

D

ocument d'association de l'État à l'élaboration du SCOT de Lille Métropole



Edito

par le Préfet de la Région Nord - Pas-de-Calais, Préfet du Nord

La métropole lilloise et plus largement l'arrondissement de Lille constituent un pôle régional, transfrontalier et européen de tout premier ordre, forts d'opportunités et de dynamiques territoriales.

Le territoire est source de nouvelles attractivités non plus seulement économiques mais aussi culturelles, récréatives, de qualité de vie et de prise en compte de la dimension environnementale dans les dynamiques quotidiennes, ce dans la droite ligne du Grenelle de l'environnement.

Le Schéma de cohérence Territorial de Lille (SCOT) est l'outil privilégié mis à disposition des collectivités pour affirmer mieux encore le positionnement stratégique de ce pôle au carrefour de l'Europe.

Ce document de planification intercommunal stratégique permet de mettre en cohérence des politiques et des stratégies souvent corrélées les unes aux autres : l'urbanisme, l'habitat, le développement économique et social, l'agriculture, les déplacements et la sauvegarde de l'environnement. Le SCOT dresse ainsi les grandes orientations d'aménagement d'un territoire et donne une lisibilité d'action à l'ensemble de la société civile.

Agir de concert et de manière transversale permet de jouer des synergies entre politiques mais aussi entre territoires.

Car le territoire du SCOT de Lille se construit également dans une perspective de métropole régionale tant les flux entre territoires voisins façonnent d'ors et déjà le paysage économique et urbain ainsi que les modes de vie. L'exemple des déplacements des personnes et des biens illustre parfaitement cet emboîtement des échelles territoriales.

J'attache donc une grande importance à cette notion de gouvernance élargie, qui me semble fondamentale pour ce territoire.

Enfin, je soulignerai tout le poids des préoccupations environnementales dont doit se saisir le SCOT.

L'actualité nous le démontre au quotidien: nous nous situons à un tournant décisif en matière de développement et les décisions que nous prendrons en matière d'aménagement auront des conséquences sur de longues périodes pour nos concitoyens et conditionneront l'efficacité et la compétitivité de nos territoires sur l'ensemble des aspects d'un développement que l'on souhaite durable, c'est à dire intégrant de manière harmonieuse et équilibrée les dimensions économiques, sociales et environnementales.

Nos modèles de développement, nos habitudes de consommation, de production doivent être aujourd'hui revisités au regard notamment des impacts qu'ils génèrent en matière de rejet de gaz à effet de serre et aussi des dommages importants et parfois irréversibles causés à l'environnement

Au SCOT donc d'élargir les sillons déjà tracés et de permettre de favoriser toutes les bonnes pratiques en la matière.

Comme il l'a fait jusqu'à présent, l'État continuera de soutenir cette démarche ambitieuse et que je souhaite exemplaire. J'ai donc voulu, à travers ce document d'association vous présenter la vision synthétique des enjeux du territoire, fruit d'un travail interministériel sur le département.

Ce document, qui n'a pas de portée réglementaire, se veut porter la parole de l'État et engage quelques pistes d'actions qui, je le souhaite, permettront de faire avancer les réflexions auxquelles je participe en tant que personne publique associée.

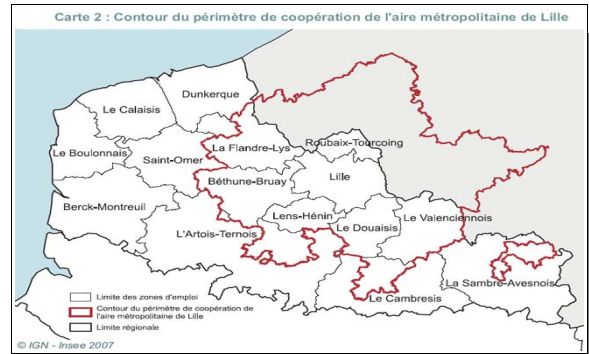
Je ne doute pas que ce travail sera utile aux collectivités concernées et permettra d'aboutir à un véritable projet de développement partagé et durable, renforçant la compétitivité du territoire et le bien être des citoyens.



Jean-Michel BERARD

Sommaire

La question des échelles.....	3
Construire une métropole capable d'accompagner et de tirer les territoires voisins	4
Traduire le projet SCOT aux différentes échelles, dans les PLU, les projets d'aménagement et les politiques sectorielles	8
Gérer l'espace de manière économe et équilibrée.....	11
Protéger les espaces naturels et agricoles afin de limiter l'artificialisation des sols	12
Aménager durablement le territoires	14
Transformer les contraintes du territoires en richesses	16
Préserver les richesses de l'Environnement.....	19
Améliorer la qualité de la biodiversité et des paysages	20
Envisager une approche globale de la gestion de l'eau	23
Repenser les mobilités en cohérence avec un développement économique et urbain durable.....	27
Orienter le fonctionnement des territoires vers un modèle urbain qui privilégie des mobilités durables	28
Développer les transports alternatifs à la voiture	30
Développer l'attractivité de l'agglomération lilloise dans son environnement européen	33
Des besoins humains à concilier avec la préservation de nos ressources.....	35
Répondre aux besoins de création de logement	37
Compétitivité et proximité de l'économie	40



Aire Métropolitaine de Lille © IGN – Insee 2007

La question des échelles

Construire une métropole capable d'accompagner et de tirer les territoires voisins

Traduire le projet SCOT aux différentes échelles, dans les PLU, les projets d'aménagement et les politiques sectorielles



Eurométropole © Adrien Féraud

Construire une métropole capable d'accompagner et de tirer les territoires voisins

Une réelle concentration des fonctions qui font une métropole, malgré quelques limites

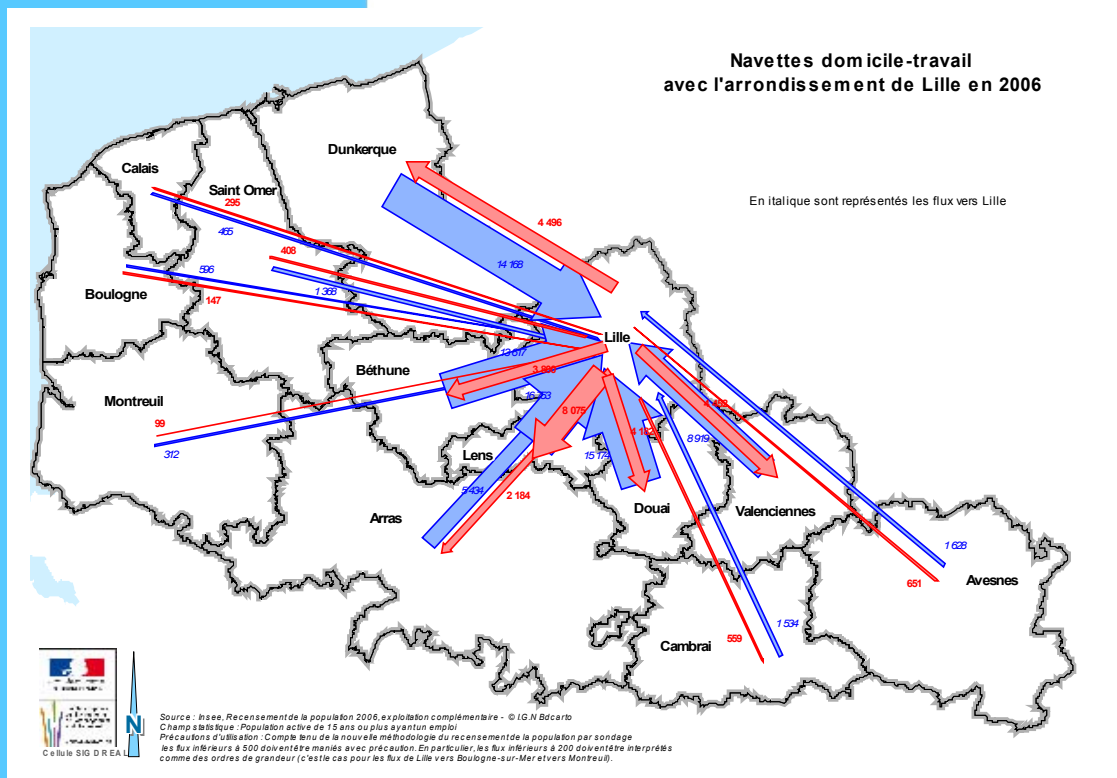
Comme le rappelle une étude commandée par le MEDAD (DGUHC) à la FNAU en 2007, Lille, qualifiée de "métropole nationale à vocation internationale" se hisse au second rang des métropoles françaises hors Paris en termes de volume de transactions de bureaux en 2006, juste après Lyon et avant Aix-Marseille et Toulouse. Cette activité illustre l'importance de Lille dans les fonctions de décision. Son positionnement géographique aux franges des espaces urbains nord-européens polarisés par de grandes métropoles lui confère grâce à l'atout TGV, des avantages non négligeables dans le cadre de la compétition internationale, même si sa place est modeste à l'échelle européenne et l'accessibilité aérienne peu performante. Elle bénéficie par ailleurs d'une offre culturelle reconnue mais souffre en revanche d'un déficit assez important en matière de recherche – développement .

Un emboîtement d'échelles

Le territoire d'élaboration du SCOT a un contour et un poids assez proches de l'aire urbaine délimitée par l'INSEE en 1999. Cette dernière est aussi est l'échelle où s'organise l'essentiel des parcours résidentiels des ménages. Ce constat valide globalement la pertinence d'un SCOT d'arrondissement.

Cependant, les relations domicile – travail sont importantes et croissantes entre les zones d'emploi et se caractérisent par une forte polarisation de l'arrondissement de Lille sur les cinq zones limitrophes : 16,9% des actifs du Douaisis ayant un emploi y travaillent (source : RGP 2006), 15,8% pour Lens, 13,1% pour Béthune, 9,7% pour l'arrondissement de Dunkerque (mais près d'un quart pour Flandre Lys) et 7,4% pour Valenciennes. A l'inverse, seuls 6,2% des actifs du SCOT de Lille travaillent en dehors de l'arrondissement de Lille. La carte des flux entrées - sorties montre qu'en interne à la région, les entrées vers l'arrondissement de Lille sont très largement supérieures aux sorties pour tous les territoires limitrophes. On constate que 75% du trafic d'échange de véhicules légers (350 000 par jour) de l'arrondissement de Lille viennent des 5 SCOT et des territoires belges limitrophes.

Illustration



La ville s'étale donc au-delà des limites de l'arrondissement, et les formes urbaines diffèrent considérablement selon la distance au centre. La superficie consommée par logement est d'autant plus importante qu'on s'éloigne des pôles urbains. A l'échelle de l'AML, plus de 3 800 ha ont été urbanisés entre 1998 et 2005, dont 87% soustraits à l'activité agricole. Cette artificialisation très forte et croissante tend à former un continuum urbain nord-sud, en direction du bassin minier, fragmentant très fortement les espaces naturels et agricoles. Dans les zones rurales de l'AML, aux franges ou en dehors de l'arrondissement, la construction neuve concerne le plus souvent des maisons isolées, qui sont aussi les plus consommatrices d'espace : elles représentent en effet en région 39,6 % des logements autorisés et 73,5 % de l'espace consommé autorisé (source : SITADEL, 2000-2008), et ne concentrent qu'une moyenne de 7 logements à l'hectare contre 18 en opération groupée et 54 en collectif. La maîtrise de l'urbanisation, dans ce contexte, est donc un enjeu supra LMCU et même supra SCOT.

La métropole peut-elle être locomotive si elle n'est pas globalement attractive ?

L'arrondissement de Lille enregistre un déficit migratoire global entre 1999 et 2006, de 6300 personnes par an. Ce qui frappe, c'est la stabilité de ce profil démographique : c'est ainsi que le solde migratoire, de -0,5% par an, n'a pas varié depuis 1982, d'une période inter-censitaire à l'autre. Le taux de natalité, pour sa part, diminue lentement, et continue à compenser largement une mortalité elle-même en baisse.

L'attractivité est peut-être ailleurs : attractivité culturelle, souvent mise en avant, attractivité présentielle plus largement, liée à la présence de nombreux étudiants, attractivité économique pour des activités financières et de commandement....

Cependant, on ne peut dissocier dans le raisonnement attractivité économique (incluant les retombées liées à la « présence » de touristes et d'étudiants) et attractivité résidentielle. On peut se demander si l'une sans l'autre est suffisante pour concentrer la force motrice nécessaire au déploiement des dynamiques lilloises vers les territoires voisins.

Des risques de décrochage des territoires voisins

Lors du Grand Débat organisé par le Syndicat Mixte du Scot le 22 janvier 2010 a été souligné à juste titre l'existence d'une attractivité différentielle entre l'agglomération lilloise et la couronne péri-urbaine, les ménages aisés ayant tendance à quitter les villes centres pour accéder à la propriété dans les communes rurales, tandis que les centres urbains restent attractifs pour les ménages défavorisés, en quête d'un logement locatif social et de services de proximité. Les études, celles de l'agence d'urbanisme de Lille et celles financées par l'État¹, valident globalement ce constat, tout en le nuancent. En effet, au-delà de ce schéma d'ensemble, cette spécialisation est fortement liée au fonctionnement des marchés locaux de l'habitat et de la configuration de l'offre (statuts d'occupation, taille des logements). Ainsi, c'est une véritable mosaïque de quartiers qui se dessine avec des disparités très fortes (prix immobiliers et fonciers, revenus des occupants) au sein même de chaque sous-ensemble.

A une échelle supra SCOT, la dichotomie centre / périphérie tend cependant à s'inverser, comme le montre bien une étude de l'INSEE (Pages de Profils N°47, novembre 2008) : la métropolisation tend à conforter la hiérarchie urbaine existante, laissant en dehors de la dynamique l'ouest du bassin minier, l'est du Douaisis et le Denais. Les différences entre territoires sont très prononcées, en premier lieu à l'échelle de l'AML ; dans les pôles urbains, les revenus médians sont généralement faibles, mais l'éventail des revenus particulièrement élevé (rapport interdécile de 7 environ). Par contre, les communes péri-urbaines relèvent de deux catégories radicalement opposées :

- hors bassin minier, les communes péri-urbaines aux franges des espaces urbains enregistrent le plus souvent les revenus médians les plus élevés (plus de 17 100 € par UC) et les écarts de revenus les plus faibles ;
- les communes de l'ex bassin minier enregistrent à l'inverse les revenus médians fréquemment les plus faibles (13 800 €), avec des écarts de revenus très élevés.

