

# 01.

# Rapport de présentation du SCOT de Lille Métropole

Livre I

			-
_ 			_





# **PRÉAMBULE**

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 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 Hauts-de-France.

Succédant au Schéma directeur de l'arrondissement de Lille adopté en 2002, le SCOT de Lille Métropole est le premier document réalisé sur le nouveau périmètre arrêté par le Préfet du Nord en janvier 2015, réunissant 133 communes et 1,25 million d'habitants.



# QU'EST-CE QU'UN 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, le Syndicat mixte a pour objet l'élaboration, l'approbation, le suivi, la modification et la révision du 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 :

- le rapport de présentation incluant notamment le diagnostic territorial, l'état initial de l'environnement, l'évaluation environnementale des choix du projet SCOT;
- 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.

# LE NOUVEAU PÉRIMÈTRE DU SCOT

L'élaboration du SCOT, pour remplacer le Schéma directeur de Lille Métropole de 2002, a été lancée en 2008 à l'échelle de l'arrondissement de Lille couvrant la Métropole Européenne de Lille, les Communautés de communes du Carembault, de la Haute Deûle, du Pays de Pévèle, du Sud Pévèlois et de Weppes ainsi que la commune de Pont-à-Marcq.

La création de la Communauté de communes Pévèle Carembault (38 communes et environ 90 000 habitants) le 1<sup>er</sup> janvier 2014 a nécessité une modification des périmètres des deux SCOT concernés : celui du SCOT de Lille Métropole (anciennes CC Sud Pévélois, du Carembault et du Pays de Pévèle, ainsi que la commune de Pont-à-Marcq) et celui du SCOT du Douaisis (anciennes CC Cœur en Pévèle et Espace de Pévèle).

Partageant un bassin de vie commun avec la métropole lilloise et tournée majoritairement vers ce pôle d'emploi, la nouvelle Communauté de communes a décidé d'adhérer au Syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole en juin 2014. Neuf communes faisant antérieurement partie du Syndicat mixte du Grand Douaisis ont ainsi intégré le périmètre du SCOT. Cette modification a entrainé une modification des statuts du Syndicat mixte et la relance de la procédure d'élaboration du SCOT.

Lors du comité syndical du 15 janvier 2015, un diagnostic actualisé à l'échelle du territoire du SCOT a été présenté en assemblée aux délégués syndicaux. Fort de ce constat, le 6 février 2015, le Syndicat mixte du SCOT a prescrit l'élaboration du schéma, précisé les objectifs poursuivis et défini les modalités de concertation.

L'élaboration du SCOT ainsi lancée a pu s'appuyer sur une multitude de travaux et d'échanges précédents, dont notamment :

- la création de la base de données OCCSOL (l'observation de l'artificialisation du sol) à l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole en 2008. En 2015, cette dernière n'a pas uniquement été élargie au nouveau périmètre comme l'ensemble des données-clefs du SCOT, mais a également pu être mise à jour sur base des photos aériennes plus récentes (OCCSOL 2013 et 2015);
- la consultation internationale « Lille Métropole 2030 » qui s'est déroulée en 2012 et qui a permis au Syndicat mixte du SCOT de lancer un débat sur l'aménagement du territoire, en s'appuyant sur l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole et des experts et urbanistes français et européens de renommé.



# Le fonctionnement du Syndicat mixte

Le Syndicat mixte a été créé en 1991 pour élaborer le Schéma directeur de développement et d'urbanisme de l'arrondissement de Lille. Il a modifié ses statuts et son règlement intérieur, afin d'élaborer le SCOT.

Le Syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole était formé par quatre intercommunalités, souhaitant organiser ensemble l'avenir de leurs territoires :

- Métropole Européenne de Lille ;
- Communauté de Communes Pévèle Carembault ;
- Communauté de Communes de la Haute-Deûle ;
- Communauté de Communes de Weppes.

