



Synthèse du SCOT

Annexe à la délibération tirant le bilan de la concertation et l'arrêt du projet de SCOT de Lille Métropole



— Limite du Scot
 Métropole Européenne de Lille
 Communauté de Communes (C.C.) dans le SCOT

 Parc Naturel Régional Scarpe-Escaut : communes classées et communes associées
 Communes classées du PNR : application réglementaire de la charte du Parc

Le Schéma de Cohérence Territoriale de Lille Métropole en chiffres (2012)



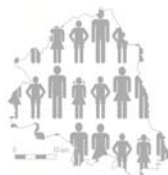
nombre d'habitants
 1 113 833
 5 879
 23 308
 90 854



hectares
 61 152
 3 626
 2 413
 31 033



communes
 85
 5
 5
 38



habitants au km²
 1 821
 162
 966
 293

Lille Métropole Communauté Urbaine
 C.C. de Weppes
 C.C. de la Haute-Deûle
 C.C. Pévèle Carembault

++++ Frontière
 Limite de département
 — France : Limite d'EPCI
 — Belgique : Limite d'Intercommunale de gestion
 - - - - - Limite communale
 — Cours d'eau principal
 Aéroport

Janvier 2015





Le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) de Lille Métropole affirme les grandes ambitions d'aménagement et de développement du territoire pour les vingt ans à venir.

Document d'urbanisme majeur, le SCOT de Lille Métropole concerne un bassin de vie transfrontalier, réunissant la Métropole Européenne de Lille (MEL) et les Communautés de communes de Weppes, de la Haute-Deûle et Pévèle Carembault.

Le SCOT assure la cohérence des politiques urbaines et stratégiques des territoires qui le composent et contribue au dynamisme de la Région Nord – Pas de Calais – Picardie.



LE SCOT

Un outil prospectif au service du projet politique

Issu d'une démarche volontaire des élus pour préparer collectivement l'avenir du territoire, le SCOT est un véritable projet politique, garant de la cohérence de l'action publique.

Le temps d'élaboration du SCOT est l'occasion pour les élus, les acteurs institutionnels et la société civile de se réunir pour co-construire l'avenir du territoire.

Afin d'assurer la cohérence sur le long terme des choix publics en matière d'aménagement et d'urbanisme, le SCOT fixe les vocations générales des espaces et leur organisation spatiale pour les vingt ans à venir.

Chef de file des documents d'urbanisme et de planification locaux, le SCOT est un document de référence pour les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) qui bénéficient d'un délai de trois ans pour être mis en compatibilité avec le SCOT approuvé. Le SCOT encadrera également l'élaboration de certains autres plans d'orientation, de transports (comme le Plan de Déplacements Urbain - PDU) ou de l'habitat (comme le Plan Local d'Habitat - PLH).

En application de l'article L.143-16 du Code de l'urbanisme reconnaissant sa compétence en matière de Schéma de cohérence territoriale, le Syndicat mixte a pour objet l'élaboration, l'approbation, le suivi, la modification et la révision du Schéma de cohérence territoriale (SCOT) sur le territoire des Communautés de communes de Weppes, de la Haute-Deûle et Pévèle Carembault, ainsi que la Métropole Européenne de Lille, conformément aux articles L.121 et L.122 du Code de l'urbanisme relatifs aux SCOT.

Trois étapes et documents clefs caractérisent l'élaboration du SCOT :

1. **le rapport de présentation** incluant notamment le diagnostic territorial, l'état initial de l'environnement, l'évaluation environnementale des choix du projet SCOT ;
2. **le Projet d'aménagement et de développement durables (PADD)**, expression du projet politique des élus du Syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole ;
3. **le Document d'orientation et d'objectifs (DOO)**, partie réglementaire et opposable.

LES OBJECTIFS DU SCOT

Deux ambitions transversales guident le projet de territoire :

- développer, dynamiser, fluidifier ;
- protéger, préserver, assurer la transition énergétique.

Pour cela, les objectifs suivants seront poursuivis :

- se mobiliser en faveur du développement et de l'innovation pour atteindre l'excellence économique ;
- améliorer l'accessibilité du territoire et la fluidité de déplacements ;
- répondre aux besoins du territoire en habitat dans une dynamique de solidarités ;
- renforcer la qualité du cadre de vie et viser l'exemplarité en matière d'environnement ;
- satisfaire les besoins de proximité de ses habitants.

LE CADRE LÉGISLATIF

Article L101-1 du Code de l'urbanisme :

« Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Les collectivités publiques en sont les gestionnaires et les garantes dans le cadre de leurs compétences.

En vue de la réalisation des objectifs définis à l'article L. 101-2, elles harmonisent leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace dans le respect réciproque de leur autonomie. »

Article L101-2 du Code de l'urbanisme :

« Dans le respect des objectifs du développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre les objectifs suivants :

1° L'équilibre entre :

- a) Les populations résidant dans les zones urbaines et rurales ;
- b) Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux ;
- c) Une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;
- d) La sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables ;
- e) Les besoins en matière de mobilité ;

2° La qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de ville ;

3° La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat, d'activités économiques, tou-



ristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile ;

4° La sécurité et la salubrité publiques ;

5° La prévention des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature ;

6° La protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts ainsi que la création, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ;

7° La lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'économie des ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables. »



RAPPORT DE PRÉSENTATION

Le contenu du rapport de présentation

Codifié dans le Code de l'urbanisme aux articles L141-3 et R141-2 du Code de l'urbanisme, rapport de présentation :