¹ Deux études en particulier : étude ADULM / ATHEMA, cofinancée par l'Etat sur « Le fonctionnement des marchés de l'habitat et la mixité sociale dans l'aire urbaine de Lille et sa zone d'influence », Cf. Lettre du réseau régional des études, N°7 et étude DDE 59 / ATEPHA, « Analyse des valeurs locatives et immobilières sur la métropole lilloise », Cf. Lettre du réseau régional des études, N°10

Cette dualité sociale des espaces péri-urbains est à croiser avec les statuts d'occupation ainsi qu'avec les caractéristiques et le fonctionnement des marchés fonciers et immobiliers, qui décryptent, d'une part, des mécanismes de ségrégation socio-spatiale se jouant pour une part à l'échelle de l'AML, d'autre part, une difficulté croissante pour les ménages à organiser l'ensemble de leur parcours résidentiel au sein de la conurbation, les deux facteurs se combinant pour reporter l'accession sociale à la propriété individuelle aux marges voire au-delà de l'arrondissement. Cette spécialisation sociale s'accompagne d'une montée en puissance des problématiques liées au vieillissement de la population dans certains territoires, péri-urbanisés depuis plus de 20 ans, dont la population, constituée de propriétaires occupants, se renouvelle peu aujourd'hui.

Créer les conditions de l'attractivité de demain afin de hisser la métropole au rang européen :

D'une part, il n'y aura pas de destin métropolitain dans une région « en difficulté », son essor ne pouvant être conçu qu'en étroite relation et en imbrication au sein du tissu régional. Il s'agit en définitive de trouver le dosage stratégique entre deux nécessités : celle de renforcer le poids et le rôle régional et international de la métropole, locomotive de la croissance, et celle d'en diffuser les effets dans le reste de la région et plus particulièrement au sein de l'aire métropolitaine de Lille, en évitant les concurrences stériles.

D'autre part, un enjeu est de renforcer la valorisation de sa posture transfrontalière notamment en :

- bâtissant une réelle stratégie en matière de développement territorial, inscrite dans le temps, construite sur une véritable sélection des priorités.
- hissant le cadre d'accueil de la métropole (habitat, enseignement, culture, cadre de vie, ...) à un niveau qui lui permette de soutenir la concurrence avec les autres métropoles européennes ;
- enfin, en structurant une maîtrise d'ouvrage de niveau métropolitain ; le plan Campus en fournit un exemple, mais il y en a bien d'autres, à commencer par les infrastructures et les services de transport à l'échelle de l'aire métropolitaine

Prendre en compte la variable coût des transports, pouvant modifier à terme le comportement des ménages et des agents économiques

La prise en compte du coût des transports dans le budget des ménages peut cependant amener ces derniers à revoir leurs choix, entraînant une demande de centralité (ou d'accroche au réseau de transports collectifs) beaucoup plus forte qu'elle ne l'est actuellement, donnant un avantage certain aux "pôles gares" fussent-ils éloignés de l'agglomération lilloise, avec discontinuum urbain (ville archipel), se substituant au processus d'étalement.

Faire en sorte que la demande de centralité ne s'accompagne pas d'une ségrégation accrue liée aux différentiels de prix fonciers

Une demande de centralité, sans politique foncière associée visant à corriger les différentiels de prix provoquerait un risque de report des ménages les plus modestes vers les périphéries de l'arc sud, engendrant des équations financières insolubles (coût des transports...) compromettant leur accès à l'emploi et à la formation.

Face à des stratégies différenciées entre territoires, régies par des documents de planification étanches les uns aux autres, il convient de développer les conditions d'échange et de débat permettant de développer les synergies et les complémentarités entre territoires.

Une réponse est de construire la démarche du SCOT à travers une gouvernance étendue aux territoires voisins, français comme transfrontaliers, et ensuite de maintenir un dialogue permanent dans la mise en œuvre des SCOT.

L'État a d'ors et déjà demandé la mise en place de réflexions aux différentes échelles:

- Il a engagé en 2009, une démarche d'élaboration du *cadre de cohérence de l'aménagement et des transports pour l'aire métropolitaine lilloise*, qui s'il y a consensus, pourrait préfigurer une DTADD sur ce territoire, en application du projet de Loi portant Engagement National pour l'Environnement (Grenelle 2) ;
- Il va définir un Schéma National d'Infrastructures de Transports (SNIT).

La démarche "cadre de cohérence" vise à renforcer, via la mise en œuvre des synergies nécessaires, les cohérences entre projets et stratégies : projets et stratégies de transports portés par les différentes autorités compétentes, projets et stratégies d'aménagement des différentes collectivités constituant l'aire métropolitaine lilloise.

Il s'agirait ensuite de construire une gouvernance à géométrie variable, adaptée à l'échelle des problématiques.

Chaque problématique doit être traitée à l'échelle où elle se pose : celle de l'eau, à l'échelle du périmètre d'approvisionnement, celle des transports de marchandises doit intégrer toute l'infrastructure logistique régionale et être pensée dans son accroche, via notamment Dunkerque et le Port Autonome, à l'ensemble nord-européen... Celle des transports de personnes, dans sa dimension quotidienne (flux domicile – travail), induit une réflexion à l'échelle de l'AML en première analyse, à l'échelle régionale, dès lors qu'on se réfère aux réseaux de transports alternatifs au mode routier, et en particulier au réseau TERGV, qui abolit les distances des villes desservies avec Lille. Les questions environnementales (déchets, nuisances...) nécessitent un traitement transfrontalier, tout comme les problématiques d'urbanisme commercial, les aires de chalandise ignorant largement les frontières. La continuité écologique doit être assurée aux franges, d'un SCOT à l'autre.

Ces quelques exemples illustrent à quel point il devient nécessaire, au delà d'une structuration forte des EPCI, d'inscrire l'action et les projets dans le cadre d'un processus coopératif.

Il est donc nécessaire d'encourager :

- le partage de diagnostic avec les territoires voisins en particulier : sur l'organisation du système productif (en particulier les complémentarités à maintenir ou à organiser entre les différentes parties de l'aire métropolitaine lilloise), sur l'organisation de l'armature urbaine, la complémentarité entre les équipements, sur le potentiel de développement autour des accès de transports collectifs,
- la définition d'une stratégie commune, sur des sujets fédérateurs essentiels comme la maîtrise des coûts fonciers, la préservation des espaces naturels et agricoles (constitution de la trame verte et bleue), la programmation concertée des grands équipements,
- de favoriser la synchronisation et le bon déroulement des différentes étapes du projet, en tenant compte des compétences de chacun

Cet emboîtement des échelles ne concerne pas seulement l'espace mais aussi les compétences à activer selon les temps du projet : les relations de compatibilité entre des documents (SCOT, PLH, PDU), ou ne serait-ce que la simple nécessaire « prise en compte » des uns par les autres (Plan Climat par exemple), impliquent un dialogue entre les différents porteurs de projets, ainsi qu'un effort de synchronisation pour éviter la juxtaposition des interventions.

Traduire le projet SCOT aux différentes échelles, dans les PLU, les projets d'aménagement et les politiques sectorielles

Le Schéma directeur procédait d'une logique de zonage. **Le Schéma de cohérence territoriale est un projet de territoire avec une vision stratégique et une mise en cohérence des politiques d'aménagement pour un développement durable.**

Un nécessaire besoin d'articulation au sein même du territoire du SCOT

Comme il a été démontré dans la première partie, le territoire du SCOT de Lille se caractérise spatialement par son hétérogénéité et donc, induit une richesse de situations. Entre une conurbation métropolitaine quasi unique en France au nord est du périmètre SCOT et des communes plus rurales qui « irriguent » (champs captants, déplacements des biens et personnes) et « nourrissent » (agriculture) les pôles urbains, les enjeux soulevés peuvent paraître de nature différente.

Or il revient justement au SCOT de contrebalancer les phénomènes de spécialisation qui peuvent amener à une survalorisation de certains périmètres ou au contraire à en reléguer d'autres. La solidarité territoriale doit s'ancrer sur les forces de chacun et en réduire les faiblesses. Les territoires du sud de l'arrondissement ne peuvent devenir les jardins du SCOT mais aussi construire des projets d'activité permettant de construire une attractivité pas uniquement fondée sur leur proximité à la métropole urbaine.

De la même façon, le maintien et le développement d'une agriculture intersticielle dans le cœur urbain peut permettre de contribuer aux créations de corridors verts, articulés avec les territoires voisins.

Enfin, sur le plan économique la notion de pôle de compétences a pour effet de cristalliser sur des périmètres étroits des actions économiques fortes et génératrices d'emplois de haute valeur ajoutée.

Mais la technopole ne doit pas oublier le foisonnement des métiers qui structurent au delà de l'excellence l'économie locale, préoccupation d'autant plus nécessaire qu'il demeure au sein du marché d'emploi lillois une population non qualifiée ou à faible qualification particulièrement importante à fort risque de marginalisation (jeunes notamment). Le SCOT devra veiller à organiser les complémentarités entre les pôles d'excellence et l'économie « ordinaire », qui devra aussi miser sur ses propres forces (économie « endogène », construite à partir des ressources locales).

Au delà de ces activités, le pilotage territorial est lui aussi à articuler, les capacités d'ingénierie étant très déséquilibrées, de même que sur le plan des richesses entre collectivités. Cela renvoie aux éléments de gouvernance du projet SCOT, applicables comme vu précédemment, pour l'inter-SCOT mais également en intra-SCOT.

SCOT et politiques sectorielles : l'exemple de la politique de l'habitat.

Le territoire du SCOT est composé de situations plurielles, et ouvre des enjeux de nature différente qu'un document stratégique se doit de prendre en compte.

Une mise en cohérence est nécessaire afin de coordonner et affirmer des stratégies établies (ou non) par des collectivités territoriales aux périmètres de compétences à géométrie variable et aux moyens d'intervention déséquilibrés.

Cette cohérence vise à définir un équilibre et une synergie entre les actions qui pourraient être engagées.

L'exemple de la politique de l'habitat sur l'arrondissement de Lille témoigne de cette nécessité. Aujourd'hui un seul PLH existe sur le territoire de l'arrondissement, les autres collectivités territoriales n'ayant pas encore affirmé de stratégie opérationnelle forte.

De ce fait, si aucune politique n'est affichée clairement, les projets de maîtres d'ouvrage ne sont pas conduits par des orientations d'aménagement du territoire concertées à des échelles supra communales.

Or, la cohérence des politiques du logement réside justement dans son articulation et sa complémentarité avec les territoires voisins. Le parcours résidentiel renvoie souvent à l'image d'une chaîne dont chaque maillon est une évolution de la demande des ménages : du départ du foyer parental à la location, la primo accession jusqu'à parfois l'accueil en foyer de vie.

Si un élément de cette chaîne est manquant, c'est tout ce parcours qui est bloqué.

Assurer une telle offre ne s'entend qu'à travers une action intercommunale. De même, la segmentation de l'accueil des populations, démontrée dans la partie sur les besoins de l'Homme, nécessite des mesures correctrices qui ne trouveront une portée que sur un périmètre d'action dépassant celui du territoire communal, voire intercommunal.

Enfin, travailler sur l'offre de logements permet d'agir sur les équilibres de peuplement et de corriger les effets de spécialisation des territoires. Par exemple, développer la mixité sociale dans les zones à foncier tendu permettra de maintenir les jeunes ménages dans les communes et donc de revitaliser les centres bourgs.

Traduire de manière opérationnelle les ambitions du SCOT dans le PLU intercommunal et les PLU hors LMCU

Le projet SCOT doit définir des orientations d'aménagement explicites dans le cadre de son PADD. Au delà, et sans pour autant s'enfermer dans des prescriptions trop étroites, il doit veiller à faciliter la traduction opérationnelle des orientations définies. Cela passe par des prescriptions spécifiques si nécessaire, mais aussi par une gouvernance du projet SCOT qui puisse permettre une confrontation et un dépassement des logiques divergentes (centre – périphéries par exemple), ainsi qu'un accompagnement du projet par la mise en œuvre de stratégies d'accompagnement voire d'anticipation (en matière d'équipement commercial ou de politiques foncières notamment).

Cet équilibre entre prescription et imagination est une condition de réussite et d'appropriation du futur SCOT.

Mieux orienter et articuler les politiques sectorielles

Le SCOT peut, dans ses choix territoriaux, faciliter ou contraindre des natures d'implantation. Ces choix devront être la traduction de stratégies débattues au sein des collectivités et mises en perspectives au travers des spécificités territoriales, du souci de préservation des identités culturelles et paysagères, des contraintes de protection de l'environnement. Les arbitrages devraient être pris à travers une lecture transversale des enjeux, si les collectivités veulent s'assurer d'un fonctionnement viable et pérenne des projets pressentis.

L'articulation entre politiques de déplacement et d'habitat revêt une importance stratégique majeure. Il conviendra d'y veiller, d'une part en créant des passerelles entre les démarches PDU et PLH, d'autre part en construisant la stratégie foncière du SCOT à partir de cette double problématique (afin de développer l'offre en logements au plus près des axes lourds de transport collectif en site propre). Il en va de même quant à l'implantation des zones d'activité qui devront être non exclusivement adossées à des infrastructures routières.

Conforter la gouvernance globale du SCOT via une vision commune et une stratégie partagée entre LMCU et les autres EPCI

Il conviendra d'anticiper les différences d'appréciation en précisant clairement la contribution des EPCI hors LMCU au projet global avec déclinaison de cette stratégie propre à chacun d'eux, précisant leur contribution.

Construire un dispositif de suivi commun à tous les EPCI

Il convient de construire un dispositif de suivi qui permette :

- de vérifier la compatibilité des PLU approuvés avec le SCOT
- de traduire les orientations de SCOT dans les cahiers des charges des PLU
- de suivre les orientations du SCOT à travers une sélection d'indicateurs et des comptes fonciers résidentiels, intégrant non seulement une logique de recentrage urbain (avec un pourcentage le plus élevé possible de logements créés en zone urbaine) mais aussi, pour les zones à urbaniser, le niveau de desserte par les transports collectifs
- de suivre la consommation des espaces naturels et agricoles, ainsi qu'en parallèle, la densification des tissus urbanisés et la reconquête des espaces mutables

Ce dispositif de suivi et d'évaluation comportera un dispositif d'alerte permettant de susciter des propositions de réorientation, voire de révision en cas d'évolution contraire aux objectifs et / ou prévisions. L'instance d'évaluation associera de manière équilibrée les différents acteurs du SCOT, ainsi que les SCOT voisins.



Euralille – source: DDTM 59

Gérer l'espace de façon économique et équilibrée

**Protéger les espaces naturels et agricoles afin de limiter
l'artificialisation des sols**

Aménager durablement le territoire

Transformer les contraintes du territoire en richesses



Salomé – source: DDTM 59

Protéger les espaces naturels et agricoles afin de limiter l'artificialisation des sols

L'arrondissement territorial de Lille se caractérise par une forte urbanisation et une pression foncière importante sur les espaces naturels et agricoles.