Depuis le 1er janvier 2017, la Communauté de Communes de Weppes a intégré la Métropole Européenne de Lille. Le Syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole se compose des membres suivants :

Le nombre de délégués du Syndicat mixte du SCOT Lille Métropole				
MEL (CC Weppes incluse)	43			
CC Pévèle Carembault	14			
CC Haute Deûle	3			
TOTAL	60 élus			

Suite à la loi NOTRe, portant "Nouvelle Organisation Territoriale de la République", la Communauté de Communes de Weppes n'existe plus depuis le 31 décembre 2016. Depuis le 1er Janvier 2017, les 5 Communes, Aubers, Bois-Grenier, Fromelles, Le Maisnil et Radinghem-en-Weppes ont intégré la Métropole Européenne de Lille. Dans le présent document, les mentions à la Communauté de Communes de Weppes doivent s'entendre comme « ancienne » Communauté de Communes de Weppes sans que cela ne modifie les orientations et objectifs notamment la ventilation du compte foncier.

Le Syndicat mixte a désigné l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole comme son outil technique pour les missions d'aide au fonctionnement du Syndicat et lui a confié le pilotage des travaux d'élaboration du SCOT.

### 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 L.101-1 à 2 du Code de l'urbanisme :

« Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Chaque collectivité publique en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences. Afin d'aménager le cadre de vie, d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources, de gérer le sol de façon économe, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de réduire les consommations d'énergie, d'économiser les ressources fossiles d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la biodiversité notamment par la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques, ainsi que la sécurité et la salubrité publiques et de promouvoir l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales et de rationaliser la demande de déplacements, les collectivités publiques harmonisent, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace. Leur action en matière d'urbanisme contribue à la lutte contre le changement climatique et à l'adaptation à ce changement. »

Conformément à l'article L.101-2 du Code de l'urbanisme, les Schémas de cohérence territoriale déterminent les conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable :

- l'équilibre entre le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux;
- l'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;
- la sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables; la qualité urbaine, architecturale et paysagère des entrées de ville; 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 en matière d'habitat, d'activités économiques, touristiques, 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 et de développement des transports collectifs;

 la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables, 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, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, et la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

# 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.

### Article L141-3 du Code de l'urbanisme. :

« Le rapport de présentation explique les choix retenus pour établir le Projet d'aménagement et de développement durables et le Document d'orientation et d'objectifs en s'appuyant sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services.

Il présente une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix 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 ».

Le rapport de présentation décrit l'articulation du Schéma avec les documents avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte.

Selon l'article R141-3 du Code de l'urbanisme, le rapport

### de présentation :

- décrit l'articulation du Schéma avec les documents mentionnés aux articles L131-1, L131-2 et les plans ou programmes mentionnés à l'article L122-4 du Code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte;
- 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, il intègre l'ensemble
   des documents, études, réflexions ou données dispo nibles localement. Il présente également une analyse de
   la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix dernières années précédant l'ap probation du Schéma et justifie les objectifs chiffrés de
   limitation de cette consommation compris dans le Document d'orientation et d'objectifs;
- 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 impré-



# **-**

# **SOMMAIRE**

LIVRE I

DIAGNOSTIC	9
ANALYSE ET JUSTIFICATION DE LA CONSOMMATION FONCIÈRE	207
ARTICULATION DU SCOT AVEC LES DOCUMENTS MENTIONNÉS À L'ARTICLE L 131-1 ET L 131-2	223
GLOSSAIRE, LISTE DES ABRÉVIATIONS, RÉFÉRENCES	263

