projet de port de plaisance fluvial pourrait servir de vecteur de revitalisation de certaines communes. Le Scot doit également anticiper les conflits d'usages éventuels entre activités industrielles et loisirs le long des voies fluviales et préserver la continuité des itinéraires. Sont concernés le chemin de halage de la Lys, de celui du canal à grand gabarit, support de la voie verte de la Deûle au littoral (Bodelet, port de Blaringhem).

Malgré une identité forte, le territoire pâtit d'un problème de visibilité, lié à l'absence d'une parole unique sur cette question. Le Scot doit présenter une politique de développement touristique, dont le Pays Cœur de Flandre a déjà esquissé les contours. Cette politique pourrait faire apparaître la recherche d'une structuration de l'offre de loisirs plus complète et cohérente au plan territorial (notion de desserte), en liaison avec la trame verte. La politique d'équipement touristiques et de loisirs doit rechercher une complémentarité avec l'offre des territoires voisins (Flandre Maritime, Belgique, Pas-de-Calais).

A noter la présence de l'aérodrome de Merville avec la possibilité de développement touristique autour de l'activité aéronautique de loisir ou de formation.

Concernant les loisirs, le territoire du Scot présente une carence en équipements sportifs, particulièrement sensible dans le domaine de la natation. Le Scot doit promouvoir une meilleure répartition des équipements dans une logique de complémentarité entre commune, voire entre EPCI. Ainsi, le projet de piscine de la communauté de communes Flandre Lys dont la gestion sera assurée au niveau intercommunal, va-t-il dans le bon sens.

Le Scot constitue une occasion de définir une stratégie intégrée de développement touristique à l'échelle de la Flandre Intérieure, permettant notamment de dégager la vocation touristique des sous-territoires du secteur, en particulier autour de la Lys, aujourd'hui insuffisamment mise en valeur. Cette stratégie doit se concentrer sur la clientèle de tourisme à la journée en développant des produits adaptés à cette fréquentation.



Extrait de la carte des enjeux touristiques du SRAVE, VNF, oct. 2005

Légende			
	Réseau magistral		Chantiers navals existants
	Réseau régional		Principaux chargeurs faisant face à la problématique du dernier kilomètre
	Réseau belge		Zones d'activités
	Limite intercommunalité bord à voie d'eau		Espace foncier fluvial à réserver
	Écluses		Z.N.I.E.F.F.
	Fuseau de passage du canal Seine-Nord Europe		Z.I.C.O.
	Projet de liaison Seine-Escaut		Secteurs de sites inscrits et classés
	Ports fluviaux existants		Limite Parc Naturel Régional
	Ports fluviaux projetés		Champs captants irremplaçables
	Plates-formes existantes		Axes de migration des oiseaux
	Plates-formes projetées		Liaisons biotopes
	Ports fluviaux existants		Stations de mesure de la qualité de l'eau
	Ports fluviaux projetés		Terrains de dépôts
			Terrains de dépôts espaces naturels
			Terrains de dépôts à potentiel écologique
			Schéma national vélo route voie verte existant
			Schéma national vélo route voie verte projeté
			Port d'attache des professionnels
			Embarcadère opérationnel
			Embarcadère projeté ou à aménager
			Loueur de bateaux existant
			Loueur de bateaux projeté
			Halte nautique existante
			Halte nautique projetée
			Port de plaisance existant
			Port de plaisance projeté
			Location de barques électriques existante
			Location de barques électriques projetée
			Aviron
			Canoë-kayak
			Ski nautique - Jet ski
			Ski nautique - Jet ski projeté
			Ville d'art et d'histoire
			Ville d'art
			Site remarquable
			Village de la voie d'eau en projet
			Ville fortifiée

4.8 Voirie

4.8.1 Infrastructures routières existantes

Les points forts :

La Flandre Intérieure dispose d'un réseau d'infrastructures routières dense et diversifié : l'A 25, qui relie l'agglomération Lilloise au littoral Dunkerquois, assure une bonne desserte grâce à 6 échangeurs (Nieppe, Bailleul (2), Méteren, Steenvoorde, Winnezele) ; l'A 26 (sud ouest du Pays) permet de rejoindre Calais à Arras (via la RN 42 et l'A25) ; l'A19 (autoroute belge) offre une accessibilité vers Courtrai et Bruges ; la RN 42 (via l'A25) permet d'accéder rapidement à Boulogne et sa fluidité à été améliorée grâce aux contournements d'Hazebrouck et de Strazeele. Enfin, le réseau départemental permet la mise en relation des principales villes du Scot : Hazebrouck, Bailleul, Merville, Nieppe et Steenvoorde.