- expose le diagnostic du territoire prévu à l'article L141-3 et définit les enjeux principaux associés. Construit tout au long de l'élaboration du SCOT, le diagnostic intègre l'ensemble des documents, études, réflexions ou données disponibles localement. S'appuyant sur ce diagnostic, le Rapport de présentation explique les choix retenus pour établir le PADD et le DOO au regard ;
- présente une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix dernières années précédant l'approbation du Schéma et justifie les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation compris dans le Document d'orientation et d'objectifs ;
- décrit l'articulation du Schéma avec les documents avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ;
- analyse l'état initial de l'environnement et les perspectives de son évolution en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du Schéma ;
- analyse les incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du Schéma sur l'environnement, et expose les problèmes posés par l'adoption du Schéma sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L414-4 du Code de l'environnement ;
- explique les choix retenus pour établir le Projet d'aménagement et de développement durables et le Document d'orientation et d'objectifs. Le cas échéant, il explique les raisons pour lesquelles des projets alternatifs ont été écartés, au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du Schéma ;
- présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du Schéma sur l'environnement ;
- définit les critères, indicateurs et modalités retenus pour l'analyse des résultats de l'application du Schéma prévue par l'article L143-31. Ils doivent permettre notamment de suivre les effets du Schéma sur l'environnement afin d'identifier, le cas échéant, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées à mettre en œuvre ;
- comprend un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.



LE DIAGNOSTIC

Une métropole transfrontalière dans l'Europe du nord-ouest

Le territoire du Schéma de cohérence territoriale (SCOT) de Lille Métropole couvre 133 communes sur près de 98 000 ha et compte 1 241 000 habitants en 2011. Il comprend la Métropole Européenne de Lille (1 114 000 habitants), les Communautés de communes Pévèle Carembault (90 900), de la Haute-Deûle (23 300) et de Weppes (5 900).

Il s'agit d'une métropole transfrontalière au cœur d'une vaste aire métropolitaine : Lille est à moins de 50 km de Bruay-la-Buissière, Béthune, Lens, Douai et Valenciennes, dont les agglomérations, formant un ruban continu, rassemblent plus d'un million d'habitants.

Elle assume un large panel de fonctions métropolitaines : dans les domaines de la santé, de la formation, de la culture, des sports, du tourisme d'affaires, des transports et de l'économie.

Une métropole mosaïque

La métropole se caractérise par une croissance démographique de plus en plus faible, avec un solde migratoire négatif qui s'aggrave et une forte augmentation du nombre de ménages.

Malgré une évolution démographique peu dynamique, la construction neuve peine à satisfaire les besoins en logements de la population du territoire du SCOT. La tension sur le marché de l'habitat dans la métropole s'est accentuée avec la baisse brutale de la construction depuis 2007 (4000 logements/an depuis 2008 contre 5 100/an entre 2005 et 2008).

La création de logements à partir du parc existant permet souvent de combler une partie du déficit. Dans ce contexte, la division des logements, phénomène difficilement quantifiable, s'est souvent opérée au détriment de la qualité. L'amélioration de la qualité du parc résidentiel est un élément déterminant pour renforcer l'attractivité du territoire métropolitain.

L'accession sociale reste un enjeu majeur dans un contexte où le parc social est saturé sur le territoire : le nombre de demandeurs de logements sociaux a plus que doublé depuis 1999. La répartition des ménages apparaît très segmentée sur le territoire. Les difficultés sociales s'accroissent sur les territoires du nord-est (Roubaix, Tourcoing, Wattrelos, Hem et Croix) et sur des territoires urbains plus isolés (Seclin, Armentières, Ostricourt).

Les évolutions sociales récentes génèrent une concentration préoccupante de la précarité et du chômage. Ce constat confirme la nécessité de prolonger les priorités d'action sur les quartiers en difficultés.

Une métropole, pôle économique régional

La métropole lilloise constitue le premier pôle urbain et économique de la Région Nord - Pas de Calais - Picardie.

Pour faire face aux défis d'une économie en mutation, la métropole dispose d'atouts puissants : son positionnement géographique, ses clusters engagés dans divers domaines, son important marché de l'emploi, ainsi que la présence de nombreux sièges sociaux. Ainsi, la tertiarisation de l'emploi dans la métropole se poursuit via des secteurs comme la finance, les services aux entreprises, les assurances, l'enseignement. Le territoire se distingue par un poids important du commerce et de la vente à distance. Plusieurs indicateurs se conjuguent pour confirmer la nécessité de s'orienter vers une industrie plus pointue.

Des points faibles restent à surmonter notamment un taux de chômage important mais stable malgré la crise de 2008 (12,2% contre 9,8% au niveau national, fin 2013). De plus, la métropole accueille encore une part limitée de cadres : 19% contre 22% à Lyon, ou 25% à Grenoble et Toulouse.

L'agriculture, une activité structurante confrontée à de profondes mutations et pressions

L'agriculture du territoire est diversifiée mais fragile. Pour partie, elle est proche du consommateur et elle représente une valorisation des surfaces encore importante (plus de la moitié du territoire), malgré le processus persistant d'étalement urbain (environ 265 ha/an entre 2001 et 2013).



Un territoire équipé

Pôle universitaire majeur (100 000 étudiants et 15 000 emplois directs), capitale culturelle et troisième pôle urbain des industries culturelles mais aussi métropole sportive accueillant de grands événements sportifs, la métropole lilloise jouit d'une solide armature en matière d'équipements sportifs et culturels. Les besoins de proximité restent cependant importants.

Durant la période 2000-2008, le commerce métropolitain a évolué avec un fort dynamisme, ce qui s'est traduit par une croissance de près de 25% des surfaces existantes. Actuellement, l'agglomération compte une douzaine de grands pôles commerciaux d'envergure régionale et métropolitaine, situés dans les principaux centres-villes et dans des centres commerciaux périphériques. A l'inverse, le maillage commercial de proximité apparaît encore insuffisant.