LIVRE II - ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

MÉTHODOLOGIE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

ANALYSE DES INCIDENCES ET MESURES ENVISAGÉES POUR LES ÉVITER, RÉDUIRE OU COMPENSER

CRITÈRES, INDICATEURS ET MODALITÉS RETENUS POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SCOT

**RÉSUMÉ NON-TECHNIQUE** 





# Diagnostic du SCOT de Lille Métropole

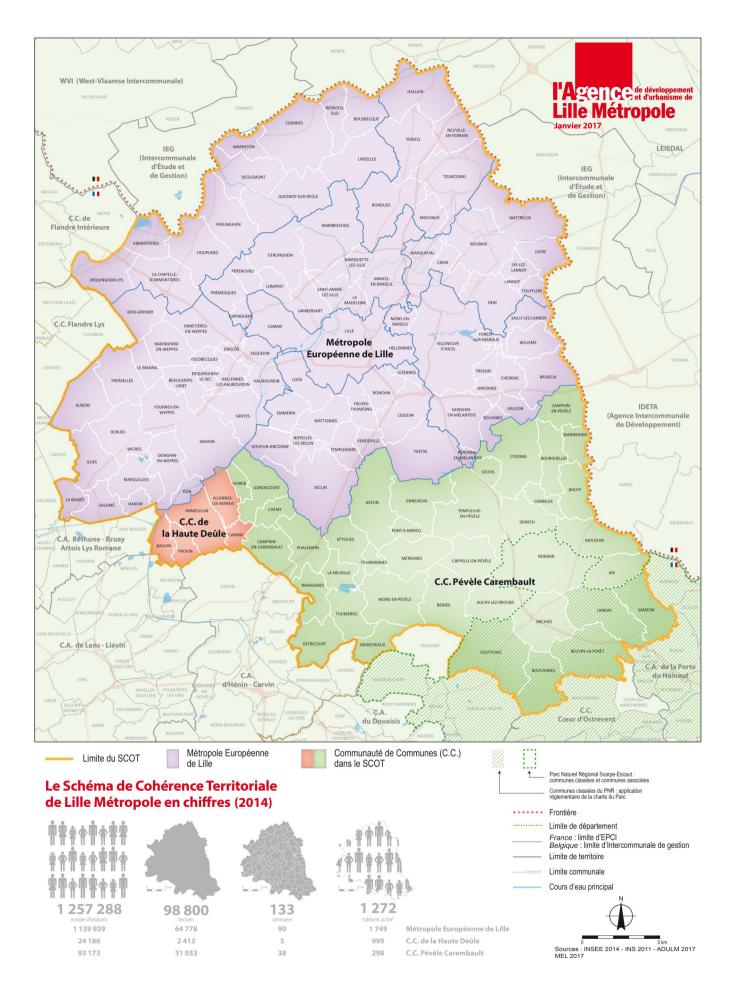




# **SOMMAIRE**

UNE MÉTROPOLE TRANSFRONTALIÈRE DANS L'EUROPE DU NORD-OUEST	13
LA MÉTROPOLISATION SE POURSUIT	19
L'ATOUT ATTRACTIVITÉ	25
UNE DÉMOGRAPHIE STABLE, UN MARCHÉ DE L'HABITAT TENDU,	
DES INÉGALITÉS SOCIALES QUI S'ACCENTUENT	
Une faible croissance de la population, une forte augmentation du nombre de ménages	31
La crise du logement	33
D'importantes inégalités sociales qui s'accentuent	39
Des politiques de l'habitat à poursuivre et renforcer	45
Quelle population dans 20 ans ?	
Les besoins en logements à l'horizon 2035	
UNE ÉCONOMIE EN MUTATION TOURNÉE VERS L'EXCELLENCE	55
Une métropole productive et marchande	57
Le développement d'une économie métropolitaine d'excellence	67
Vers un pôle universitaire de niveau international	77
Les besoins fonciers et immobiliers pour l'économie à l'horizon 2035 2035	83
L'AGRICULTURE, UNE ACTIVITÉ STRUCTURANTE CONFRONTÉE	
À DE PROFONDES MUTATIONS ET PRESSIONS	
Une surface agricole importante, des spécificités territoriales	
Une activité en pleine mutation	
Des enjeux environnementaux	95
Des opportunités pour l'agriculture périurbaine	97