Les points faibles :

Les liaisons transfrontalières sont malaisées : la liaison principale entre la Flandre Intérieure et la Belgique se fait par l'échangeur de Steenvoorde et la RD 948 qui rejoint la N 38 belge vers Poperinge et Ypres. Le secteur souffre également de l'absence d'axe Nord-Ouest / Sud-Est ; Merville demeure relativement enclavée par rapport à Lille, via Nieppe, et Bailleul : l'accès à l'A 25 et par la RD 945 (vers Béthune) traverse un tissu urbain soumis à un trafic poids lourds important le secteur est mal desservi. Les liaisons vers Saint-Omer par la RN 42 demeurent peu aisées. Enfin, la qualité des liaisons internes présente des caractéristiques nuancées.

4.8.2 Projets en cours

Plusieurs projets devraient encore améliorer l'accessibilité des Flandre Intérieure d'un point de vue routier :

- la réalisation de la portion de la RN 42 entre l'A25 et Hazebrouck, que le Conseil Général devrait inscrire parmi ses opérations prioritaires pour la période 2007 – 2013 ; la réalisation de la RN 42 entre Hazebrouck et Saint-Omer ;
- la création d'un échangeur complet à Winzele sur l'A25, la réfection de la chaussée de l'A25 en cours ;
- l'élargissement de l'A 25 entre Nieppe et Englos ; à noter cependant que ce projet n'améliorera que marginalement l'accessibilité du secteur par cet axe en raison du délestage du réseau secondaire prévisible dès la mise en service de l'élargissement.
- la création d'une liaison Merville-Béthune (vers A26) qui a fait l'objet d'une convention entre le Pas de Calais et la CCFL en janvier 2005.

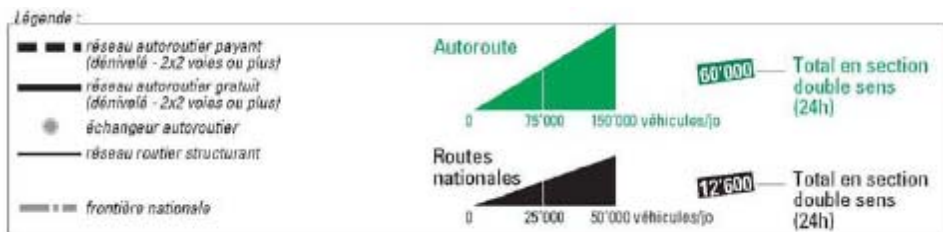
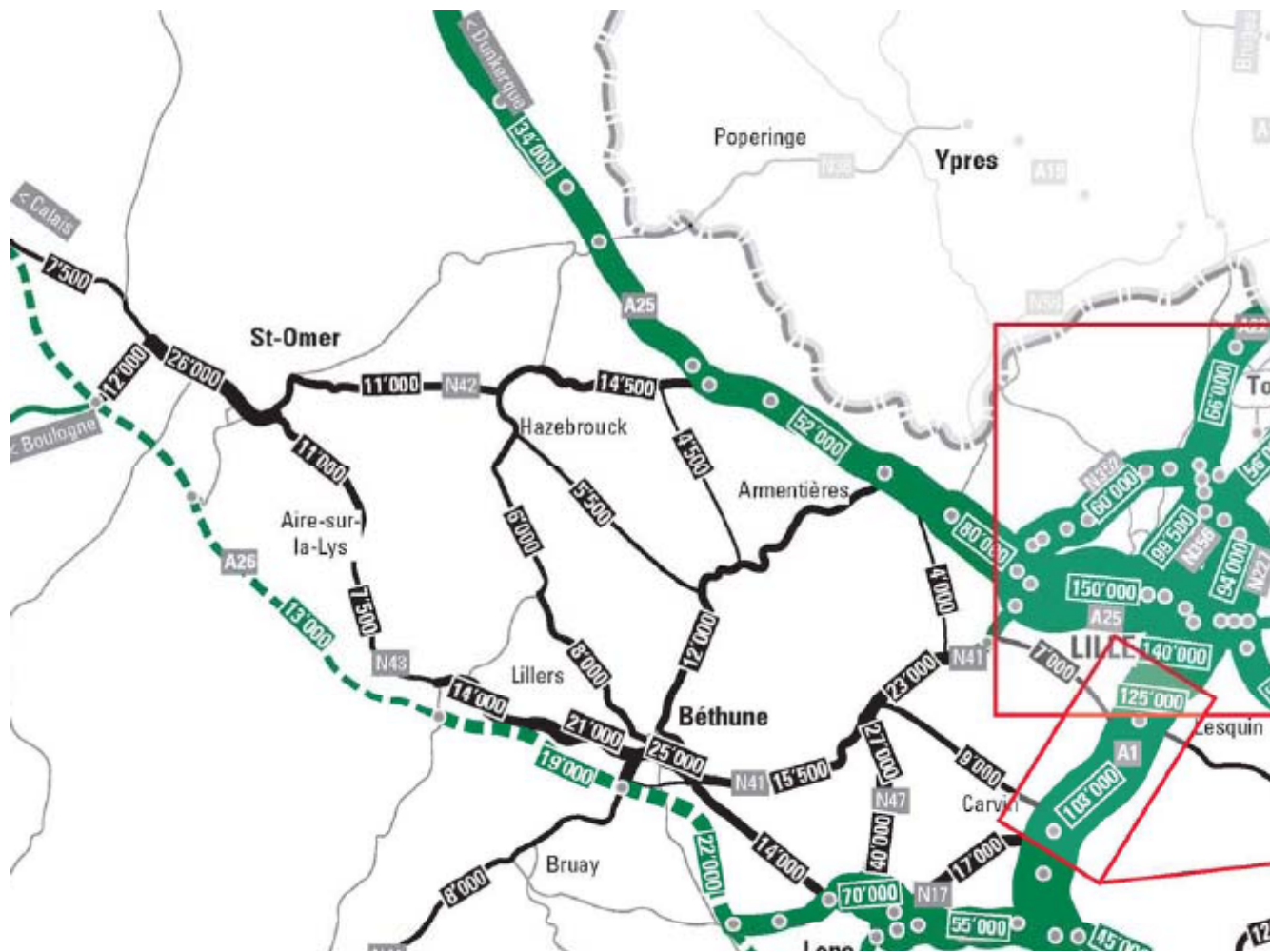
Cependant, une meilleure accessibilité n'est pas sans poser question du point de vue de l'aménagement et de la vie économique et sociale du territoire (cf. § déplacements).