Face à des logiques d'implantation qui continuent de privilégier les espaces périurbains (60% des surfaces pour les nouveaux projets déposés en CDAC) trop souvent peu qualitatives, le développement commercial nécessite d'être mieux maîtrisé.

Vecteur de croissance et d'attractivité mais aussi d'accès aux services à la population, la couverture numérique de l'ensemble du territoire est un enjeu d'aménagement notamment pour la lutte contre les fortes inégalités de desserte numérique et la recherche d'une cohérence dans le déploiement du très haut débit.

Une mobilité dépendante de la route mais des pratiques de déplacements qui changent

Avec la métropolisation et la périurbanisation, les trafics d'échanges avec les territoires voisins augmentent et les flux de transit continuent de croître avec des distances de déplacements qui s'allongent. L'augmentation de ces flux renforce les phénomènes de congestion des réseaux autoroutiers qui pèsent sur l'économie, les ménages et le développement du territoire.

La mobilité des habitants de la métropole tend cependant à évoluer avec une hausse de la fréquentation des transports urbains, interurbains et ferroviaires. Face à ce constat,

l'optimisation des infrastructures existantes (routières, ferroviaires, fluviales...) et le maillage des réseaux de transport sont essentiels pour améliorer l'accessibilité internationale de la métropole et accompagner la croissance de mobilité des personnes comme des marchandises. Le rôle de la route doit être reconsidéré, amélioré et sécurisé et les transports alternatifs à l'utilisation de la voiture individuelle doivent permettre d'améliorer la fiabilité et la fluidité des déplacements internes et d'échanges du territoire.

La qualité environnementale : un enjeu majeur

La métropole lilloise a pour caractéristiques de disposer non pas d'une couronne verte mais d'espaces agricoles et naturels disposés en formes d'hémicycles. Ils traduisent la porosité entre urbain et rural si spécifique au territoire.

La métropole lilloise a produit des efforts considérables ces dernières années, au point d'être citée en exemple, pour la gestion des déchets, le développement de sa trame verte et bleue, la gestion des friches et des sols pollués...

Ces chantiers ne sont pour autant pas achevés. La reconquête de la ressource en eau - la nappe de la craie étant une ressource fragile et irremplaçable pour son approvisionnement en eau, est une question majeure. L'intégration des problématiques de risques naturels (notamment ruissellement), de la pollution atmosphérique et du bruit sont aussi des sujets globaux à intégrer à l'échelle du SCOT.

Grande consommatrice d'énergie, la métropole lilloise dépend fortement d'une production extérieure. Sa production locale d'énergies renouvelables ou de récupération est marginale (moins de 2% de sa consommation). Elle est principalement portée par les chaufferies urbaines au bois, les équipements de traitement des déchets (centres de valorisation énergétique et organique). Les niveaux de précarité énergétique estimés (15% des ménages) dépassent ceux constatés au niveau national (13%).



Une maîtrise de l'organisation spatiale à renforcer

L'organisation du développement urbain sur la métropole lilloise reste encore trop diffuse et l'étalement urbain toujours plus forte.

La valorisation effective des territoires en renouvellement urbain a été largement engagée avec plus d'une centaine de projets de requalification de quartiers ou de friches lancés. Mais cette politique reste à poursuivre sur de nombreux secteurs dégradés.

Le développement urbain apparaît encore trop peu polarisé du fait de multiples noyaux urbains et d'une dissémination des extensions urbaines. L'encadrement des densités des nouvelles opérations en extension urbaine et l'adaptation des outils réglementaires apparaissent comme deux leviers majeurs pour renforcer la maîtrise de l'artificialisation des terres

ANALYSE ET JUSTIFICATION DE LA CONSOMMATION FONCIÈRE

Analyse de la consommation foncière au cours des dix années passées

Entre 2001 et 2013, l'artificialisation des sols a été en moyenne de 264 ha par an. Cependant, on observe une diminution du rythme annuel moyen sur cette période (302 ha/an sur 2001-2008 ; puis 211 ha/an sur 2008-2013). Le développement urbain entre 1971 et 2001 était fortement déconnecté des évolutions démographiques mais depuis 2001, l'artificialisation des sols a progressivement rejoint des rythmes similaires à ceux de la croissance démographique. On observe désormais un certain équilibre entre croissance urbaine et évolution démographique.

Justification des objectifs chiffrés de limitation de la consommation foncière dans le DOO

Les dispositions de nature à limiter et maîtriser la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers sont réunies au sein du DOO. Il s'agit de :

- L'armature urbaine qui intensifie l'urbanisation sur les communes les mieux équipées en transports en commun.
- Le compte foncier qui détermine des enveloppes maximales d'urbanisation.
- La priorité est donnée au renouvellement urbain.
- La localisation du foncier et de l'immobilier économiques.
- La ressource foncière est optimisée en valorisant la mixité fonctionnelle, les densités contextualisées et la variation des formes urbaines.

Bien que le scénario du SCOT soit ambitieux en matière d'attractivité, les dispositions du DOO engagent une réduction de moitié du rythme annuel de consommation foncière (environ 135 ha/an en moyenne). Le SCOT prévoit un développement résidentiel de 130 000 logements et un développement économique de 2 630 hectares, auxquels s'ajoute un besoin en infrastructures



d'environ 140 ha.