Afin de protéger ces espaces tout en assurant la satisfaction des besoins futurs en matière d'activités économiques et d'habitat, le schéma directeur de développement et d'urbanisme de Lille Métropole se fixait comme objectif de protéger l'espace et maîtriser la consommation et l'utilisation des sols. Dans ce but, 2 outils de contrôle avaient été mis en place :

- la carte de destination générale des sols
- un récapitulatif des volumes fonciers par zones et par commune

Ce dernier permettait notamment d'assurer la préservation des zones naturelles et agricoles.

Cependant, on observe une artificialisation importante des sols au détriment notamment des zones agricoles et ce malgré le respect des comptes fonciers.

Cette évolution peut s'expliquer par le fait que les définitions des zones agricoles et naturelles des PLU divergent de celles d'espace agricole et espace à dominante naturelle et récréative adoptées par le Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme (SDDU) de Lille Métropole.

Ainsi dans le SDDU, « l'espace à dominante naturelle et récréative est majoritairement constitué d'espaces agricoles, d'espaces verts, d'espaces boisés, de sites à haute valeur écologique et de lieux destinés aux loisirs. » Cependant, les PLU identifient en zone naturelle, dans le cadre de sous-secteurs, des hameaux isolés et bâtis. Ces zones dites « naturelles » sont alors considérées comme des espaces à dominante naturelle et récréative.

Illustration



Malgré le classement en zone naturelle, l'artificialisation de ce secteur est très importante. En l'espèce, cette zone a perdu son caractère naturel et constitue en réalité un espace urbanisé.

De plus la carte de destination générale des sols a figé les possibilités de développement du territoire en privilégiant une politique d'aménagement liée à la desserte routière.

Il convient donc de repenser la carte de destination générale des sols afin de privilégier un aménagement durable protecteur des espaces agricoles et naturels et ainsi limiter l'étalement urbain. Un véritable équilibre au sens de l'article L121-1 du code de l'urbanisme doit être assuré entre :

- la préservation de l'espace agricole et la protection de l'environnement
- le développement urbain et de l'espace rural

Délimiter les espaces naturels à protéger en raison de leur valeur écologique, de leur rôle stratégique au sein du territoire (secteur inondable, secteur de vulnérabilité des champs captants, corridor biologique...) ou de leur intérêt paysager afin d'assurer à ces espaces une protection renforcée.

Délimiter les espaces agricoles à protéger en raison de :

- la qualité des terres
- la localisation des parcelles. Le maintien d'une activité agricole péri-urbaine, facteur de **multifonctionnalité**, joue le rôle de zone tampon entre la ville et les espaces péri-urbains. De plus, la localisation des parcelles par rapport au siège d'exploitation est un facteur important à prendre en compte.
- potentialités économiques
- la fonction environnementale, notamment le maintien des zones d'expansion de crues et la protection des périmètres de captage d'eau potable. Pour ces derniers, la priorité serait donnée aux surfaces d'agriculture biologique et d'agriculture faiblement utilisatrice d'intrants afin de préserver la ressource en eau et de réduire ses coûts d'épuration.

Inventorier les potentialités de renouvellement urbain à travers les friches urbaines, l'habitat ancien à déconstruire, les dents creuses ... Concernant les friches urbaines, la problématique de la pollution des sols sera prise en compte très en amont des projets afin de déterminer les mesures de dépollution à mettre en œuvre et les usages compatibles avec la pollution résiduelle.

Fixer des objectifs chiffrés de surfaces agricoles et naturelles à protéger. Cela suppose de déterminer préalablement des indicateurs de consommation d'espace et d'envisager la protection comme une sanctuarisation afin d'éviter les dérives du schéma directeur présentées préalablement.

Redéfinir les trames vertes et bleues dans l'esprit du Grenelle de l'environnement et assurer leur déclinaison dans les PLU¹ par une sanctuarisation de ces espaces constitués de grands ensembles naturels et de corridors les reliant ou servant d'espaces tampon. Des espaces tampons devront être créés autour du tissu urbain des villages afin de limiter l'étalement urbain, créer des poches de biodiversité et maintenir un aménagement paysager de qualité.

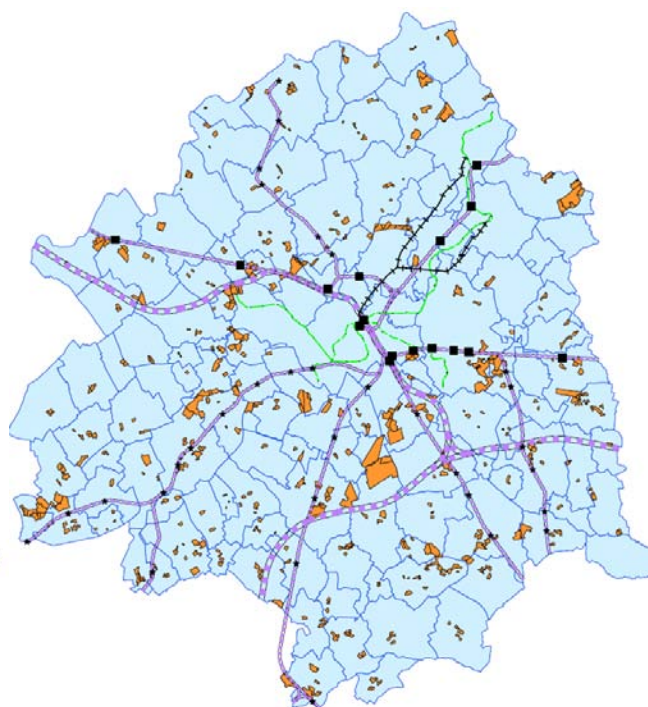
A ménager durablement le territoire

Le foncier est une ressource rare et il convient de ne pas hypothéquer les possibilités d'extension future. Or force est de constater que les opérations récentes ont généré une forte consommation d'espace de par la multiplication de l'habitat pavillonnaire, et ce principalement dans le péri-urbain, souvent non desservi par les transports en commun. Outre l'aménagement des zones d'habitat, les zones d'activité n'ont aucunement pris en compte la question de la desserte autre que routière. Les cartographies ci-dessous illustrent parfaitement le phénomène. On observe ainsi que les zones à urbaniser se situent à proximité des grandes voies routières. Les disponibilités foncières dans les périmètres proches des gares étant quant à eux peu valorisés.

Illustration



Localisation des zones d'activité à urbaniser par rapport aux voies routières



Localisation des zones d'activité à urbaniser par rapport aux axes TC

Or le besoin de foncier est toujours important afin de répondre à la demande toujours croissante de logements due à l'augmentation du nombre de ménages. Le déficit d'offre actuelle sur le territoire de l'arrondissement, tant au niveau quantitatif que qualitatif (offre peu diversifiée et difficilement abordable), renforce la pression sur les espaces naturels et agricoles.

Il convient de repenser le modèle urbain afin d'articuler les politiques de transports avec les politiques de localisation de l'emploi, mais aussi des équipements et des services, et ainsi lutter contre la spécialisation des territoires.

L'étalement urbain représente un coût pour la collectivité car il est générateur de déplacements et de besoins d'équipements. A une échelle plus fine, le modèle péri-urbain actuel de type pavillonnaire très consommateur d'espaces est très coûteux pour les collectivités en raison de la mise en place des divers réseaux.

Enfin, pour le citoyen, ces aménagements ne sont économiquement pas viables au regard des perspectives d'augmentation du prix du pétrole.

Créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun

- en fixant des seuils de densité minimum dans les zones desservies. Il faut également inciter les constructeurs à utiliser la totalité des droits à bâtir. Ainsi, l'étude LMCU réalisée sur les DIVAT (Disque de Valorisation des Axes Transports) indique que la consommation moyenne des droits à construire dans les DIVAT atteint :
 - ➔ 85% pour les promoteurs
 - ➔ 66% pour les bailleurs sociaux
 - ➔ 53% pour les particuliers
- en conditionnant la création de nouveaux quartiers, d'opérations d'aménagement à dominante d'habitat ou de bureaux à la création ou au renforcement correspondant des infrastructures de transport
- en développant les infrastructures de transport en commun desservant les zones densément peuplées mais également les pôles d'emplois

Développer l'aménagement de zones multifonctionnelles afin de développer notamment le commerce de proximité et les services à la personne.

Favoriser les formes d'habitat dense en privilégiant des architectures compactes, économes en foncier et en harmonie avec l'habitat existant y compris dans le péri-urbain. Outre l'économie d'espace, cela permet de réduire les coûts d'équipement et d'entretien des voiries et réseaux divers mais également les risques de fuites d'eau potable comme d'eau polluée.

De plus, la question de la place de la voiture dans la ville, et notamment du stationnement, devra dans ce cadre être traitée. Concernant le stationnement, il conviendra de fixer un nombre maximum de place (1 place en milieu urbain et 2 places en péri-urbain par logement / 1 place maximum par employé pour les activités de bureau), nombre qui sera réduit au maximum dans les DIVAT.

Privilégier l'habitat durable performant énergétiquement et respectueux de l'environnement. Dans ce cadre, l'aménagement d'éco-quartiers sera favorisé, un objectif quantifié par territoire pouvant être fixé.

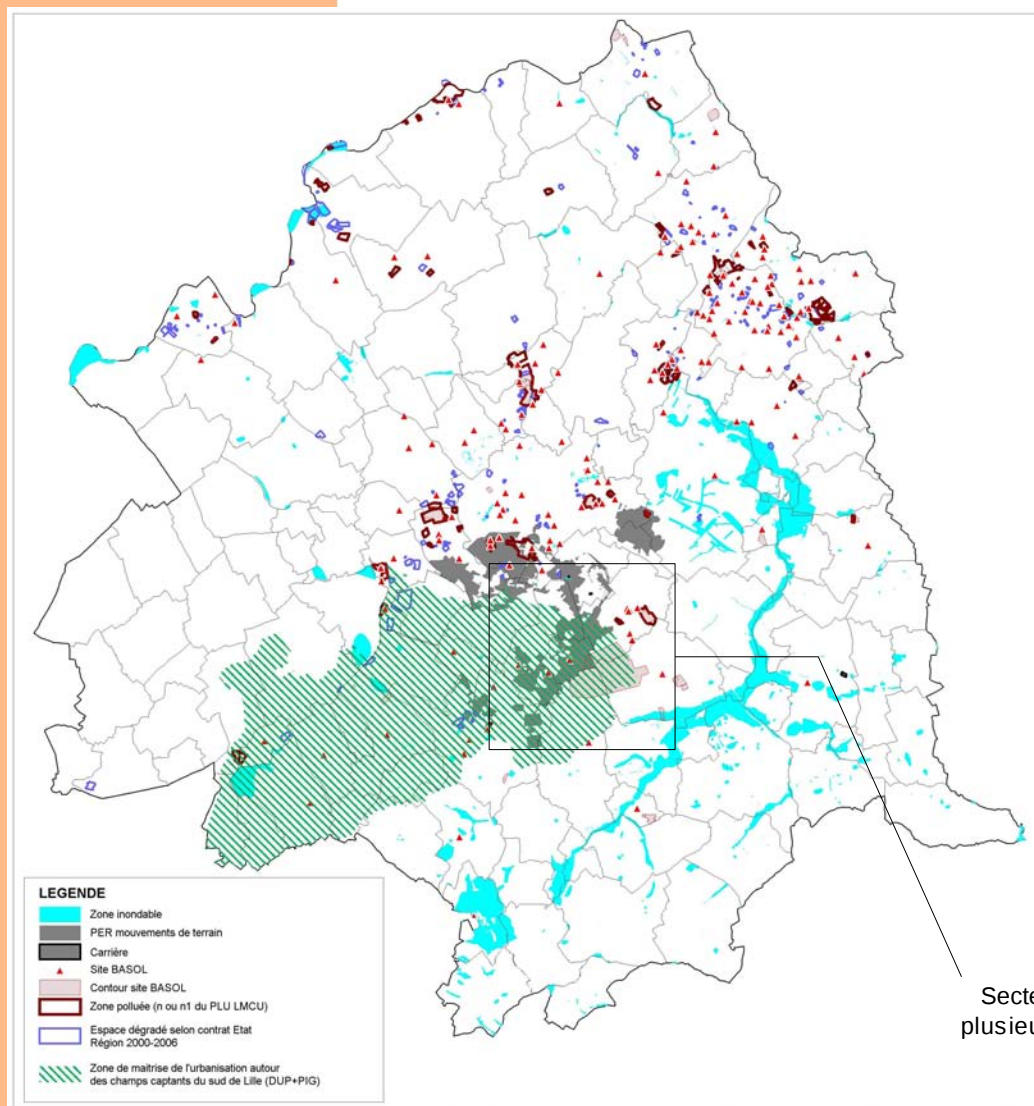
Transformer les contraintes du territoire en richesses

Le risque inondation par débordement de cours d'eau mais surtout par ruissellement est très important sur le territoire de l'arrondissement de Lille. L'étude préalable au PPR ruissellement sur l'arrondissement de Lille réalisée en 2008 par le CETE Nord-Picardie a déterminé que la majorité du territoire était sensible au phénomène. Cependant, la forte pression foncière qui s'exerce sur le territoire, y compris sur les zones à risques, rend indispensable la protection de ces espaces, car l'urbanisation et l'implantation nouvelle dans les zones à risques sont les facteurs essentiels de l'augmentation de la vulnérabilité des biens et des personnes. En outre, il convient d'anticiper l'accélération des épisodes de crues liée au changement climatique dans la prise en compte des risques naturels.

Si nombre de plans de prévention des risques naturels sont prescrits sur l'arrondissement, les délais de réalisation nécessitent d'anticiper dès aujourd'hui les prescriptions de ces derniers en les intégrant dans le SCOT.

En plus des risques naturels, une grande partie de l'arrondissement est concernée par la problématique des sites et sols pollués souvent constitutifs de friches urbaines.

Illustration



Cartographie des contraintes du territoire de l'arrondissement de Lille



On observe qu'une zone AUDa, zone à urbaniser à vocation d'activité est prévue sur un site en secteur de vulnérabilité des champs captants, présentant des risques de mouvement de terrain et une pollution des sols. Outre un surcoût important, les possibilités d'aménagement de la zone seront plus limitées. Il convient donc de s'interroger sur l'intérêt de développer une zone d'activité sur ce secteur dont la délimitation semble avoir été définie au regard de sa situation par rapport à l'autoroute A1.

Identifier dans les documents d'urbanisme les risques d'inondation en vertu des principes de prévention et de précaution afin de prendre en compte ces contraintes dans l'aménagement mais également de renforcer l'information de la population sur ces risques.

La localisation des sites et sols pollués à proximité des centres villes représente une opportunité pour le renouvellement urbain. L'affectation de ces friches à de nouveaux usages permettra de valoriser ce foncier disponible afin de répondre à la demande importante de logements et par conséquent de limiter l'étalement urbain.