Il convient également de s'interroger sur l'impact éventuel de projets routiers sur la Flandre Intérieure : liaison Poperinge – Steenvoorde permettant d'assurer une liaison entre l'A25 en France et l'A17 et A19 en Belgique, voire à terme une liaison Ypres-Lillers via Hazebrouck et Steenvoorde ; projet de liaison entre Ypres et Furnes avec un aménagement sur place de la N8 (belge).

Enjeux :

- améliorer l'accessibilité routière de la Flandre intérieure, dans une perspective Est-Ouest : vers la Belgique et vers Saint-Omer.
- améliorer la mobilité transfrontalière par la complémentarité des infrastructures de transport de part et d'autre de la frontière ; en particulier, examiner comment revaloriser la RN 38 (Poperinge – A 25) pour en faire le 3ème axe important entre la Flandre Occidentale et le Nord de la France.
- anticiper les effets des projets en cours ; réserver les possibles en matière d'élargissement de chaussée (A25, RN 42, liaison Ypres-Lillers) ou la création de nouveaux fuseaux (RN 42 Ouest)
- optimiser l'utilisation des infrastructures existantes dans une perspective de maîtrise des flux.

Trafic d'un jour ouvrable moyen, Diagnostic étude LAALB, SPIRE/TRANSITEC, 2006



4.8.3 Sécurité routière

La lutte contre la violence routière est une des priorités retenues par le Gouvernement.

Le Scot peut constituer un outil de lutte pour la sécurité routière en définissant les principes pour :

- pour hiérarchiser et pacifier les espaces publics de voirie ;
- promouvoir les zones 30 ;
- identifier les points d'accumulation d'accidents et orienter l'action des pouvoirs publics ces prochaines années ;
- en prônant le développement d'une offre de TC concurrentielle à la voiture, notamment pour les navetteurs avec la Métropole lilloise.