L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

Patrimoine naturel, paysager et agricole

Le paysage de l'agglomération se compose pour moitié d'activités agricoles et d'espaces urbanisés. L'étalement urbain (les surfaces artificialisées ont été multipliées par trois entre 1950 et 2005) et l'évolution des pratiques agricoles ont contribué à transformer progressivement le territoire. Il en a résulté un recul des prairies et bocages et une standardisation des espaces périurbains (développement important des routes, des zones pavillonnaires ainsi que des zones d'activités et commerciales en franges de l'agglomération dense). La tendance est plutôt à un ralentissement du rythme de l'artificialisation sous le double effet des politiques mises en place ces dernières années et d'une baisse démographique.

Sur le territoire du SCOT, les espaces naturels sont peu nombreux. La biodiversité la plus riche est concentrée dans les massifs forestiers au sud et dans les grandes vallées (Lys, Marque, Deûle), avec leurs cortèges de milieux humides et aquatiques. Les espaces agricoles présentent des potentialités intéressantes mais leur expression est limitée par leur morcellement et leur gestion intensive. Les actions volontaristes menées par ENLM ont eu pour axes forts la reconquête et la valorisation des cours d'eau et de la nature en ville. Cela a permis d'améliorer la qualité écologique des sites gérés contrairement aux autres espaces qui se sont souvent dégradés sous l'effet de pressions toujours très fortes.

Les efforts des acteurs locaux sont à poursuivre et à renforcer pour développer sur l'ensemble du territoire une trame verte et bleue multifonctionnelle, véritable réseau écologique contribuant à la fois à la biodiversité et aux fonctions de loisirs et de bien-être pour les habitants.

Enjeu 1 : La trame verte et bleue

Ressources en eau

L'arrondissement de Lille dispose de deux ressources en eau souterraine. La principale est la nappe de la craie, qui alimente près des trois quart de la population du SCOT.

Cette ressource est relativement abondante mais vulnérable aux pollutions de surface, ce qui a justifié la mise en place d'un PIG, renforcé par une DUP, et d'un programme d'actions sur l'aire d'alimentation des champs captants. La nappe du carbonifère est la seconde ressource, moins vulnérable et de bonne qualité, mais fragile du point de vue quantitatif.

Sur le territoire de la MEL, le Schéma directeur d'alimentation en eau, datant de 2007, conclut à une capacité de production à peine suffisante pour assurer une couverture correcte des besoins aux horizons 2015-2025. Il met en évidence un déficit de stockage qui serait préjudiciable en cas de crise, et un besoin de sécuriser l'alimentation en cas de défaillance des deux principales unités de production. Il n'existe pas de ressources supplémentaires sur le territoire. Des pistes d'amélioration sont proposées par le MEL (interconnexions avec les réseaux des territoires voisins, alimentation en eau superficielle via la future liaison du canal Seine-Nord Europe) et un vaste chantier de connexion et de mise en réseau des principaux forages sont en cours sur une partie du territoire hors MEL.

La qualité des eaux superficielles est globalement mauvaise, conséquence de la combinaison des pressions urbaines, industrielles et agricoles, passées et actuelles.

L'enjeu est de poursuivre et de renforcer les actions de diminution des pollutions à la source par une meilleure maîtrise des rejets urbains, des rejets de substances dangereuses, par les industriels ou par les activités artisanales et des pollutions diffuses notamment d'origine agricole.

Enjeu 2 : La reconquête et la préservation des ressources en eau.

Énergie et émissions de gaz à effet de serre

Le territoire est entièrement dépendant de l'énergie produite à l'extérieur et en grande partie issue de sources fossiles (gaz et produits pétroliers). La consommation d'énergie a pour corollaire l'émission de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre. Ces derniers proviennent en premier lieu des transports, puis des bâtiments, et enfin des procédés industriels. De plus, cette



forte consommation d'énergie cumulée à une faible performance énergétique du bâtiment, soumet le territoire à des problématiques de précarité énergétique et de compétitivité des entreprises.

La nécessaire sobriété énergétique est une préoccupation de mieux en mieux prise en compte par les collectivités dans leurs politiques d'aménagement, d'urbanisme et de construction (PCAET, bilan carbone, PDU...). L'effort doit également être porté sur la réhabilitation du bâti existant, plutôt à faible performance énergétique sur le territoire (forte proportion d'habitats individuels et antérieurs à 1975). Le recours aux énergies renouvelables est encore assez faible au regard du potentiel (éolien, solaire photovoltaïque, géothermie ou biomasse). Au-delà des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre, il s'agit aussi de développer des mesures pour une adaptation aux effets du changement climatique. Des objectifs ambitieux ont été fixés par la MEL dans son nouveau PCAET, la Métropole étant en outre dotée depuis la loi MAPTAM de compétences en matière d'énergie, en lieu et place des communes membres.

Enjeu 3 : La transition énergétique, la réduction de la contribution à l'effet de serre et la qualité de l'air

Risques et nuisances

Le risque inondation est très présent et la saturation des réseaux d'assainissement peut constituer un facteur aggravant. La récurrence des inondations est plus élevée pour les communes de la métropole lilloise où l'urbanisation est fortement concentrée, ainsi qu'à la confluence de la Deûle, du canal de Roubaix et de la Marque. En complément des outils existants déjà déployés sur le territoire (SAGE Lys et Marque-Deûle, plans de prévention des risques), la future compétence de gestion de l'eau et des milieux aquatiques (GEMAPI) de la MEL devra conduire à la mise en œuvre d'une politique intégrée. Le territoire est aussi confronté à un risque de mouvement de terrain, dû à l'effondrement des anciennes carrières (catiches) et au risque argile, le risque argile pouvant s'intensifier sous l'effet du changement climatique.