Anticiper l'approbation des Plans de Prévention des Risques (PPR) en affirmant dans le SCOT les objectifs suivants :

- sanctuariser les champs d'expansion des crues (ZEC) en préservant les capacités de stockage et d'expansion des crues
- préserver les axes d'écoulement
- ne pas aggraver et si possible réduire le phénomène de ruissellement
- ne pas augmenter la population exposée au risques
- limiter la vulnérabilité des constructions

Systematiser la réalisation des zonages d'assainissement pluvial lors des révisions générales des documents d'urbanisme

Limiter la vulnérabilité et l'exposition aux risques : le développement urbain de l'arrondissement de Lille sera recherché en dehors des zones soumises aux risques d'inondation (aléa fort). Le développement de projets innovants, à caractère stratégique, est envisageable dans certaines zones exposées à des risques faibles dans la mesure où la transparence hydraulique ainsi que la sécurité des biens et des personnes sont assurées. Ainsi, il conviendrait d'engager une réflexion sur un urbanisme mieux adapté aux risques.

Favoriser le développement de nouvelles fonctions urbaines dans les zones inondables comme les corridors écologiques, les espaces récréatifs et de loisirs urbains, le maillage par les circulations douces, la structuration urbaine par le végétal (coulées vertes)...

Réaliser une cartographie des sites et sols pollués à l'échelle des SCOT afin de déterminer les usages compatibles avec la pollution actuelle et d'anticiper les opérations de dépollution préalables au changement d'usage d'un site.

Intégrer dans les documents d'urbanisme les contraintes liées aux sites et sols pollués afin de déterminer :

- les risques sanitaires : protection de la santé humaine, protection de la ressource en eau et tout particulièrement en eau potable...
- le coût : dépollution, prise en compte très en amont des projets d'aménagement...
- la gestion foncière et urbanistique : limitation des usages, mise en place de servitudes



Fritillaria meleagris © J-M Valet
Prairie humide de la vallée de la Lys

Préserver les richesses de l'Environnement

Améliorer la qualité de la biodiversité et des paysages

Envisager une approche globale de la gestion de l'eau



Station d'épuration de Roubaix-Wattrelos

Le maintien de la biodiversité apparaît aujourd'hui nettement comme un enjeu économique, social, sanitaire et culturel, au même titre que celui de préserver la ressource en eau ou une stabilité climatique minimale.

A chaque niveau, la destruction des écosystèmes, la surexploitation de la ressource, l'ignorance des conséquences des pollutions sur le renouvellement du vivant, les attaques des espèces invasives transportées par les échanges et, maintenant, le changement climatique mettent à mal l'état de santé des écosystèmes.

L'érosion de la biodiversité est un phénomène qui s'inscrit à la fois dans un contexte local et mondial et le plus souvent avec des possibilités de compensation très limitées voire inexistantes.

La planification urbaine est sans aucun doute l'un des leviers clés pouvant contribuer efficacement à freiner cette érosion et à protéger les ressources naturelles, deux problématiques environnementales majeures sur le territoire du SCOT.

A améliorer la qualité de la biodiversité et des paysages

Espaces naturels et verts

Le territoire de l'Arrondissement de Lille est caractérisé par une faible proportion d'espaces naturels. Les espaces boisés y sont quasi inexistantes, et les sites d'intérêts écologiques, recensés en tant que ZNIEFF, sont de tailles réduites et sont disséminés, en général le long des cours d'eau (Lys, Marque, Deûle).

Pour un arrondissement de 88 000 hectares, seuls 2 700 sont classés en ZNIEFF de type 1, ce qui montre la faiblesse de la biodiversité sur le territoire du SCOT.

Peu de zones sont réglementairement protégées (231 hectares) ou ont fait l'objet d'acquisitions conservatoires par des acteurs publics.

Globalement, les sites d'intérêt écologiques ont une tendance à l'eutrophisation et à la dégradation, dues aux multiples pressions du territoire (agriculture, transport, industrie, rejets polluants et résidus domestiques).

Historiquement riche en zones humides, le territoire de l'Arrondissement ne compte plus aujourd'hui que quelques zones résiduelles. Ces zones qui constituent des réservoirs de biodiversité sont également des éléments de tamponnement des crues, et des entités d'épuration naturelle des cours d'eau.

En zone urbanisée, les espaces verts sont encore rares et peuvent faire l'objet d'une pression foncière de la part des aménageurs. Aussi, les différents sites d'intérêts écologiques ruraux ou urbains peinent à communiquer entre eux du fait du morcellement du territoire notamment par les infrastructures de transport (fer, fluvial, route qui à elle seule représente 8 % de la surface de l'arrondissement) et par certaines formes d'urbanisation linéaires.

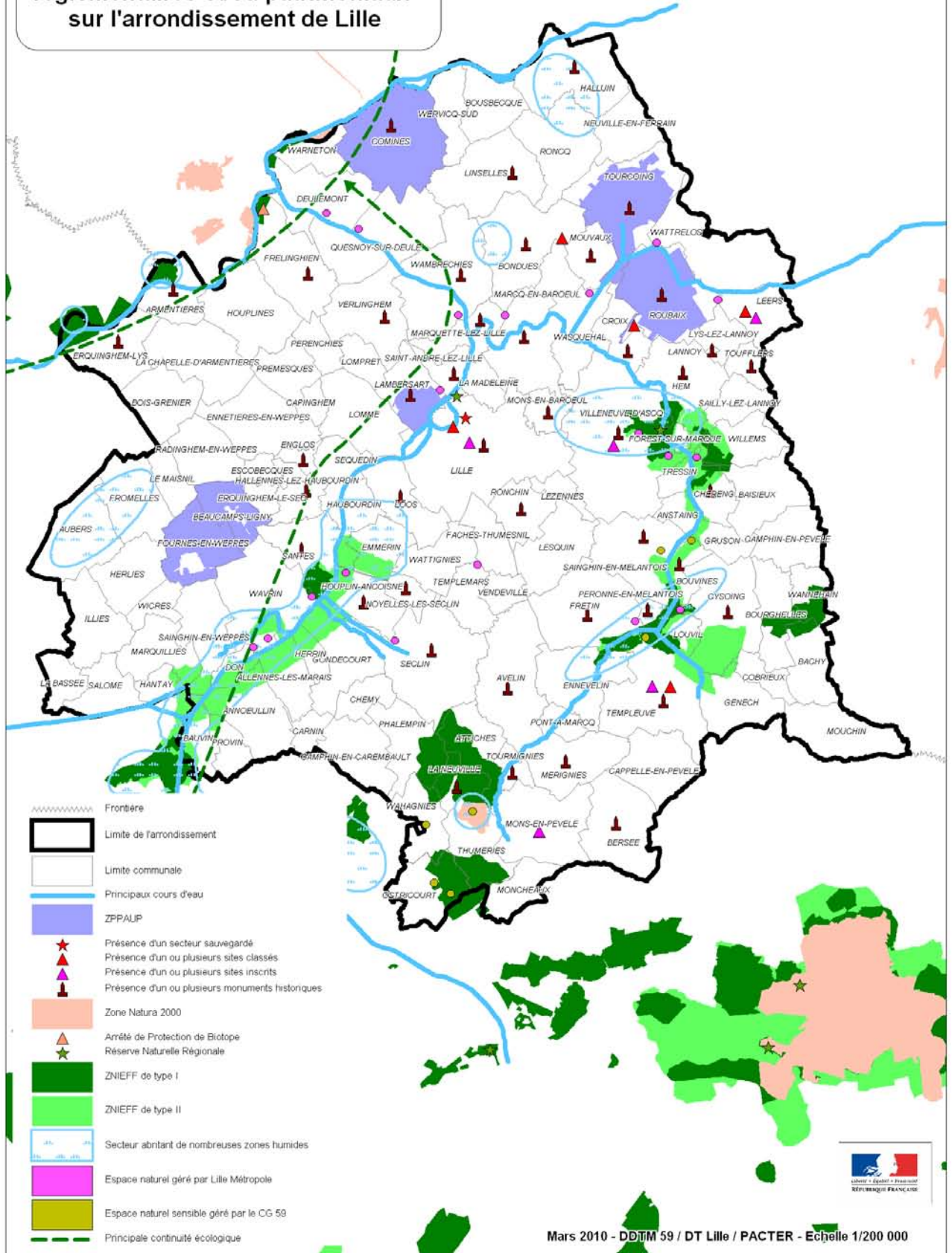
Architecture et Paysage

L'arrondissement de Lille est caractérisé par un fort pourcentage d'espaces urbanisés (40 %) ce qui tend à rendre le paysage banal en raison du déficit de respirations naturelles en ville, notamment dans les cœurs urbains.

Par ailleurs, l'aménagement des entrées des villes est réalisé généralement de façon indifférenciée et anarchique (zones industrielles et commerciales, panneaux publicitaires, lotissements standardisés) ce qui nuit fortement à l'image même de ces villes.

L'arrondissement comporte un secteur sauvegardé (quartier du « Vieux Lille » dont la révision est prévue en 2011/2012) lié à la valeur architecturale historique. 6 ZPPAUP complètent les protections du bâti historique (conurbation) et du paysage (Weppes et Comines).

Inventaire des zonages réglementaires et/ou patrimoniaux sur l'arrondissement de Lille



Espaces naturels et verts

L'analyse dynamique des indicateurs de « l'intérêt écologique » montre une érosion continue de la biodiversité sur l'Arrondissement. L'enjeu premier demeure donc la connaissance et la préservation des richesses environnementales recensées existantes aujourd'hui. Cette protection concerne tant les espèces végétales ou animales que les habitats associés et les liaisons nécessaires à leur maintien. Dans ce sens, les nouvelles infrastructures de transports devront être compatibles avec cette nécessaire communication inter-espaces naturels. Se pose également la question du maillage au travers des infrastructures existantes.

En complémentarité, le fait de proposer un modèle de développement favorable à la création d'un nouveau potentiel de biodiversité (habitat et connexion) constitue aussi un autre objectif fort pour la Métropole.

En milieu urbain, l'enjeu est d'introduire davantage de biodiversité en ville et de renforcer l'attractivité des territoires urbains par le développement d'espaces verts gérés durablement, en prévoyant également des liaisons intraurbaines, des aménagements spécifiques et la préservation d'îlots.

Architecture et Paysage

À l'intérêt écologique d'un espace est souvent liée une qualité paysagère très appréciée. Synonymes de calme et de dépaysement, ces milieux naturels sont donc recherchés par les aménageurs ; la préservation de certains secteurs – biodiversité, paysage - ne doit pas générer, du fait de l'attractivité induite, un développement d'activités néfastes aux objectifs de préservation aux lisières de ces zones, voire en leur sein.

Espaces naturels et verts

La mise en œuvre du SCOT sera l'occasion en premier lieu de **sanctuariser les secteurs à enjeux majeurs** (notamment les zones humides) de l'arrondissement de Lille et de préciser leurs modalités de protection.

Ces modalités pourront consister, entre autres, à la définition de secteurs "tampons" ruraux qui limiteront considérablement la dégradation de ces sites. Leur protection pourra également passer par la réalisation obligatoire d'une étude d'impact pour tout aménagement dans ces secteurs clés en accord avec les orientations du Grenelle II.

En second lieu, le SCOT devra définir des secteurs propices à la création ou au **développement de la biodiversité**.

En milieu urbain, ces actions pourront se dérouler notamment dans le cadre de la rénovation urbaine et de la ville intense. Ces espaces naturels de respiration renforceront par la même l'attractivité du milieu urbain.

Par ailleurs, le SCOT pourra définir une **politique de reboisement**, propice au développement d'une offre énergétique alternative, en particulier sur les sites et sols pollués ne pouvant faire l'objet d'un renouvellement urbain, et les secteurs cruciaux d'alimentation en eau potable.

La sanctuarisation et le développement de ces différents espaces devront s'accompagner d'une réflexion sur le maintien et le renforcement des liaisons écologiques existantes et sur le développement de nouvelles liaisons. Pour cela, il conviendra de **mettre en place une trame bleue** qui sera constituée des cours d'eau importants et d'**instaurer une trame verte** qui soit cohérente avec les SCOT voisins et les espaces naturels belges. Cette trame verte pourra être l'occasion de relier les secteurs à enjeux mais aussi de développer sur tout le territoire une biodiversité plus commune. Il conviendra cependant de bien définir les usages de ces trames, notamment récréatifs ou de transports, en fonction des zones à enjeux écologiques traversées.

Architecture et Paysage

Le SCOT devra **identifier les paysages à préserver**. Cette identification précise est cruciale (nature et étendue) sous peine d'accentuer la pression urbaine sur le reste du territoire et notamment à la périphérie de ces zones protégées, induisant de fait l'inverse de l'effet souhaité.

Par ailleurs, le SCOT pourra définir les conditions de **mise en valeur des entrées de villes** notamment en encadrant la réalisation des équipements commerciaux et artisanaux afin de répondre aux exigences de protection de l'environnement et des paysages (Grenelle II).

Il conviendra également de veiller à ce que la recherche de la qualité environnementale et notamment de l'optimisation thermique des bâtiments n'occulte pas la dimension architecturale.

Envisager une approche globale de la gestion de l'eau

En premier lieu, le SCOT devra être compatible avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (S.D.A.G.E) Artois-Picardie approuvé le 20 novembre 2009 ; et avec les orientations et prescriptions des Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (S.A.G.E) approuvés. Le territoire est concerné par trois SAGE - Deûle-Marque, Lys, et Scarpe-Aval – dont seul ce dernier est à ce jour approuvé.

Eaux souterraines

L'alimentation en eau potable de la Métropole se fait principalement (à 70 %) par prélèvement et potabilisation d'eaux brutes issues des nappes souterraines.

Cette ressource est issue de deux nappes :

- la nappe des Calcaires Carbonifères de Roubaix Tourcoing, sise en secteur transfontalier au Nord du territoire du SCOT ; c'est un système aquifère profond et géologiquement protégé mais historiquement surexploité.
- la nappe de la Craie de la vallée de la Deûle, affleurante, extrêmement vulnérable aux pollutions de toutes sortes qu'elles soient diffuses, chroniques ou ponctuelles. Les champs captants dans cette masse d'eau bénéficient de périmètres de protection instaurés par déclaration d'utilité publique en date du 25/06/2007 et sont également réglementés comme Projet d'Intérêt Général.

Par ailleurs, il est constaté une fluctuation des niveaux piézométriques sous le secteur de Lille suite à l'arrêt progressif des pompes industriels.

Eaux de surface

Caractérisés par la faiblesse de leur débit et de leur pente, fortement artificialisés, les cours d'eau de la Métropole Lilloise présentent aujourd'hui une qualité mauvaise à très mauvaise (selon les classes de qualité du Schéma d'Evaluation de Qualité de l'Eau de l'Agence de l'Eau).