4.9 Les Déplacements

4.9.1 Une région bénéficiant d'infrastructures nombreuses et variées

Les points forts :

La Flandre Intérieure dispose d'un réseau d'infrastructures routières dense et diversifié (cf. § Voiries), peu saturé actuellement. Toutes les communes sont à moins de 20 km d'un échangeur autoroutier (A25 ou A26). Le réseau ferroviaire est lui aussi exceptionnel : Gare TGV d'Hazebrouck (liaison vers Paris via Béthune, Lens, Arras) ; 11 Gares et points d'arrêt TER ; Hazebrouck est un nœud ferroviaire régional par le croisement de 2 lignes (Dunkerque - Arras ; Calais – Lille) et occupe la 5ème place des gares de la région Nord-Pas de Calais. Toutes les communes sont situées à moins de 15 km d'une gare ou d'un arrêt TER. En matière de transport routier interurbain, les autocars assurent un maillage du territoire sur 33 communes. Il s'organise à partir de 2 pôles : Hazebrouck et Bailleul. Le bus permet de rapprocher les espaces ruraux aux pôles urbains (Hazebrouck et Bailleul). Cette concentration d'infrastructures est particulièrement exceptionnelle dans le triangle Hazebrouck – Bailleul – Steenvoorde.

Concernant la voie d'eau, le territoire bénéficie d'une desserte par le canal de Neuffossé (gabarit 1500 à 3000 t) et par la Lys (gabarit 250 t) ; le trafic de transport, en baisse ces dernières années, devrait augmenter en raison de l'augmentation du trafic de fret de matières premières destinées à l'entreprise Roquette et d'un projet d'élargissement de la Lys ou de création d'un nouveau barreau, en cours d'étude par Voie Navigable de France. L'aérodrome de Merville remplit essentiellement un rôle de formation au niveau régional, les activités de petit fret et de voyage d'affaire restant sporadiques et liées à l'entreprise Roquette.

Points faibles

L'accessibilité du territoire, même si elle présente des caractéristiques favorables, n'est pas homogène : elle doit être améliorée vers l'Ouest (RN 42) et vers la Belgique. En outre, l'enclavement de Merville et de la Vallée de la Lys pose un problème particulier (cf. § Voiries). L'utilisation de la voie ferrée industrielle Armentières-Merville pour le transport de voyageur (Tram-Train ?) dans le cadre de l'aménagement du pôle multimodal d'Armentières constitue une piste intéressante mais à très long terme. Par ailleurs, le nombre de communes desservies par le bus diminue. Le territoire dispose en outre d'un réseau de pistes cyclables très limité.

La qualité et la variété des infrastructures en Flandre Intérieure confère au territoire une accessibilité exceptionnelle vers les grandes agglomérations voisines dans une logique Lille-Dunkerque. Cette accessibilité contribue au bien être des habitants (accès aux services) et au développement des entreprises.

Enjeux :

- faire bénéficier cette accessibilité aux secteurs actuellement enclavés telle que la Vallée de la Lys : TC, usage de la voie ferrée et de la voie d'eau pour le transport de marchandises et de voyageurs, développement de l'aérodrome ;
- privilégier l'optimisation des voiries existantes plutôt que la création de nouvelles (utilisation des routes secondaires) ;
- préserver la possibilité de réaliser des projets, même de long terme et anticiper leurs effets (aménagement d'itinéraires ferroviaires, routiers ou fluviaux)

4.9.2 Des flux croissants

Les flux de transports sont dominés par le transit et les déplacements domicile – travail vers la Métropole. Ces flux de déplacements (traversant, partant ou aboutissant au territoire) connaissent une croissance continue quel que soit le mode de transport considéré. En outre, les projets d'infrastructures actuels devraient amplifier le phénomène : élargissement de l'A25 entre Nieppe et Englos (cf. § voirie) ; doublement et aménagement de la RN 42 ; renforcement des capacités de la gare d'Hazebrouck (amélioration des conditions de transit de fret et de transport de personnes), le Conseil Régional anticipant une augmentation des trafics sur l'axe Hazebrouck – Lille de l'ordre de 25 %.

Or, l'accroissement du trafic de transit de marchandise ne bénéficie pas au territoire ; celui du trafic domicile-travail vers l'extérieur de la zone concourt à renforcer le déséquilibre du territoire en matière d'habitat (cf. § sur le territoire dortoir). De surcroît, l'augmentation de l'accessibilité - déjà exceptionnelle - du territoire renforce également la dépendance de la zone vis à vis de l'extérieur et présente un risque d'évasion accrue concernant la consommation de loisirs, les grands surfaces commerciales et les enseignes thématiques. Le territoire a vu son temps d'accès aux villes voisines se réduire fortement : il est aujourd'hui plus facile de travailler dans un autre bassin d'emploi, de consommer dans d'autres aires de chalandises, d'accéder plus facilement à une offre culturelle et de loisirs plus urbains... Face à ces évolutions, une amélioration des porosités