En raison de son rôle de carrefour d'échelle européenne et de comportements individuels difficiles à faire évoluer, le territoire du SCOT est confronté à une pollution atmosphérique aux particules et à l'ozone, avec des dépassements des seuils d'information et d'alerte de plus en plus fréquents. Le transport (route et rail) est à l'origine de nuisances sonores. Des nouveaux outils permettent de mieux connaître les secteurs les plus exposés, de résorber les points noirs et de ne pas exposer de nouvelles populations (approche préventive).

Les activités industrielles passées et présentes sont à l'origine de risques et nuisances. Ainsi, plusieurs établissements à risques (sites Seveso) sont recensés faisant l'objet de mesures spécifiques pour la maîtrise de l'urbanisation. Le territoire est également concerné par un risque lié au transport de matières dangereuses, diffus et mal connu. Enfin, son passé industriel explique l'importance de la problématique des sols pollués et des friches industrielles, avec des enjeux de cadre de vie et de santé publique (pollution des sols, préservation de la qualité des eaux de la nappe de la craie) la politique active de renouvellement urbain menée par les acteurs du territoire ayant contribué au cours des dernières années à réduire significativement leur nombre et surface. La question de la gestion des sols pollués s'applique également aux sédiments de dragage des cours d'eau et canaux, aujourd'hui stockés, les perspectives d'augmentation des tonnages (Plan bleu métropolitain, recalibrage de la Lys) nécessitant de trouver de nouveaux sites de stockage.

Enfin, la gestion des déchets a permis d'atteindre un bon niveau de performance, tant en matière de réduction du gisement que de valorisation. Les efforts sont à poursuivre, pour répondre aux objectifs nationaux toujours plus ambitieux. Les gisements de déchets du BTP, à fort potentiel de valorisation sont mal connus, mais sûrement très importants dans le contexte d'une politique active de renouvellement urbain évoquée précédemment.

Enjeu 4 : La maîtrise des risques et la réduction des nuisances et pollution



PADD

Le PADD du SCOT a deux ambitions transversales avec à la fois la volonté de développer, dynamiser et fluidifier le territoire mais également de le protéger, préserver et reconquérir.

Le SCOT priorise la libération des énergies pour développer l'économie et le logement, l'accélération de la dynamique de Lille Métropole comme capitale de la région Nord - Pas de Calais Picardie et la nécessité de fluidifier le territoire lillois en utilisant tous les modes de transport.

Le PADD se structure autour de 5 axes thématiques :

- › se mobiliser pour l'économie et l'emploi de demain ;
- › améliorer l'accessibilité du territoire et la fluidité des déplacements ;
- › répondre aux besoins en habitat dans une dynamique de solidarités ;
- › renforcer la qualité du cadre de vie et viser l'exemplarité en matière environnementale ;
- › satisfaire les besoins de proximité des habitants.

Concernant le premier axe économique, la stratégie de développement de la métropole s'appuie sur son rôle de locomotive régionale et sur sa capacité à attirer des activités de dimension internationale. L'objectif est de se mobiliser de façon volontariste pour l'emploi. Il se traduit notamment par la création d'une offre en foncier et en immobilier adaptée à l'accueil des activités économiques. Cette mobilisation foncière en renouvellement urbain et en extension devra répondre à des exigences de développement durable. L'enjeu est d'accompagner la création d'écosystèmes économiques : miser sur la spécificité de la métropole marchande, parier sur la métropole agricole et agroalimentaire, faire émerger la métropole touristique, culturelle et créative, bâtir la métropole productive et durable et préparer l'émergence de l'économie de la santé et des services à la personne.

L'objectif est également de retrouver une offre équilibrée d'offre commerciale et de qualité à l'échelle des territoires. Il s'agit de promouvoir des commerces intégrés au tissu urbain, de prioriser la connexion aux transports en commun et de favoriser le renouvellement des surfaces commerciales les plus obsolètes.

Concernant le volet mobilité/transport, l'objectif est d'améliorer l'accessibilité du territoire et la fluidité des déplacements. Aujourd'hui, il s'agit de passer d'une vision ancrée essentiellement sur la vitesse à une approche nouvelle basée sur la fiabilité et la régularité des flux à des vitesses plus adaptées aux contextes urbains. Dans cette optique, il est indispensable de ne pas opposer les modes. Concernant le transport de marchandises, facteur important de pollution et d'émission de gaz à effet de serre, l'objectif est de mieux exploiter les possibilités des modes ferroviaire et fluvial et d'accroître l'efficacité des déplacements par la route.

La métropole lilloise est un nœud de transport stratégique au sein de l'Europe du Nord-Ouest enregistrant d'importants flux de marchandises et de personnes. Pour qu'elle puisse garantir son positionnement de grande ville européenne, le renforcement de son accessibilité avec les principales métropoles françaises et européennes est indispensable (renforcer les itinéraires alternatifs de contournements autoroutiers A1 et A22, Canal Seine-Nord Europe pour favoriser le report modal du transport de marchandises, fret ferroviaire, consolider une desserte aéroportuaire complémentaire...).

La métropole s'inscrit dans un espace urbain bien plus large que le seul territoire du SCOT de Lille Métropole. Sa zone urbaine fonctionnelle inclue notamment des territoires belges frontaliers, l'ensemble du Bassin minier et les villes du littoral. Cette situation est une opportunité majeure de développement (compléter, hiérarchiser,



sécuriser et améliorer le réseau routier structurant, assurer des portes d'entrées du territoire en affirmant Euraflandres comme porte d'accès de la métropole...).

Pour assurer la fluidité interne du territoire les enjeux concernent l'adaptation des réseaux de transport pour répondre aux besoins de déplacements internes, l'optimisation des infrastructures existantes, le renforcement des transports en commun, la consolidation du maillage des transports en commun, le développement des modes doux....