Les eaux superficielles du territoire recueillent les eaux usées, traitées ou non, d'une population de plus de 1 200 000 habitants, ce qui induit une pollution résiduelle importante (cf. schéma page suivante) dans un milieu à faible débit¹.

Si le parc d'une vingtaine de stations d'épuration fonctionne relativement bien sur le territoire, à l'exception de quelques ouvrages obsolètes identifiés et dont les reconstructions sont programmées, l'urbanisation ancienne d'une grande partie de l'arrondissement a conduit in fine à la constitution de réseaux majoritairement unitaires qui, saturés notamment par temps de pluie, sont responsables de rejets directs importants au milieu naturel.

Les eaux superficielles sont également affectées par des pollutions d'origine industrielle, même s'il est constatée une amélioration en la matière. De plus, le passé industriel de la Métropole est à l'origine d'une pollution massive des sédiments de la majorité des cours d'eau du territoire.

Les zones dédiées à l'agriculture couvrent plus de la moitié de l'arrondissement ; les pratiques agricoles actuelles peuvent participer à une diffusion d'intrants et de produits phytosanitaires vers les milieux aquatiques.

Le classement de la région en zone vulnérable au titre de la directive européenne du 12 décembre 1991 (dite *Directive Nitrates*), s'est accompagné de la mise en œuvre d'un certain nombre de prescriptions visant à limiter la pollution des eaux superficielles par les nitrates d'origine agricole.

L'érosion, phénomène constaté sur certains secteurs du territoire, peut également affecter la qualité de l'eau des cours d'eau en y véhiculant des matières en suspension et des pesticides.

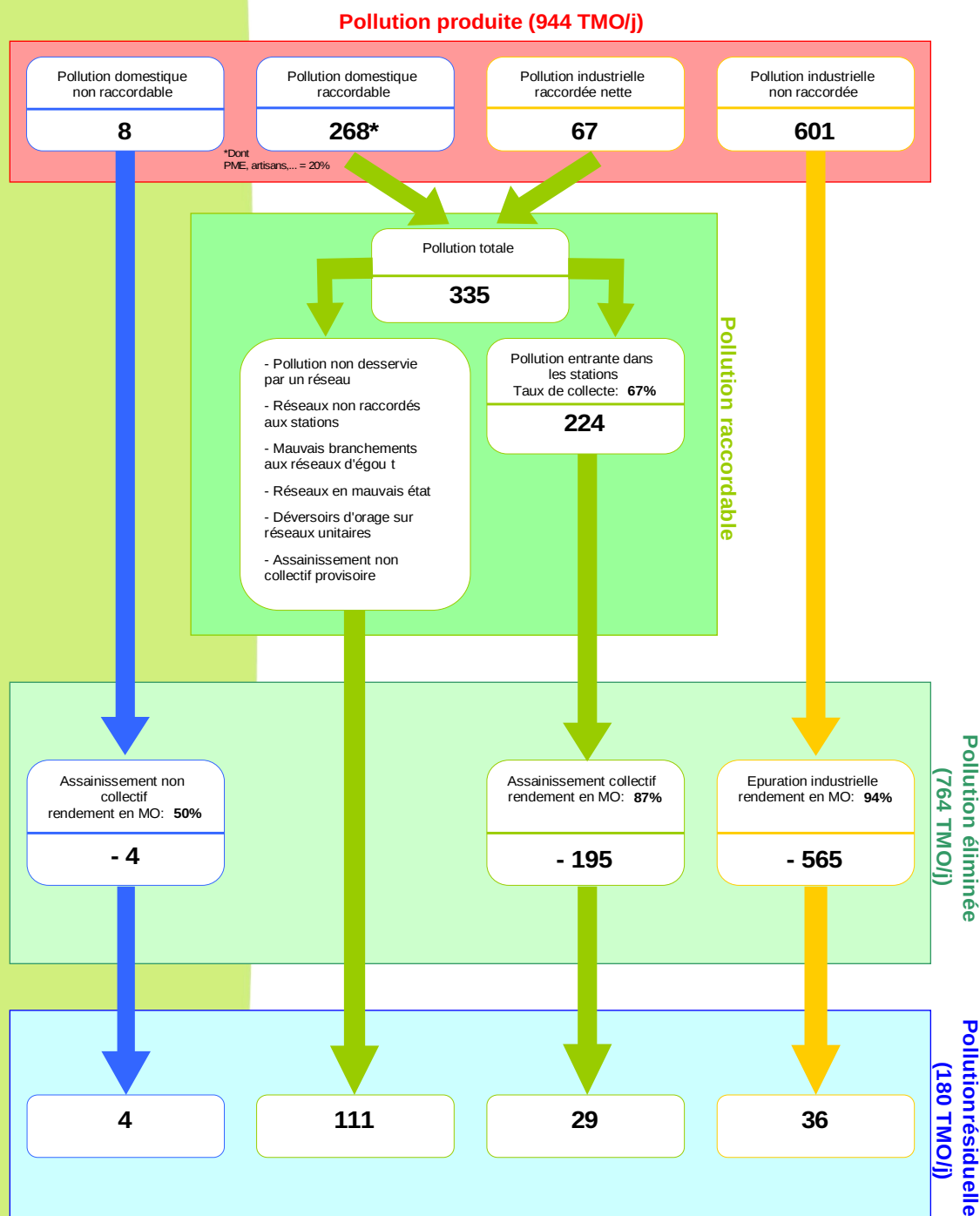
De plus, l'artificialisation généralisée des cours d'eau du territoire est un facteur limitant leur capacité d'auto-épuration naturelle, pénalisant ainsi une amélioration potentielle de la qualité physico-chimique de l'eau.

¹ La Lys après confluence avec la Deûle présente un débit moyen de l'ordre de 40 m³/s alors que le Rhône qui draine l'agglomération Lyonnaise a un débit moyen de 1700 m³/s.

Bilan de l'assainissement du Bassin Artois-Picardie

(données Agence de l'Eau Artois Picardie 2004)

Estimé en tonnes de matières oxydables par jour^[1]



[1] Population agglomérée: 4,70 M habitants, population épars: 0,29 M habitants, base de rejet 57 g de Matières Oxydables par jour et par habitant

Ce diagramme montre notamment qu'en secteur raccordable au réseau, près d'un tiers de la pollution est estimée rejetée sans traitement au milieu naturel. Ainsi, l'incitation au raccordement et la modernisation des réseaux sont des leviers importants pour l'atteinte d'un bon état chimique des cours d'eau du territoire.

Eaux souterraines

Assurer la continuité de la distribution représente un enjeu essentiel pour le territoire car la fragilité (surexploitation et vulnérabilité) de la ressource en eau potable est conjuguée au fait que les capacités quotidiennes de production correspondent peu ou prou aux besoins journaliers de la population de l'Arrondissement.

Aussi, en cohérence avec les dispositions du SDAGE Artois Picardie révisé, le schéma de cohérence territorial devra proposer un développement notamment de l'urbanisation cohérent avec la préservation qualitative des aires d'alimentation des captages délimités par analyse des contours hydrogéologiques.

Et, au delà de la pérennisation de l'approvisionnement, il sera nécessaire d'appréhender un développement de l'urbanisation en adéquation avec la disponibilité future de la ressource.

Celle-ci sera évaluée dans un contexte de changement climatique accentuant les épisodes d'étiage¹.

Par ailleurs, le secteur historique de Lille qui est construit sur fondation en pieux de bois, peut être fragilisé par les fluctuations des niveaux de la nappe ; les principes de gestion actuelle de la nappe et les éventuels projets de remise en eau doivent tenir compte de cette contrainte sur le bâti existant.

Eaux de surface

La Directive Européenne Cadre sur l'Eau exige l'atteinte d'un bon état chimique et écologique, ou d'un bon potentiel pour les entités hydrauliques fortement modifiées telles la Deûle, la Lys, la Marque Canalisée ou les canaux, à l'horizon 2027.

Ces objectifs sont repris dans le SDAGE approuvé le 20 novembre 2009 vis-à-vis duquel le projet de SCOT se doit d'être compatible.

Pour l'atteinte de ces objectifs, l'assainissement des eaux résiduaires urbaines sera un élément déterminant.

Les efforts de développement ou de rénovation des réseaux et des capacités épuratoires des dispositifs de traitement doivent être à la hauteur des volontés de développement.

Pour les secteurs non raccordés, la mise aux normes des assainissements individuels, ou leur création, représente un objectif fort pour limiter les rejets polluants au milieu naturel

L'agriculture est aujourd'hui un élément majeur du territoire, et certainement un élément essentiel dans le futur.

La métropole Lilloise bénéficie de la proximité de grandes surfaces agricoles, laissant augurer la possibilité d'un développement de filières d'alimentation en circuit court, il est donc crucial de pouvoir maintenir cette activité sans qu'elle ne soit une contrainte pour la préservation de la qualité des eaux souterraines et de surface.

Enfin, la maîtrise de la gestion des eaux pluviales, facteur de risque d'inondation et de pollution des cours d'eau, représente également un enjeu pour le territoire.

¹ Niveau moyen le plus bas d'un cours d'eau ou d'une nappe

Eaux souterraines

La mise en œuvre du SCOT pourra être l'occasion d'**accélérer les mesures d'accompagnements prévues dans la Déclaration d'Utilité Publique** des champs captants du sud de Lille (recensements agricoles, surveillance, assainissement, acquisitions foncières), voire de les étendre à l'ensemble des aires d'alimentation hydrogéologiques telles que définies dans le nouveau SDAGE Artois Picardie.

Au sein de ces aires, et plus particulièrement sur les secteurs à forte vulnérabilité, le projet de développement s'attachera à **favoriser un usage du sol protégeant durablement la ressource** : boisement, couvert herbacé, agriculture biologique ou raisonnée.

Différentes **politiques d'économie d'eau**, par le développement de réseaux spécifiques pour les industries ou les agriculteurs, par l'incitation à des systèmes de récupération des eaux de process, par la lutte contre les fuites au niveau des réseaux (pertes estimées à 17,1 %), ou par la pédagogie auprès des habitants peuvent aussi être par ailleurs développées ou incitées.

En tout état de cause, il sera indispensable d'**évaluer la ressource potentielle disponible** en eau potable au regard des besoins définis par le nombre d'équivalent-habitants programmés sur les secteurs d'habitat et par une estimation des apports spécifiques nécessaires aux zones d'activité.

Eaux de surface

Pour obtenir le bon potentiel écologique voulu par la Directive Cadre sur l'Eau, plusieurs actions peuvent être envisagées, elles pourront se concrétiser par une **proposition de trame bleue** sur l'arrondissement répondant notamment aux objectifs suivants :

- Le reméandrage de certains cours d'eau et la modification de leurs berges, par revégétalisation ou par adoucissement de la pente
- La création de liaisons entre le réseau hydrographique et les prairies alluviales ou les zones humides
- La conservation du caractère naturel des zones naturelles d'expansion de crues
- La préservation de zones à dominante humide, et obligatoirement celles identifiées dans le SDAGE

Ainsi, cette trame devra privilégier le principe de continuité, qu'elle soit linéaire – perméabilité écologique des seuils, barrages, écluses – ou latérale – ZEC, zones de fraies, liaison avec les zones humides – ou même verticale : connexion et recharge des nappes souterraines.

Au niveau de l'assainissement, il serait pertinent d'indiquer les secteurs voués à être raccordés à des systèmes d'assainissement collectif et ceux où l'assainissement individuel pourra subsister en incitant notamment à la réalisation et à l'actualisation des schémas d'assainissement communaux.

Le développement de zones d'habitat ou de développement économique ne peut s'envisager que sur des secteurs proposant un **assainissement efficient** et capable d'accepter des nouveaux apports d'eaux résiduaires et où la capacité du milieu naturel à accepter les rejets, tant au niveau qualitatif que quantitatif, est évaluée.

Des aménagements complémentaires peuvent être envisagés avec par exemple :

- La mise en place de dispositifs de tamponnement des eaux usées intégrés aux réseaux anciens (nécessité pour les documents d'urbanisme locaux de prévoir les emprises nécessaires)
- La promotion de la gestion des eaux météoriques à la parcelle afin de limiter les apports aux réseaux.

Il conviendra, sur les secteurs agricoles et notamment ceux à enjeux environnementaux, de **favoriser l'utilisation de techniques agricoles alternatives** ou économes en produits et en eau, ainsi que de maintenir le couvert herbacé et de systématiser l'implantation de bandes enherbées le long des cours d'eau conformément au 4ème programme d'actions contre la pollution par les nitrates d'origine agricole.

La mise en place de **dispositifs de lutte contre l'érosion**, telle la plantation de haies sur les secteurs identifiés comme sensibles, devra être favorisée. Il conviendra à minima de préserver les linéaires existants par des protections réglementaires adaptées.



Parc à vélo « Ch'ti vélo » - source: DDTM 59

Repenser la mobilité en cohérence avec un développement économique et urbain durable

**Orienter le fonctionnement des territoires vers un modèle urbain
qui privilégie des mobilités durables**

Développer les transports alternatifs à la voiture

**Développer l'attractivité de l'agglomération lilloise dans son
environnement européen**



Gare Lille-Flandres – source: DDTM 59

La mobilité des acteurs économiques des vingt prochaines années sera confrontée à un contexte totalement différent des vingt dernières. L'augmentation des prix du pétrole de 2003 à 2008 constitue une des prémices des évolutions auxquelles devront s'adapter l'économie mondiale. Sur le long terme, les prix du pétrole sont en évolution constante. Le plus dangereux serait que les acteurs économiques s'habituent à un contexte favorable conjoncturel et n'anticipent pas sur la perte de compétitivité que pourrait induire le renchérissement futur du prix des carburants . Comme en 2006, les prix élevés du pétrole auront nécessairement une influence sur la demande de mobilité. Sans une action soutenue et constante en faveur des transports collectif et plus globalement d'une mobilité durable, ces prix élevés induiront des difficultés économiques. Les territoires qui se développeront sur le long terme seront ceux qui auront anticipé et réalisé la transition réussie vers une économie tenant compte de la rareté et la cherté du pétrole.