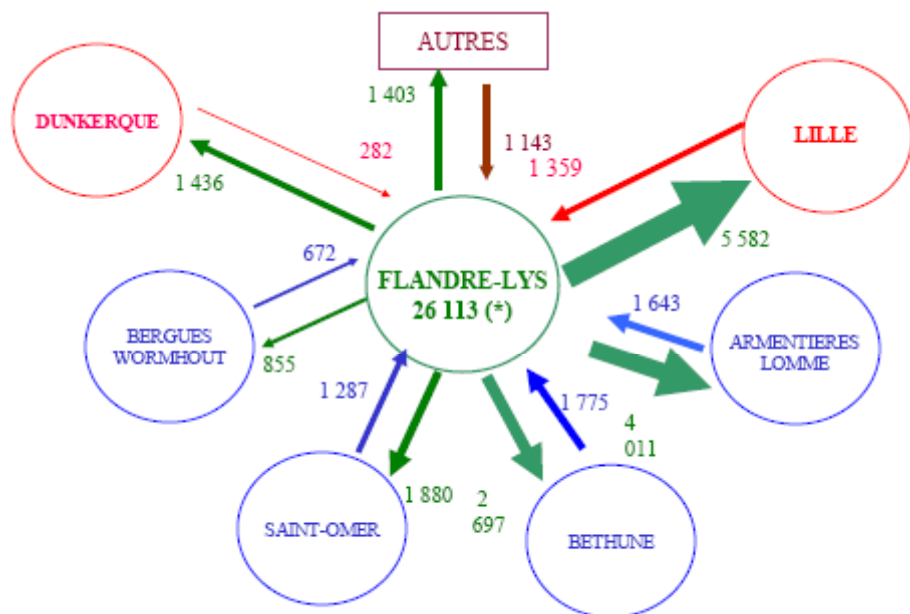
L'accroissement des trafics, en particulier automobile, ne constitue pas le signe d'un développement du territoire. Une réorientation des politiques de déplacements en faveur d'un développement de la cohérence du territoire et de ses échanges internes est souhaitable, ainsi qu'une plus grande attention portée aux relations transfrontalières.

4.9.3 Diminuer la dépendance au tout routier

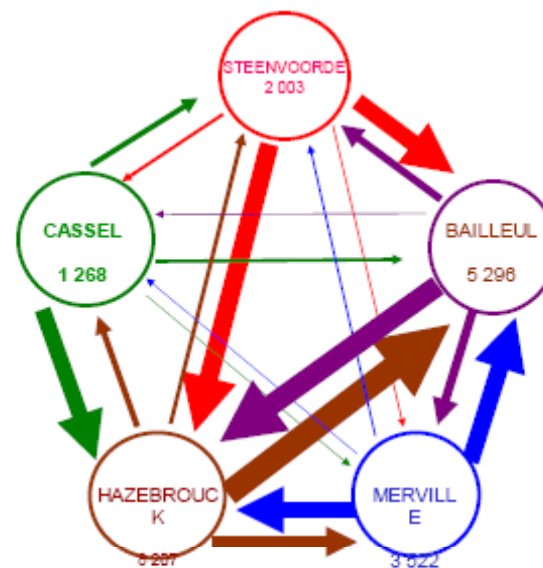
Augmenter l'offre de TC

La diminution de la dépendance automobile de la population est un objectif majeur de la loi SRU et des politiques du Gouvernement adoptées dans le cadre de la réduction des émissions atmosphériques polluantes (LAURE). Elle comporte une dimension sociale essentielle dans une perspective de développement durable. Elle doit passer par une augmentation de l'offre de transports en commun, y compris dans une logique transfrontalière :

- voie ferrée (TGV, TER) ;
- autocar : un développement du réseau doit être promu par la collectivité.



(*) Travaillent et habitent en Flandre-Lys



Déplacements – Flux traversant le territoire CCI AH 2004 – RGP 1999

Promouvoir le report modal en matière de fret

Le développement de l'usage de la voie d'eau est l'un des principaux objectifs de l'Etat en matière de transport de marchandises. L'accessibilité du territoire du Scot par ce mode de transport est excellente grâce au canal de Neuffossée (Dunkerque Escaut), dont les caractéristiques vont être encore accrues grâce au relèvement des ponts et à l'augmentation du gabarit de la Deûle et de l'Escaut. Dans une perspective d'optimisation de l'utilisation du sol, les potentialités foncières le long de ce canal doivent être réservées à des activités nécessitant une desserte fluviale (friche SICA à Merville, foncier disponible autour de l'entreprise Roquette à Lestrem).