Pour le troisième axe, il s'agit de répondre aux besoins en habitat, de favoriser la réhabilitation du parc ancien et de renforcer la mixité sociale par une offre diversifiée en habitat, services et équipements au sein du territoire du SCOT. La volonté de poursuivre la ville renouvelée doit aussi se traduire socialement et économiquement (insertion, activités, transports) et par un égal accès aux équipements, aux services et au numérique. Cette recherche de lutte contre les inégalités socio-spatiales et d'équité conditionne donc un développement cohérent et polarisé du territoire. Il s'agit de favoriser une ville des proximités et d'éviter le développement de zones périurbaines mal desservies, peu équipées et trop éloignées des centralités (activités, commerces, services).

Le quatrième volet concerne le renforcement de la qualité du cadre de vie et vise l'exemplarité en matière environnementale.

Les questions d'environnement, de cadre de vie, de transition énergétique et de santé sont cruciales pour l'attractivité durable de la métropole et pour concevoir un territoire véritablement solidaire.

Le territoire doit anticiper les possibles évolutions liées au changement climatique. Devant l'incertitude de ses effets, le SCOT doit avant tout préserver ses ressources (approvisionnement en eau, biodiversité...) et ses milieux, agricoles et naturels, premiers gages d'adaptabilité. Il doit de plus accorder une vigilance accrue à certains risques pouvant s'intensifier avec les évolutions du climat. Ces considérations sont prises en compte de manière transversale dans l'ensemble des ambitions du territoire en

matière de mobilité, de reconquête économique, de logement et d'aménagement urbain.

Enfin le dernier volet répond aux besoins quotidiens de chaque habitant, à proximité de chez lui, quels que soient son âge, sa localisation et ses moyens, et lui apporter un cadre de vie de qualité, propice à la création du lien social.

Il ambitionne de renforcer la logique des pratiques quotidiennes, où chacun doit pouvoir se loger, s'approvisionner, se soigner, se divertir, se former, travailler, sans pour autant devoir parcourir de grandes distances et consacrer un temps et des moyens précieux à ses déplacements.

Il s'agit de recréer les conditions d'une ville praticable et pratiquée, composée d'un maillage local d'équipements, de services et d'espaces publics et naturels, d'un accès sûr, rapide et agréable, grâce à un système de transport performant accordant une place plus importante aux piétons et aux cyclistes.

Enfin, le projet d'aménagement et de développement durables propose de traduire ses ambitions territoriales par trois outils: un compte foncier par territoire, progressif, au plus près des communes, assurant une consommation foncière mesurée; une armature urbaine cohérente entre développement urbain et rural; une démarche de «Territoire de projets» identifiant des secteurs spécifiques d'enjeux métropolitains.



DOO

Le Document d'orientation et d'objectifs du SCOT de Lille Métropole définit les conditions du développement maîtrisé d'une métropole ambitieuse, notamment en matière économique et résidentielle. Cette croissance s'opère dans un contexte de maîtrise de l'étalement urbain et de gestion économe de la ressource foncière.

- › La première partie du DOO s'attache à définir les grands principes qui régissent un développement maîtrisé de la métropole lilloise, garantissant l'équilibre entre espaces urbains, ruraux, naturels, agricoles et forestiers.
- › La deuxième partie du DOO développe, en cohérence avec la première partie, l'application de ces objectifs et orientations par axes thématiques : mobilité, habitat, économie, commerce, environnement et cadre de vie.
- › La troisième partie présente la démarche de « territoire de projets ».

Grands principes d'un développement maîtrisé de la métropole

La trame urbaine

Le DOO vise à construire une armature urbaine qui :

- recherche l'équilibre entre le développement de la ville et la préservation de la campagne. Trois objectifs sont recherchés : limiter l'étalement urbain, maîtriser l'extension de la ville et optimiser la ressource foncière ;
- s'appuie sur la typologie des communes et propose un modèle de développement spatial basé sur l'attractivité des territoires et des bassins de vie.

En complément à l'organisation du développement, le DOO inscrit la nécessité de limiter l'étalement urbain et de maîtriser l'extension de la ville. Il s'agit de développer la métropole lilloise, tout en préservant les paysages et l'activité agricole. Ainsi, le DOO définit des critères de localisation du développement urbain futur. Les sites qui pourront être ouverts à l'urbanisation des communes seront localisés en veillant :

- au rapprochement des projets d'urbanisation aux transports en commun ;
- à l'identification de limites à l'urbanisation afin d'éviter l'étalement et les linéaires urbains ;
- à la clarification du rapport entre ville et campagne ;
- à la protection de l'environnement et de la trame verte et bleue et à l'interdiction du développement des hameaux dépourvus d'équipements, services et transports en commun.

Enfin, la maîtrise de la consommation foncière passe par l'optimisation du foncier affecté ou réaffecté à l'urbain.

L'objectif est d'établir les conditions d'une consommation économe de l'espace. Pour cela, il est nécessaire de :

- lutter contre les formes plus ou moins organisées de mitage et de grignotement urbains ;
- articuler le développement avec les arrêts des transports en commun ;
- réduire l'impact foncier du développement économique et commercial ainsi que de renforcer la mixité des usages et des fonctions des tissus urbains.

L'armature verte et bleue

L'armature verte et bleue se compose des espaces agricoles et naturels non bâtis, des espaces de nature en ville et du réseau hydrographique structurant. Les objectifs du DOO sont de préserver une agriculture diversifiée, dynamique ainsi que les grandes entités agropaysagères. Plusieurs espaces agricoles multifonctionnels aux franges de l'agglomération centrale, appelées hémicycles sont délimités.