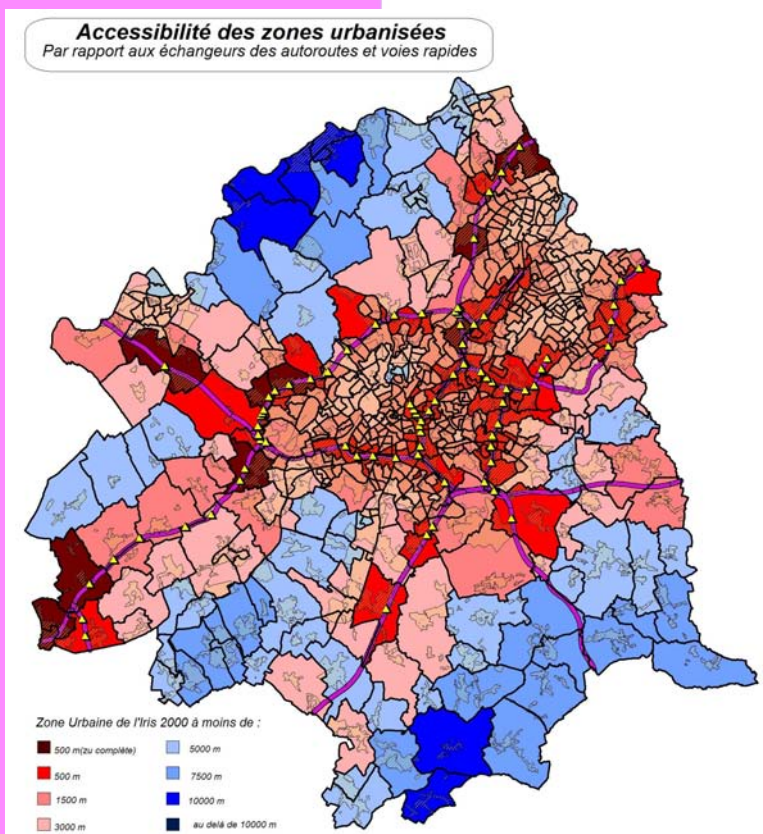
Le territoire du SCOT de Lille a des atouts pour s'adapter à cette nouvelle donne. La réflexion autour de la mobilité est abordée sous trois angles, le fonctionnement urbain, la stratégie des déplacements, et l'accessibilité externe.

Orienter le fonctionnement des territoires vers un modèle urbain qui privilégie des mobilités durables

Un fonctionnement urbain qui repose beaucoup sur la voiture

Malgré un territoire très urbanisé, le fonctionnement urbain du SCOT est très dépendant du mode routier. Ce fonctionnement est le résultat de nombreux facteurs généraux : la production d'un habitat plus favorable à la maison individuelle, un foncier urbain plus cher et les coûts marginaux pour les collectivités locales sont les éléments économiques à la source de l'étalement urbain. S'y associent d'autres plus généraux tels que le pétrole bon marché, la liberté que la voiture procure, et le développement des réseaux routiers. Quoiqu'il en soit, le taux de mobilité est particulièrement élevé sur Lille : on constate en 2006, 2.1 déplacements par jour par habitant à Lille contre 1,88 à Lyon à titre de comparaison.

Illustration



Quelques chiffres

Par leur localisation, les transports collectifs lourds desservent potentiellement de manière proche (<1,5km) plus de population que l'autoroute, ce qui témoigne de l'adaptation du système de transports collectifs aux zones denses.

Cependant, dès qu'on étend un peu ce périmètre (< 3km), la population « desservie » par le réseau autoroutier dépasse celle desservie par le réseau de transports urbain. La capillarité du réseau routier conduit ainsi à favoriser le mode routier.

Le développement urbain très orienté par le mode routier, en transition

Le Schéma directeur de 2002 repose sur une vision stratégique du développement fondée essentiellement sur le mode routier et sur une planification des zones de développement à proximité des autoroutes et éloignées des accès aux transports collectifs.

La baisse de la mobilité en voiture constatée en 2006, le développement de l'usage des transports collectifs et leur saturation, la déconnexion entre l'usage et la possession de la voiture, mettent en évidence une évolution réelle de la demande sociale.

Dans le territoire central d'une métropole de taille européenne, qui n'envisage pas une forte poussée démographique, les enjeux pour le fonctionnement du territoire reposent sur deux axes principaux :

Agir sur la nature de la mobilité : Le développement de la vie quotidienne en faveur des petites distances est un enjeu fondamental. Privilégier une nouvelle centralité urbaine, que ce soit celle des villes, des pôles périurbains, des villages, permettrait d'agir sur la demande des déplacements courts, réalisés actuellement en voiture.

Ce nouvel urbanisme, qui ne peut être mis en œuvre que par les collectivités locales, modifie le modèle urbain actuel et enclenche un cercle vertueux pour l'usage des modes alternatifs à la voiture.

Intégrer l'organisation de la desserte fret dans ce modèle urbain,

La compétitivité de l'économie dépendra de la performance de la desserte des marchandises sans pétrole au plus près des lieux de consommation de la population et des besoins des entreprises. Dans une métropole de plus d'un million d'habitants qui émet presque autant qu'elle reçoit, cet enjeu est aussi fondamental que la mobilité voyageurs pour maintenir et développer son attractivité. Cet enjeu devra tenir compte du contexte national.

Privilégier un développement urbain qui tienne compte des difficultés énergétiques futures, pour préserver la compétitivité globale du territoire du SCOT

Le développement urbain est à orienter selon la desserte en transports collectifs. L'urbanisation peut tenir compte par exemple de la vitesse du transport collectif, du tissu urbain le plus dense du secteur. La réflexion menée pour la valorisation des axes de transports lourds peut aussi s'élargir à 2 km par l'usage de la marche à pied et du vélo. Les surfaces de ces DIVAT de 2 km de rayon représentent près de 38 000 hectares, dont près de 17 000 hectares en zone U dans les plans locaux d'urbanisme. Pour être efficace, privilégier un tel développement urbain, même s'il s'agit d'un rééquilibrage, doit s'accompagner d'une limitation du potentiel d'urbanisation en dehors de ce zonage. Le SCOT peut aussi prescrire la mise en œuvre de formes urbaines qui induisent une mobilité de petites distances, en ville et dans les bourgs, en évitant les zones pavillonnaires. Il peut développer les mixités sociales et fonctionnelles, notamment en évitant les zones mono-fonctionnelles habitat ou économique, en dehors des zones industrielles et logistiques.¹

Rechercher une plus grande attractivité de la ville par rapport au périurbain

Le modèle urbain à créer doit permettre de retrouver des avantages à habiter en ville et de diminuer l'attrait pour la maison individuelle. Ainsi le développement des espaces verts, de la nature en ville participent à la qualité de vie urbaine. Les formes urbaines compactes sont plus favorables aux économies d'énergie; les coûts de mobilité, les temps de transports, le développement des pistes cyclables, la proximité des commerces sont d'autres atouts qui ont un impact positif sur le budget des ménages.

Concevoir une desserte fret en réseau

Les pistes d'action touchent dans ce domaine aussi bien le modèle urbain que les infrastructures. Il s'agit bel et bien d'une conception d'un réseau, qui nécessite des articulations et une occupation du sol différentes.

¹ Le système de transport est nécessaire pour compenser un déficit de localisation : l'urbanisme multifonctionnel permet ainsi d'alléger le système de transports, alors que les logiques sectorielles conduisent à le surcharger.

Développer les transports alternatifs à la voiture

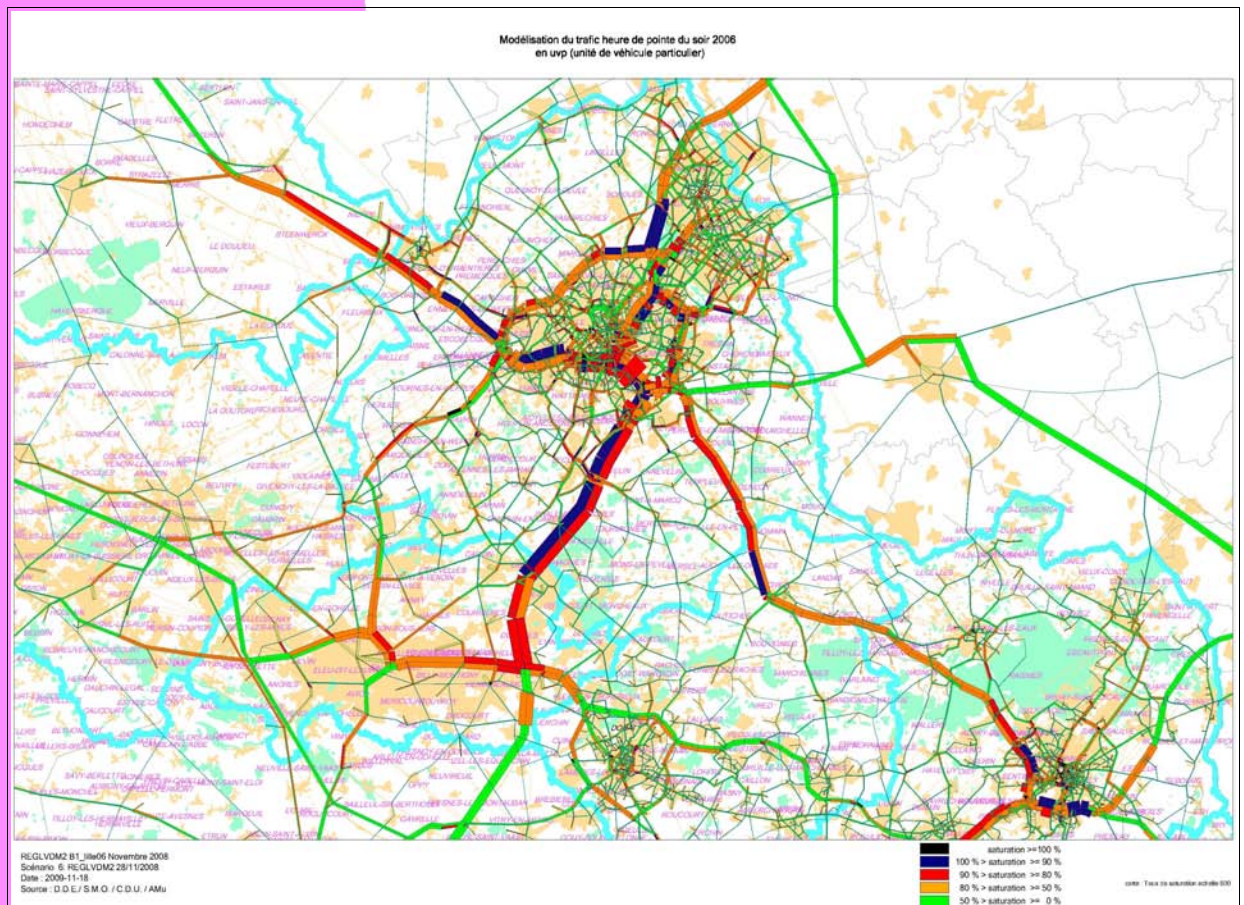
Un réseau autoroutier engorgé,

Le réseau routier de l'État est hyperstructurant : le système de transports repose essentiellement sur lui, sans qu'il y ait une véritable alternative en terme d'offre. Il est en dysfonctionnement récurrent. La carte ci-dessous montre les charges des différents réseaux routiers et leur niveau de service.

Divers éléments permettent de se forger un diagnostic.

Illustration

Source DREAL/SDII



On observe une diminution du trafic interne, (hors poids lourds), une croissance des trafics d'échange et transit.

Les échanges avec les territoires voisins s'amplifient entre 1998 et 2007 : le trafic d'échange en véhicules légers reste principalement le trafic de l'aire métropolitaine lilloise :

75% des 351 000 véhicules du trafic quotidien d'échange a une origine ou une destination dans les territoires belges limitrophes ou dans les cinq SCOT limitrophes, et 53 % des 20 600 poids lourds du trafic de transit sont régionaux.

21% du trafic de l'A1 au niveau de Fâches – Thumesnil a une origine desservie par TER et sa destination est proche d'une station métro tramway à moins d'un quart d'heure de Lille-Flandres.

L'engorgement des réseaux routiers est la conséquence de la métropolisation, de la périurbanisation, et d'un développement urbain autour des axes routiers. L'ouverture de nouveaux tronçons routiers et autoroutiers a augmenté les vitesses, encouragé la périurbanisation et en conséquence a augmenté les distances de trajets.

Construire de nouvelles grandes infrastructures routières conduirait à améliorer les vitesses moyennes sur le réseau autoroutier. Au lieu de seulement conduire à une attractivité plus importante, l'étalement urbain continuerait dans les territoires limitrophes et l'agglomération lilloise verrait aussi les échanges domicile-travail s'intensifier nettement plus avec les territoires voisins. Par ailleurs, à moyen et long terme, l'augmentation des prix du pétrole et la baisse de la mobilité en voiture rendraient l'investissement très peu rentable.

Des projets actuels d'urbanisation privilégient l'accès de proximité autoroutier, au lieu de les rapprocher des Transports collectifs, alors que la densité d'échangeurs est suffisante pour avoir un accès routier rapide. Les projets d'aménagements sont longs à mûrir, mais leur empreinte sur le fonctionnement du territoire est encore plus longue.

Un réseau de transports collectifs saturé, avec des ambitions

Un réseau de TER en étoile autour de Lille, déjà moderne mais aussi engorgé que le réseau routier, va se développer grâce au contrat de projets Etat-Région, avec un apport très important de la Région.

Le Conseil Général révisé le plan des lignes interurbaines.

LMCU révisé son Plan de déplacements urbains. Ce plan porte notamment sur l'ensemble des modes alternatifs à la voiture. Il se focalise, par le fait institutionnel, sur le trafic interne.

Malgré des tarifs compétitifs et une offre intéressante, le réseau de transports collectifs peine à concurrencer en volume le mode routier : un échangeur autoroutier draine toujours nettement plus que la gare TER, qui lui est proche. Les collectivités locales ont des projets de développement des TC. Sont-ils suffisants ?

Pas de nouvelles infrastructures de capacité tous modes confondus d'ici 2020

Les délais techniques de conception et de réalisation, les délais juridiques et administratifs mis bout à bout déterminent qu'aucune nouvelle infrastructure de grande capacité ne sera en service d'ici 10 voire 15 ans après la décision de lancement, sauf les projets suivants : Seine Nord, réalisations du Contrat de projets Etat Région, Lignes de bus à Haut niveau de service, doublement ligne 1 du métro, projets de TRAM train, selon leur financement. Ces projets sont à des degrés d'avancement différents.

Une gouvernance et une cohérence en devenir

Une stratégie au niveau de l'aire métropolitaine avec le Syndicat mixte régional des transports reste embryonnaire, mais la volonté politique existe d'en faire un instrument de cohérence des réseaux. Le cadre de cohérence souhaité par l'Etat est en cours d'élaboration avec les collectivités locales. En l'absence de véritable contournement autoroutier, quelles améliorations pour maintenir l'accessibilité à tous les territoires du SCOT nécessaire à l'attractivité ?

La question de la gouvernance est inséparable de la prise de conscience par la société des problématiques de la mobilité. Ainsi, lorsque des projets, des taxes, des textes vont à l'encontre de l'usage de la voiture et du camion, l'usager se place en situation d'accusé, pour résister au changement, alors qu'il ne s'agit que de préparer l'avenir.