La Lys offre, de plus, un potentiel pour le transport de marchandises, qui fait l'objet d'une étude « de faisabilité technique et d'opportunité économique pour l'amélioration de l'accessibilité fluviale de la Lys entre Aire et Deûlémont ». Ce travail permettra de départager les différents scénarios envisagés, parmi lesquels figure la création d'un barreau fluvial entre Merville et le canal à grand gabarit. La collectivité doit soutenir et anticiper les effets des projets de VNF concernant la Lys et faire en sorte qu'aucune utilisation du sol n'hypothèque les résultats de l'étude.

Pour maintenir les capacités fluviales dont dispose le secteur Flandre Lys, il est en outre essentiel que le Scot préserve les potentialités du secteur en matière de gestion et de stockage des sédiments de curage (cf. PAC et schéma directeur des terrains de dépôt, en cours de réalisation par VNF).

Par ailleurs, RFF conduit à l'heure actuelle des études relatives à la constitution d'un contournement ferroviaire de la Métropole lilloise pour le fret, passant par Hazebrouck. Le Scot devra également prendre en compte ce projet majeur (cf. CPER 2007-2013).

Promouvoir les modes de déplacements « doux »

Pour atteindre ce objectif, le Scot doit également promouvoir des modes de déplacement « doux » :

- encourager les déplacements courtes distances à pieds en appréhendant les obstacles qui s'oppose à ce mode de transport ;
- favoriser l'usage de la bicyclette, du roller, etc. pour lesquels une réflexion en terme de réseau doit être mise en place (cartographie).

Concernant l'usage du vélo, il est cependant nécessaire de distinguer :

- la stratégie de développement d'une offre de loisir / tourisme, de laquelle relève en partie l'inscription de pistes cyclables dans les voies vertes, développée par exemple dans le cadre du Schéma régional des Voies Vertes,
- la stratégie de substitution de l'usage de la bicyclette à celle de la voiture.

Cette dernière nécessite la réalisation d'un réseau cohérent et sécurisé, éventuellement couplé à la réalisation de « zone 30 », desservant les principaux pôles générateurs de déplacements (lycées, collèges, équipements culturels ou sportifs...). Une articulation entre ces voies et les TC, sous la forme de réseaux de rabattement vers les points d'échanges (pistes vélo convergeant vers les gares, parking vélos relais, par exemple) pourrait, en outre, être recherchée.

Il est également souhaitable d'insister sur un nouveau partage de la voirie plus favorable aux modes doux en ville, en particulier sur des voies déjà existantes (voiries principales ou voiries de lotissement).

Adopter une politique de stationnement favorable au report modal

Afin de réduire l'usage de la voiture, des parkings relais auprès des gares TER notamment devraient être envisagés, voire spatialisés, dans le cadre du Scot. Une politique de stationnement favorable aux résidents pourrait être également envisagée.

Affirmer la position d'Hazebrouck en tant que centre multimodal

Cf. § suivant.

4.9.4 Articuler les politiques de déplacement et le développement urbain

Pour les extensions comme pour le réinvestissement urbain, la collectivité doit privilégier l'implantation de nouvelles habitations dans la perspective d'optimisation des réseaux et services existants et de limitation des déplacements automobiles. Il s'agit également de limiter le mitage du territoire susceptible de provoquer une dépendance accrue des habitants vis à vis de l'automobile et une saturation des réseaux. Ainsi, la proximité des équipements de transport telles que les gares ou les stations de bus doit être privilégiée. De même, les secteurs situés à proximité de services (écoles, commerces, équipements publics) doivent faire l'objet d'une attention particulière dans la perspective d'offrir aux habitants « la ville en bas de chez soi ». Plus globalement, ces secteurs stratégiques doivent faire l'objet de réflexions d'ensemble, privilégiant des usages plus urbains et des densités d'habitat comme d'activités économes de l'espace ; il convient par exemple de favoriser la densification autour des gares, de rendre leurs alentours attrayants et d'améliorer leur accessibilité. Le cas de la gare d'Hazebrouck est particulièrement exemplaire et le Scot doit constituer l'occasion d'une réflexion en terme d'aménagement autour de cet équipement majeur en liaison avec RFF.

Des réflexions analogues doivent être conduites pour les activités, privilégiant une implantation différenciée en fonction de leur nature (cf. § « la bonne activité au bon endroit »).