Le DOO identifie également les espaces de reconquête écologique qui contribuent à la protection de la faune et de la flore dans le respect de la sensibilité des milieux naturels (réservoirs de biodiversité, espaces supports de corridors écologiques, zones humides, secteurs de reconquête de la ressource en eau et zones d'expansion de crues).



Ces espaces de reconquête écologiques doivent être préservés de l'urbanisation et de ses impacts potentiels. Concernant la nature en ville, qui s'exprime sous des formes extrêmement variées, le DOO a comme objectif de la renforcer, en tant que gage d'acceptabilité de la densité urbaine, amélioration du cadre de vie, gestion des eaux pluviales ou maintien et reconquête de la biodiversité.

Le compte foncier

Pour préserver les grands équilibres entre espaces urbanisés et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestier, l'objectif est de réduire de moitié le rythme annuel moyen de consommation d'espaces agricoles et naturels. Est ainsi prévue une enveloppe maximale d'artificialisation des sols naturels et agricoles de 2 750 ha à horizon SCOT pour répondre aux objectifs de développement résidentiel et économique du territoire. Le compte foncier se répartit selon un découpage territorial issu de la prise en compte des dynamiques sociales, économiques et urbaines de sous-ensembles constitutifs du territoire du SCOT.

Les objectifs de développement du territoire impliquant une urbanisation s'élèvent à 6 620 ha et se répartissent de la manière suivante :

- construire 130 000 logements neufs, soit 3 990 ha ;
- créer 2 630 ha à vocation économique ;
- un besoin d'infrastructures de transport de 140 ha.

Les besoins fonciers sont définis par territoire. Leur répartition infra-territoriale doit faire l'objet d'une réflexion à l'échelle des territoires au regard des différents enjeux mentionnés dans le SCOT. Cette réflexion prend en compte l'armature urbaine, commerciale et économique, en respectant les objectifs en matière de logements et de développement économique identifiés par territoire et en garantissant la priorité du renouvellement urbain.

Pour renforcer le développement, la première phase (2015-2025) autorise au maximum l'ouverture à l'urbanisation de deux tiers de l'enveloppe d'extension urbaine par territoire, répartis proportionnellement aux enveloppes mixte-résidentielle et économique globales. A

partir de 2025, le dernier tiers de l'enveloppe d'extension urbaine de chaque intercommunalité sera ouvert à l'urbanisation.

Objectifs et orientations par axes thématiques

L'accessibilité du territoire et la fluidité des déplacements

Garantir et améliorer l'accessibilité du territoire, rendre les déplacements plus fiables et les réseaux d'infrastructures plus robustes, concilier et sécuriser les différents flux sont des objectifs forts qui contribuent à l'attractivité économique et résidentielle mais répondent également aux enjeux environnementaux et sociaux.

Plusieurs leviers sont aujourd'hui disponibles :

- mieux articuler le développement territorial avec l'offre en transports publics, en lien avec les politiques de renouvellement urbain ;
- adapter les infrastructures existantes en passant d'une vision ancrée sur la vitesse à une approche basée sur la fiabilité et la régularité des flux, renforcer la sécurité notamment pour les déplacements de proximité, avec des vitesses des déplacements routiers adaptées aux contextes urbains et un meilleur partage de l'espace public ;
- compléter le maillage des infrastructures existantes et l'offre en transports publics (nouveaux échangeurs, contournements routiers, amélioration des réseaux TER et TC urbains, intermodalité entre réseaux de transport public, Réseau Express Grand Lille, équipements portuaires...).

Le DOO répond aux enjeux de mobilité à travers trois échelles géographiques. A la grande échelle, l'accessibilité des personnes et des marchandises par le réseau autoroutier, ferroviaire, aérien et fluvial depuis et vers l'extérieur est primordiale et à conforter. A l'échelle euro-régionale, l'objectif est d'optimiser les infrastructures ferroviaires et routières, support de flux d'échanges d'entrée sur la métropole régionale. Enfin, à l'échelle locale, l'objectif recherché est d'offrir un réseau hiérarchisé et de qualité, permettant un partage sécurisé et qualitatif de la voirie aux différents usagers de façon à développer les modes de transport alternatifs à la voiture.



Cet objectif concourt à la ville des proximités et répond aux enjeux de transition écologique, dans un contexte où la moitié des déplacements font moins de 2 km et les trois-quarts moins de 5 km. Il existe donc un fort potentiel pour le développement de la marche à pied et du vélo.

Répondre aux besoins en habitat dans une dynamique de solidarités

Pour répondre aux besoins de ses habitants et accompagner l'ambition d'un regain d'attractivité, la métropole lilloise doit proposer une offre de logements cohérente en termes de quantité, de qualité et de diversité, tenant compte des évolutions sociétales et des enjeux posés par la transition énergétique. La production d'un parc renouvelé de logements s'établira à la fois par la construction neuve mais également par la réhabilitation, la remise sur le marché de logements anciens et la transformation de bâtiments affectés à d'autres usages.

Les trois grands objectifs concernant le logement sont :

- assurer les parcours résidentiels par une offre adaptée et diversifiée
- s'engager en faveur d'une rénovation ambitieuse du parc de logements
- lutter contre les inégalités socio-spatiales

Pour répondre aux besoins de la population du territoire et palier un important retard dans la production de logements neufs, l'objectif de construction dans le DOO est fixé à 130 000 logements d'ici vingt ans. Un effort renforcé en termes de production doit être poursuivi afin d'atteindre l'objectif de 6 500 logements neufs en moyenne par an.

Cette production de logements doit répondre aux besoins de mixité (mode d'occupation, typologie et taille de logements...), dans le respect de l'équilibre territorial défini par l'armature urbaine, en privilégiant le développement urbain dans les secteurs les mieux desservis en infrastructures et en transports en commun, offrant un bon accès aux services et aux équipements, notamment aux commerces.