De par l'engorgement de son réseau routier et donc des augmentations de temps de transport, l'accessibilité routière du territoire du SCOT de Lille, qui a fondé son attractivité et sa compétitivité, pourrait devenir rapidement une faiblesse. Tous les postulats de l'ingénierie des transports sont à reconsidérer pour développer une économie compétitive, qu'ils soient relatifs aux mobilités fret et voyageurs, ou aux mobilités longue et courte distances.

L'enjeu pour la définition d'une stratégie des déplacements est d'organiser une stratégie de report modal qui mette l'accent sur la valorisation des infrastructures existantes et sur la résorption des points durs du réseau.

C'est aussi un enjeu social pour maintenir la mobilité des ménages modestes.

L'identification des points de convergence pour le fonctionnement de l'Aire métropolitaine, avec les autres collectivités locales irait dans ce sens.

Les pistes d'action traitent le sujet autour des trois thématiques, la politique de mobilité, les infrastructures, la desserte fret.

Mettre en oeuvre une politique de mobilité résolument orientée vers les modes alternatifs

Les réalisations sur les espaces publics permettent de développer tous les modes de transports alternatifs à la voiture pour que chaque mode de déplacement soit dans son domaine d'emploi. Les réalisations pour le mode routier conduiront à hiérarchiser le réseau et à développer l'usage du vélo par un trafic automobile apaisé, ou d'organiser, de faciliter le report modal. Favoriser l'usage du vélo va dans le sens de soulager le réseau de transports collectifs urbains d'une partie des trajets courts.

La conception et la réalisation de transports collectifs, adaptés à la configuration lilloise favorisent le report modal, par la vitesse, l'amplitude. Par exemple le haut niveau de service des lignes de bus est conditionné par des interstations plus espacées et par un site propre.

Dans le périurbain, améliorer les services de rabattement vers les pôles d'échange permet d'étendre la zone de chalandise des transports collectifs.

Améliorer les points durs du réseau existant, notamment l'accès à l'espace urbain,

Une partie des freins au développement des transports collectifs n'est pas tant liée à des questions de capacité des infrastructures linéaires, qu'à l'articulation entre différents modes. On peut citer par exemple les projets de pôles d'échanges comme ceux du Pont de Bois ou de Don, ou les réalisations sur lesquelles le SCOT se doit d'être prescriptif, en relation avec la Région, pour le fonctionnement de l'étoile ferroviaire lilloise. De même, une gare ferroviaire, à Lille Sud améliorerait l'accès à l'espace urbain central et favoriserait ainsi le report modal. Le SCOT devra tirer parti de ces nouvelles facilités d'échanges en articulant cette réalisation avec les projets d'urbanisation, ou de transports tels que lignes de bus ou pôles d'échanges autour des villes desservies.

Concevoir un système de desserte fret en réseau,

Une conception en réseau, c'est prévoir des accès lourds, par voie d'eau et voie ferrée, des accès secondaires, des services de transports adaptés à la desserte des derniers kilomètres. Pour les accès lourds, les mesures pourront par exemple s'appuyer sur le port fluvial de Lille et créer d'autres points de groupage sur certaines installations existantes de terminaux embranchés. Elles pourront consister à prévoir de développer des emplacements logistiques urbains, qui permettent une organisation fine de la desserte avec des moyens de transports appropriés.

Développer l'attractivité de l'agglomération lilloise dans son environnement européen

L'accessibilité internationale au sein de la métropole européenne du Nord Ouest

La réussite d'Euralille est à mettre à l'actif de la métropole. Le SCOT est l'occasion de mettre à jour la politique de la métropole pour l'accessibilité internationale en matière de TGV et d'aérien, ou celle du réseau fluvial du SCOT qui tient compte de l'impact de Seine Nord. Il se devra d'être clair sur les projets de long terme par rapport au développement de Lille Europe, face aux nouvelles lignes à grande vitesse de la métropole de l'Europe du Nord Ouest, vers Amsterdam, par exemple. Quelle échéance de saturation ? Comment préserver l'avenir pour cette échéance, même lointaine ?

Le contournement routier

Le traitement cohérent de la congestion du réseau autoroutier nécessite une convergence des orientations de tous les acteurs de la mobilité. Le diagnostic que l'État fait de l'accessibilité routière de l'agglomération lilloise dans son environnement européen est sa fragilité, qui gêne essentiellement le trafic métropolitain local. Des mesures de gestion sont aujourd'hui limitées à l'information sur quelques secteurs du réseau autoroutier.

Les décisions relatives aux investissements de l'État en matière d'infrastructures routières sont dans l'attente de l'approbation du Schéma National d'Infrastructures Routières (SNIT), dans le prolongement du Grenelle de l'Environnement.

Le transit a son origine ou sa destination principalement dans l'Aire métropolitaine lilloise, que d'autres infrastructures comme la RN 2 ou l'A2 ne peuvent reprendre. Des études montrent aussi que le projet de contournement Sud-Est de Lille ne diminuerait pas la charge de l'A1 mais donnerait de la capacité au réseau secondaire par report de charge. L'accessibilité externe par l'A1 au cœur de la métropole n'est donc pas résolue complètement par le Contournement Sud-Est.

Quelle image d'accessibilité ? Quelle image de mobilité ?

En l'absence de contournement d'ici au moins 2020, comment donner une autre image de Lille que celle de l'engorgement routier aux entreprises qui veulent s'implanter ? Le développement de l'accessibilité ne peut se limiter à la création de nouvelles infrastructures routières, qui servent au transit; il faut aussi des investissements massifs pour le report modal et des mesures de gestion drastiques pour développer une mobilité durable et bénéfique au territoire pour le long terme .

La vision stratégique de long terme d'un SCOT impose, dans la perspective inéluctable d'un pétrole cher, de raisonner autrement que par un recours systématique à une solution routière

Avec une sur-représentation du mode routier dans le territoire du SCOT, la mobilité sera délicate à gérer à moyen terme. L'économie métropolitaine possède un handicap. Avec près de 7 millions de kilomètres parcourus par jour par le trafic interne, l'économie du territoire métropolitain subit mécaniquement une évasion de plus de 20 millions d'euros par an pour 10 centimes d'augmentation du prix des carburants ; et plus de 50 millions d'euros par an pour le trafic d'échange. L'enjeu est donc significatif.

Le transfert des circulations de longue distance sur les modes ferroviaires (ou aussi fluvial pour le fret) conduit à une relative maîtrise des coûts de transports, mais les acheminements locaux ne sont pas encore organisés pour le plus grand nombre et deviendront plus coûteux. Par exemple, la plate forme Delta 3 de Dourges se confirme pour la région Nord Pas de Calais comme un hub pour le fret. Le territoire du SCOT n'est toutefois pas relié à celle-ci dans une relation économe en pétrole.

L'augmentation des coûts de déplacement peut réduire les aires de marché et impacter directement les économies locales. Les territoires qui seront les plus économes en énergie, tant sur le plan du fonctionnement interne que sur celui de l'accessibilité externe seront nécessairement les plus compétitifs.

Être clair sur l'accessibilité à la grande vitesse depuis l'Aire métropolitaine, pour tirer le développement économique régional, et ainsi le sien.

Le développement des lignes vers l'Europe du nord nécessite une réflexion stratégique. L'agglomération n'a sans doute pas encore tiré autour d'Euralille tout le parti de la Grande Vitesse. Cependant, le contexte est en pleine évolution avec la libéralisation du transport de voyageur et les prolongements de lignes à grande vitesse dans tout le reste de la Métropole de l'Europe du Nord Ouest. Être en capacité de fournir une réponse rapide aux projets des opérateurs de transport est un autre enjeu important pour conserver un niveau de desserte approprié dans un contexte concurrentiel fort entre métropoles .

Préserver l'accessibilité à court terme dans un monde avec une énergie chère.

Les investissements de tous les acteurs doivent concilier la préservation de l'accessibilité et l'anticipation pour un système global de transports qui fonctionne avec moins d'énergies fossiles.

Développer l'accessibilité ferroviaire

L'accessibilité à la grande vitesse est une stratégie qui dépasse le contenu du SCOT. Cette stratégie peut passer par l'analyse de projets localisés d'amélioration de la capacité ou de l'exploitation tel que celui d'un autre remisage des TGV qui pourrait sembler-il donner une capacité accrue à la gare Lille Europe et aussi à la gare Lille Flandres.

Parallèlement, la stratégie peut s'attacher à faire converger les réflexions sur les projets urbains, sur les conditions d'occupation du sol pour les projets liés à l'accessibilité à la grande vitesse et ainsi améliorer la lisibilité des investisseurs. L'adaptation de l'urbanisme autour des pôles d'échange, entre lieu de mobilité et lieu privilégié de l'habitat, valorise encore plus les transports collectifs et l'accès à la grande vitesse.

Compte tenu des échanges entre le SCOT de Lille et ses territoires voisins à l'échelle métropolitaine, l'accessibilité à la grande vitesse tire le développement économique de l'ensemble de l'aire métropolitaine. Inversement, une grande accessibilité interne de l'agglomération favorise le choix de développement des opérateurs en leur garantissant des flux importants dans des pôles majeur en nombre limité.

Investir pour la mobilité interne améliore l'accessibilité externe

L'élaboration d'aménagements plus favorables à une mobilité durable permet d'améliorer l'accessibilité interne et participe de fait à améliorer l'attractivité extérieure du territoire.

Une communication soutenue et régulière sur ces questions de mobilité durable doit être associée aux projets eux-mêmes afin de faire évoluer plus rapidement les comportements des habitants, de rendre apparent ce facteur d'attractivité du territoire du SCOT et donner une image d'accessibilité et de mobilité incontestable pour des investisseurs à la recherche d'une meilleure qualité de vie.



*Ecoquartier Les Rives de la Haute-Deûle
Bâtiment Le Blan-Lafont - source: DDTM 59*

Des besoins humains à concilier avec la préservation de nos ressources

Répondre aux besoins de création de logement

Compétitivité et proximité de l'économie



*Cour Vallois à Mons-en-Baroeul
source: DDTM 59*

L'homme a des besoins, qu'ils soient d'ordre physiologiques ou d'accomplissement personnel, et peut y répondre en occultant son environnement immédiat, par une consommation non respectueuse. L'Homme se place alors en tant que centralité d'un système autour duquel gravite les autres acteurs de son environnement.

Aujourd'hui, l'Homme doit simplement se considérer comme un paramètre d'une équation plus complexe, et donc mesurer les conséquences des actes qu'il prend. Cette notion d'équilibre ou de déséquilibre sous tend une préoccupation environnementale de plus en plus affirmée dans notre société, faisant écho aux alertes écologiques passées et à venir.

Un SCOT préfigure l'aménagement du territoire et dans ce cadre, exprime une volonté de l'homme à faire (j'urbanise) ou à ne pas faire (je sanctuarise).

Le SCOT va donc édicter des stratégies régulatrices de l'activité humaine, qui elles même devront respecter l'ensemble des préoccupations environnementales en tant que préservation des équilibres et de la biodiversité.

Plusieurs grands besoins humains peuvent être liés directement à cette politique d'aménagement du territoire.

En premier lieu, le besoin de se loger dignement reste un élément fondamental et n'est pas encore satisfait pour un grand nombre de citoyens.

En second lieu, l'activité économique est un élément moteur de la dynamique des territoires et du bien vivre de sa population.

Ces besoins doivent aujourd'hui s'exprimer à travers l'environnement et non plus seulement en le prenant en compte.

Répondre aux besoins de création de logement

La demande de logements de tout type est une constante du territoire. Plusieurs explications peuvent être apportées :

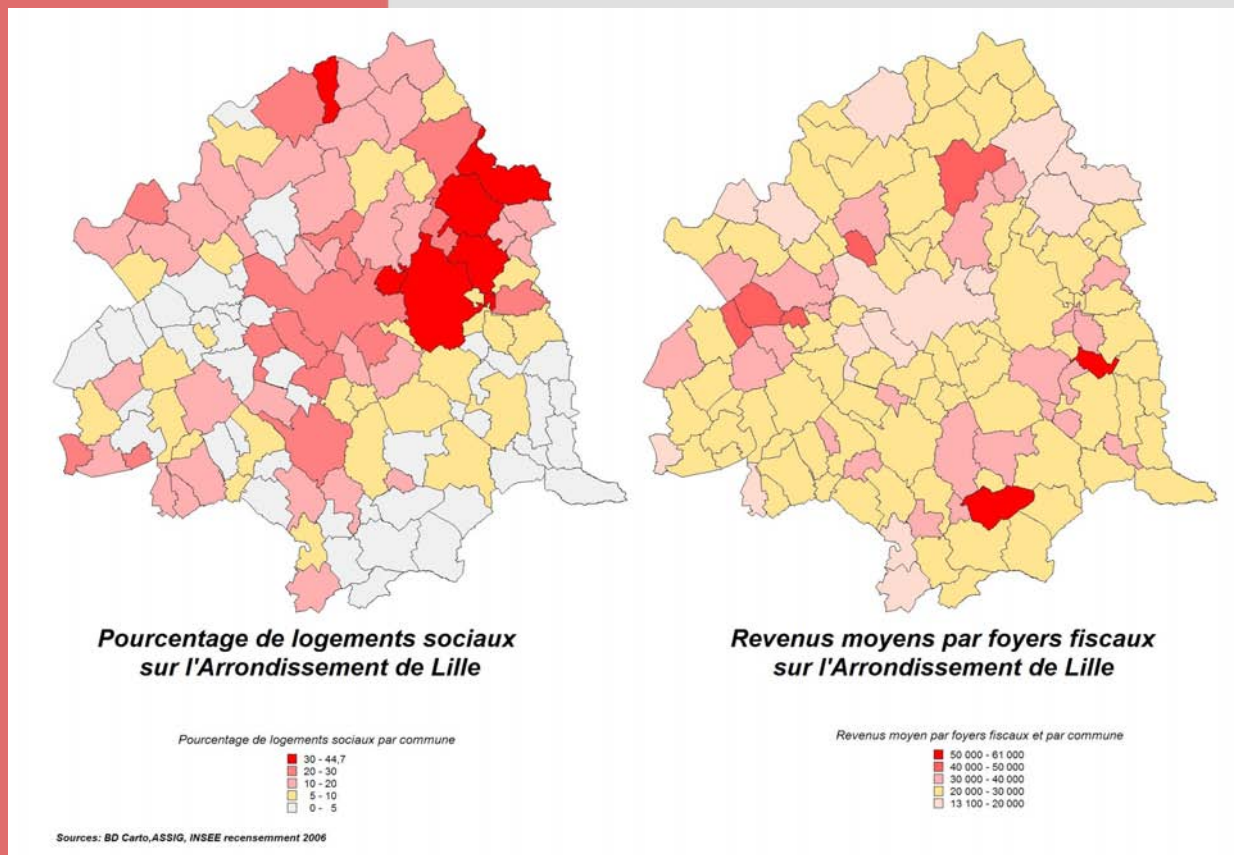
- Une attractivité économique et culturelle forte du pôle métropolitain lillois
- Des prix et des loyers qui ont longtemps été en deçà des agglomérations de taille similaire
- Des disponibilités foncières existantes
- Un excédent naturel positif mais qui tend à se résorber et ne va plus compenser le déficit migratoire
- Aujourd'hui une dé-cohabitation forte des ménages qui porte l'essentiel de la croissance de la demande

Pour ces diverses raisons, le besoin de logements est aujourd'hui encore insatisfait.