Il s'agit de localiser les logements produits de manière à :

- poursuivre la production de logements dans les territoires bien équipés et les mieux desservis en infrastructures et en transports en commun ;
- renforcer l'offre de logements au sein des villes d'appui ;
- développer une offre de logements qui garantisse les parcours résidentiels ascendants ;
- assurer le développement harmonieux de chacune des communes du territoire.

Se mobiliser pour l'économie et l'emploi de demain

Le SCOT vise à préparer l'économie de demain et à développer l'emploi en renforçant ou en faisant émerger cinq grands écosystèmes économiques, c'est-à-dire cinq grandes dynamiques économiques qui s'appuient sur les atouts historiques du territoire et ses fleurons en matière d'innovation : la métropole agricole, la métropole marchande, la métropole productive et durable, la métropole de la culture, de la créativité et du tourisme, et la métropole de la santé et des services à la personne. Leurs activités se répartissent sur l'ensemble du territoire du SCOT.

Le DOO fixe les grandes lignes de la politique foncière et immobilière à destination du développement économique. Elle repose sur plusieurs objectifs prioritaires :

- la régénération du tissu économique sur lui-même ;
- un travail approfondi sur la mixité du tissu urbain, qui passe par la valorisation prioritaire des espaces déjà urbanisés (maintien de l'économie en ville et dans les quartiers, diversification des fonctions urbaines, rapprochement entre habitat et emploi, optimisation des investissements publics) ;
- des choix relatifs à un usage économe du foncier (compte foncier et intensité des zones économiques) ;
- la valorisation des sites les plus accessibles par des infrastructures de transports existantes ou à venir, notamment les pôles multimodaux, avec un accent mis sur le transport fluvial et ferroviaire ;
- le renforcement de la ville des proximités, pour les habitants comme pour les entreprises, via le renforcement du maillage de services et



d'équipements sur le territoire (notamment en matière numérique) et l'amélioration de l'accessibilité ;

- des choix innovants pour promouvoir une économie « décarbonée », notamment via la qualité des aménagements et de l'immobilier dédiés à l'économie.

Le SCOT fait le lien avec les politiques de développement économique menées par les différentes intercommunalités membres du SCOT telles que le Plan métropolitain de développement économique (PMDE) 2015 de la MEL ou l'étude de stratégie économique de la Communauté de communes de Pévèle Carembault.

Organiser le développement commercial métropolitain

Le commerce et les services commerciaux doivent contribuer pleinement à la constitution (ou au renforcement) d'un tissu urbain mixte, composé des différentes fonctions urbaines (logement, activités, transports, équipements).

Pour répondre au mieux aux besoins des habitants, et notamment renforcer le maillage de l'offre commerciale de proximité, le SCOT définit les localisations préférentielles des activités commerciales et de services, c'est-à-dire du commerce et de l'artisanat de détail, ainsi que des services marchands.

Pour préciser plus finement les localisations préférentielles des activités commerciales, le SCOT établit une armature commerciale qui spécifie les lieux où l'implantation d'activités commerciales est :

- la plus souhaitable et encouragée (les « centralités commerciales urbaines ») ;
- acceptée sous conditions (les espaces « diffus » du tissu urbain).

Viser l'exemplarité en matière environnementale

L'objectif est de poursuivre et conforter les politiques qui ont permis à la métropole de se distinguer par ses progrès considérables sur les questions d'environnement (trame verte et bleue, prise en charge des friches et des sols pollués, gestion des déchets...). Une attention particulière est portée sur l'enjeu spécifique au territoire, de pérennisation de la ressource en eau et de sécurisation de l'approvisionnement en eau potable.

La métropole lilloise doit aussi s'engager dans la transition énergétique, notamment en cherchant la polarisation du développement urbain, la mixité des fonctions, la réhabilitation thermique massive du parc de logements et son adaptation au changement climatique.

Offrir un cadre de vie métropolitain de qualité

L'amélioration du cadre de vie est une ambition transversale. Le patrimoine, les espaces publics mais aussi les politiques culturelles et sportives concourent à faire de la ville un espace de qualité et de créativité valorisant son passé et tourné vers son avenir.

Ces éléments doivent s'inscrire dans une dimension métropolitaine. En ce sens, il s'agit à la fois d'appuyer la qualité de capitale régionale et de porter une identité commune au sein de la métropole lilloise. Les grands objectifs sont ainsi de concevoir des espaces publics de qualité porteurs du vivre ensemble, de reconnaître la richesse et la diversité du patrimoine et des paysages ainsi que de développer et conforter la place de l'université, des arts, de la culture et des sport.

La démarche « territoire de projets »

Le SCOT propose de valoriser des grandes actions métropolitaines, en créant la démarche « Territoire de projets », complémentaire aux outils habituels de planification. Cet urbanisme de projets permet de définir une vision commune et convergente dans des secteurs où se concentrent de forts enjeux métropolitains. Il s'agit de fédérer l'ensemble des territoires autour de grands secteurs intercommunaux, porteurs de dynamiques et d'enjeux à forte valeur ajoutée pour la métropole.

Dénommés « Territoires de projets », ces territoires sont souvent déjà en mouvement, mais certains, peu identifiés, nécessitent d'être révélés. Tous méritent de faire l'objet d'un affichage plus clair, de façon à fédérer les acteurs autour d'objectifs communs, et à mettre ainsi en synergie les projets en cours et à venir. Au-delà, cette vision commune permettra de concilier intérêts métropolitains et locaux et de coordonner des dynamiques publiques comme privées.



Centre Europe Azur
323 avenue du Président Hoover
59000 Lille