L'ensemble des segments est touché et de façon disparate sur le territoire.

Ainsi, les deux cartes suivantes confirment la tendance générale d'une concentration des logements sociaux sur les communes présentant des faibles revenus fiscaux.

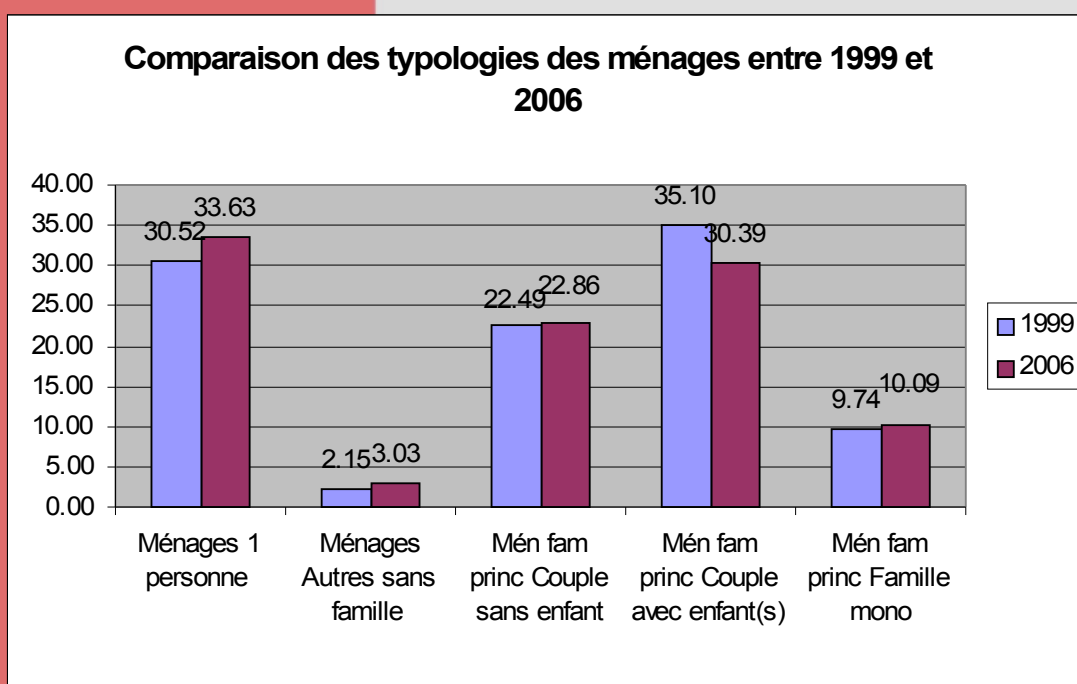
Illustration



De fait, ce déséquilibre spatial traduit une spécialisation des territoires en termes d'accueil et freine donc les parcours résidentiels au sein du territoire du SCOT. Cette situation peut aussi concourir à renforcer les phénomènes de péri-urbanisation dans et en dehors de l'aire du SCOT, les ménages se reportant sur des territoires restant accessibles en termes de prix d'acquisition.

Ce besoin global se décline ensuite plus finement quant à la formalisation de la réponse même. Ainsi, le vieillissement démographique et les phénomènes de dé-cohabitation ne sont pas sans incidences sur l'économie générale de l'offre construite. Ainsi le graphe ci dessous confirme une tendance de réduction des tailles des ménages avec notamment la croissance de la part de personnes seules et la baisse de 4.7 points des couples avec au moins un enfant. Les typologies construites devront en tenir compte.

Illustration



Enfin, la demande sociale et très sociale est particulièrement affirmée sur le territoire du SCOT : il est bon de rappeler quelques chiffres clés :

- *Nombre de ménages en demande de logement HLM : 42 232 au 1/7/2008 parmi lesquels 5 312 ménages sans logement ou mal logés*
- *Près de 2500 ménages en attente d'un logement social depuis plus de 4 ans*
- *Nombre de logements déclarés insalubres depuis 2002 : 605*
- *Revenu médian par unité de consommation 2007 sur le périmètre SCOT : 16 633€. Plafond de ressources HLM pour une personne seule : 18 955€*
- *Places d'aires d'accueil pour les gens du voyage : À créer 1600 réalisées au 1/11/09 : 708*

Le diagnostic réalisé, les services de l'État considèrent que le futur SCOT devra appréhender nécessairement les enjeux suivants :

D'abord à travers le développement de l'offre de logements :

1. **Corriger les déséquilibres territoriaux constatés**
2. **Développer une offre spécifique en termes d'hébergement et d'habitat adapté**
3. **Viser à apporter une réponse sur tous les segments de la demande, en mettant l'accent sur une offre adaptée à la solvabilité des ménages**

Favoriser la haute qualité des logements neufs par la promotion de normes énergétiques et environnementales anticipatrices des futures réglementations peut s'envisager pour certains segments du marché, mais il convient de ne pas négliger la réhabilitation de patrimoine existant, pour lequel les enjeux sont les plus forts quantitativement. La réglementation devra permettre ces avancées sur ce patrimoine. Cela est d'autant plus vrai dans un contexte de hausse des charges locatives.

Le développement d'une offre de logements pose la question de la disponibilité foncière et de sa mise à disposition dans le temps. De fait, le SCOT doit renforcer les potentiels de création de logements sur le territoire en réservant des zones à l'urbanisation. Ce principe est traditionnel d'un document d'aménagement du territoire.

Il conviendrait cependant d'aller plus loin en fixant **des objectifs territorialisés de création , déclinant les types de logement, assortis de critères de densité** , afin de s'assurer d'une gestion rationalisée de l'espace.

Les objectifs pourront être élaborés afin de répondre à un besoin quantitatif et qualitatif, et de corriger les déséquilibres

Une quotité obligée de logements sociaux pourrait être ainsi fixée pour tout projet de création de logements à compter d'un volume plancher de 5 logements par exemple, règle à amender en fonction des territoires. On rappellera que près de 70% de la population régionale est éligible à l'entrée dans le parc social conventionné.

Le traitement de l'habitat ancien est également une piste d'action pour répondre à certains besoins spécifiques. On peut imaginer des territoires pour qui l'extension en urbanisation sera limitée afin de privilégier un traitement en centre bourg. Les règles du SCOT devront amener les différents acteurs à investir le tissu existant.

Afin de garantir leur faisabilité, il est hautement souhaitable que le SCOT prescrive territorialement les projets quantitatifs de création de places d'hébergement d'urgence ou de création d'aires d'accueil de gens du voyage. Le Schéma Départemental des aires d'accueil des gens du voyage actuellement en révision pourra être support à cette démarche.

Enfin, le SCOT pourra délimiter des zones particulières dans lesquelles des performances énergétiques renforcées pourront être imposées. Cet outil vise les nouvelles zones à l'urbanisation. Une utilisation intelligente de cet outil peut amener à la mise en place d'une démarche vertueuse qui amènera les acteurs (maître d'ouvrage, entreprise du BTP) à plus encore investir les champs de cette économie.

L'arrondissement de Lille est un moteur de l'économie régionale et transfrontalière, et attire en son centre métropolitain une grande diversité d'activités, avec une prégnance de l'activité tertiaire.

Pour autant, le contexte général reste encore difficile avec un taux de chômage au 4^e trimestre 2008 de 10,6% sur l'arrondissement contre 7.8% sur le plan national. La zone d'emploi de Roubaix-Tourcoing est la plus sinistrée avec un taux de 12.6%.

La création nette d'emplois est orientée aujourd'hui dans les secteurs tertiaire et construction, mais peine à retrouver ses niveaux d'il y a 10 ans.

Une grande hétérogénéité marque le paysage économique de l'arrondissement :

Cohabitent au sein du territoire plusieurs économies :

- Une économie de haute valeur ajoutée par filière: c'est l'exemple de la politique des pôles de compétitivité qui vise des secteurs d'innovation et de haute technologie, regroupés dans des périmètres géographiques dédiés.
- Une économie agricole, subissant les effets du grignotage des terres urbaines. Combinée à une diminution de l'emploi agricole, sont privilégiées aujourd'hui une agriculture intensive et les grandes exploitations terriennes.
- Une économie en voie de tertiarisation, au détriment de la composante industrielle.
- Une économie tirant profit du positionnement géographique de Lille avec la question des plate-formes logistiques

Ces différentes économies se positionnent sur des espaces spécifiques et de fait modifient les équilibres entre les territoires. Ainsi l'activité de la grande logistique est consommatrice d'espace et s'implante de préférence aux abords des infrastructures routières, en périphérie des agglomérations. Au contraire, l'offre de bureaux ou les pôles de compétitivité tendent à investir les centres urbains, de par la proximité des services. Les effets induits en termes de créations d'emplois, de mobilisation des ressources humaines locales sont aussi très hétérogènes dans l'un ou l'autre cas.

La communauté urbaine de Lille s'est lancée dans une politique offensive de réservation des espaces à vocation économique, les 1000 hectares, qui permettent de planifier et organiser la réponse aux besoins.

Cependant, ces choix dans la destination des sols ont été établis préalablement à la crise pétrolière et les localisations sont encore adossées systématiquement aux infrastructures routières. Ainsi la réalisation prévue de 15 parcs d'activité (550 Ha) nécessite des travaux sur le réseau routier national, pourtant déjà saturé. Se pose donc la question de garantir l'accessibilité des futurs sites.

L'urbanisation commerciale mérite aussi un regard attentif dans le cadre des travaux sur l'élaboration du SCOT: une ceinture de complexes commerciaux multi-activités, dans une structure de type satellitaire, s'est progressivement constituée autour de l'axe métropolitain Lille-Roubaix-Tourcoing. En dehors de cette armature commerciale, on compte peu de projets d'ampleur mais principalement la présence de supermarchés au sein des communes centres.

En parallèle, sauf exception, le maintien du petit commerce de proximité dans les communes rurales est une difficulté permanente qu'il faut nécessairement appréhender dans le cadre des réflexions sur l'attractivité des territoires et de la mobilité durable.

D'abord garantir un développement économique solidaire et cohérent avec l'aménagement durable des territoires :

- Appuyer le développement des pôles d'excellence et forger une économie de haute valeur ajoutée dialoguant avec les structures éducatives locales, afin de valoriser le capital humain de l'arrondissement.
- Développer un maillage économique cohérent sur le territoire du SCOT, en jouant des synergies avec les territoires voisins, y compris le versant belge .
- Garantir l'accessibilité tout mode de transport des futures zones d'activité

Ensuite, introduire des normes environnementales dans les nouveaux projets prenant en compte la qualité de la construction (isolation, utilisation d'énergies renouvelables, la limitation des surfaces imperméabilisées).

La prospection foncière au service de l'économie est d'abord un exercice de quantification et de planification. Ce travail, s'il se veut cohérent, doit appréhender les dimensions sociétales et environnementales.

Ainsi tout nouveau projet de zones d'activités doit être imaginé relié directement avec des axes de transport lourd. Concevoir une accessibilité uniquement routière serait un mauvais calcul à long terme. L'adossement à des infrastructures routières déjà saturées ne peut être une réponse satisfaisante.

Il importe également de réfléchir au devenir des entreprises implantées en milieu urbain : les limitations d'extension peuvent contraindre à un déménagement des activités vers des zones péri-urbaines. Un diagnostic sur ces périmètres devrait ainsi être engagé afin d'anticiper d'éventuelles velléités de déplacements des activités.

Le traitement des friches industrielles peut s'avérer un moyen pour répondre à cette problématique et imaginer des implantations de pôles d'activité (exemple du futur quartier de l'Union ou des rives de la haute deûle)

Les zones tertiaires péri-urbaines ne devraient plus être mono-fonctionnelles mais intégrées dans des quartiers mixtes comportant de l'habitat. Ce principe est déjà mis en œuvre sur bon nombre de projets mais n'est pas encore systématique.

La recherche d'une mixité fonctionnelle verticale dans les programmes collectifs construits est un mode de faire répondant à cet enjeu sans pour autant opposer les usages propres au résidentiel et au tertiaire. La réussite de cette mixité fonctionnelle est de parvenir à faire dialoguer les composantes du programme et de ne pas tomber dans une logique de zonage hermétique.

Au delà de l'implantation spatiale des activités, les zones économiques doivent prendre en compte l'emploi local et les compétences présentes. Si le SCOT ne peut en tant que tel prescrire une économie solidaire, il peut cependant promouvoir une diversité des activités économiques permettant de capter un large éventail de catégories socio-professionnelles.

Ainsi, peut-on imaginer des pôles d'innovation qui, de par leurs compétences d'expertise, ne feraient appel qu'à une employabilité restreinte à des niveaux de qualification supérieurs ? Comment s'assurer que ces pôles jouent un rôle dans l'emploi local à l'échelle d'un quartier en précarité ou de la zone d'emploi d'implantation ?

Une réflexion nous semble nécessaire pour renforcer cette prise en compte dans les documents d'urbanisme.

Enfin les SCOT post-Grenelle II prévoient la réalisation d'un document d'aménagement commercial permettant de donner une opposabilité à des principes d'aménagement, ce à quoi le schéma de développement et d'urbanisme commercial (SDUC) ne pouvait prétendre.

Se saisir de cette opportunité permettra de s'assurer d'une réelle cohérence, avec le souci de réfléchir au delà du périmètre du SCOT, et de raisonner en synergie et non en concurrence avec d'autres territoires.



Contact:



DDTM 59 – Délégation Territoriale de Lille
8, rue de Bellevue – BP 289
59019 Lille Cedex

Standard : 03.20.71.59.64

Fax : 03.20.47.72.81

Mél : delegation-territoriale-de-lille.ddea-59@equipement-agriculture.gouv.fr

Sources photographies page de couverture : IGN, Adrien Féraut, Jean-Marc Valet, DDTM 59

Services et organismes ayant contribué à l'élaboration de ce document : Préfecture du Nord, DREAL, DDTM, ARH, SDIS, SDAP, DRAC, ADEME

Sources des données utilisées : INSEE, IGN, DREAL