UN TERRITOIRE ÉQUIPÉ	99
Lycées et collèges : des effectifs stabilisés, des besoins d'interventions encore importants	101
Sport et culture : une métropole bien équipée	105
Un développement commercial à mieux maîtriser	113
La couverture numérique : un enjeu d'aménagement du territoire	117
UNE MOBILITÉ DÉPENDANTE DE LA ROUTE,	
MAIS DES PRATIQUES DE DÉPLACEMENT QUI ÉVOLUENT	
L'accessibilité du territoire : des réseaux structurants en étoile qui convergent vers Lille	123
Des changements dans les pratiques de déplacements des habitants	129
Une prépondérance de la route et un allongement des distances	135
Un urbanisme dépendant de la voiture	139
Des conséquences environnementales importantes	141
Un nouveau contexte	143
LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT : UN ENJEU MAJEUR	147
Une qualité patrimoniale, urbaine et paysagère à renforcer	149
Plus d'espaces naturels et récréatifs, mais une biodiversité toujours menacée	157
Une ressource en eau à sécuriser, une qualité des eaux de surface à améliorer	161
Des risques et des nuisances mieux cernés	167
Des enjeux climatiques et énergétiques : la prise en compte tarde à se concrétiser	175
UNE MAÎTRISE DE L'ORGANISATION SPATIALE À RENFORCER	177
Un développement urbain peu polarisé	179
Le renouvellement urbain en marche	187
Un étalement urbain insuffisamment encadré	191
SYNTHÈSE DES ENJEUX DU SCOT -	
EVELICATION DES CHOIX PETENLIS DOLID ÉTABLIB LE DADD ET LE DOO	100







# 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 plus de 1 240 000 habitants en 2011. Il comprend la Métropole Européenne de Lille (1 114 000 habitants), les Communautés de communes Pévèle Carembault, de la Haute-Deûle et de Weppes.

# UNE MÉTROPOLE TRANSFRONTALIÈRE

La métropole est ancrée dans l'Europe du Nord-Ouest par sa localisation, son histoire et sa culture, mais aussi par ses caractères physiques : un réseau serré de villes de tailles diverses, une densité étalée, c'est-à-dire une densité forte, étendue sur une grande échelle, mais avec peu d'espaces de très forte densité bâtie ; une présence marquée de la maison individuelle, y compris dans les tissus urbains continus dont des pans entiers sont constitués d'ensembles de maisons de ville.

L'agglomération lilloise se prolonge en Belgique où elle comprend environ 967 000 habitants, soit, avec la partie française, près de 2,2 millions d'habitants. L'agglomération est ainsi, si on la considère globalement, la deuxième en France après celle de Paris, mais avant Lyon et Marseille. Elle est aussi la principale métropole transfrontalière de l'Europe occidentale. Elle s'étend sur deux aires linguistiques, française et néerlandaise, et sur trois régions : les Hauts-de-France côté français, et côté belge, la Flandre néerlandophone et la Wallonie francophone. Si la frontière linguistique est, semble-t-il, très ancienne, le tracé de la frontière politique entre France et Belgique résulte de l'arrêt mis à la conquête de la région par le roi de France en 1713. Pas plus que la frontière linguistique, elle ne correspond à une limite géographique nette si ce n'est, au nordouest, le tracé de la Lys, rivière de faible largeur et axe de circulation plus que barrière physique. Sur une grande part de cette frontière, notamment entre Tourcoing (France) et Mouscron (Belgique), mais aussi entre Armentières (France) et Ploegsteert (Belgique) ou entre les villes jumelles de la vallée de la Lys - Halluin (France) et Menen (Belgique), Comines (France) et Comines (Belgique) - le tissu urbain ne présente ni discontinuité ni rupture de densité.

# AU CŒUR D'UNE VASTE AIRE MÉTROPOLITAINE

La proximité de l'ancien Bassin minier et de son réseau de villes est une autre donnée majeure. Le centre de 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.

De fait, la métropole lilloise est placée au cœur d'une aire métropolitaine qui, avec les agglomérations d'Arras, de Cambrai et Maubeuge, dépasse 2,8 millions d'habitants pour le seul versant français. Cet ensemble reprend et élargit « l'aire urbaine centrale » de la région, déjà évoquée dans les documents de planification des années 70.

Avec le versant belge, la population de l'Aire métropolitaine de Lille dépasse les 3,9 millions d'habitants.

C'est de plus en plus à cette échelle que vivent et travaillent les habitants et les entreprises. Les brefs rappels démographiques et géographiques précédents posent donc d'emblée une question clé pour le SCOT : celle de la cohérence à plus grande échelle, celle notamment de l'Aire métropolitaine de Lille et de la Région Hauts-de-France.

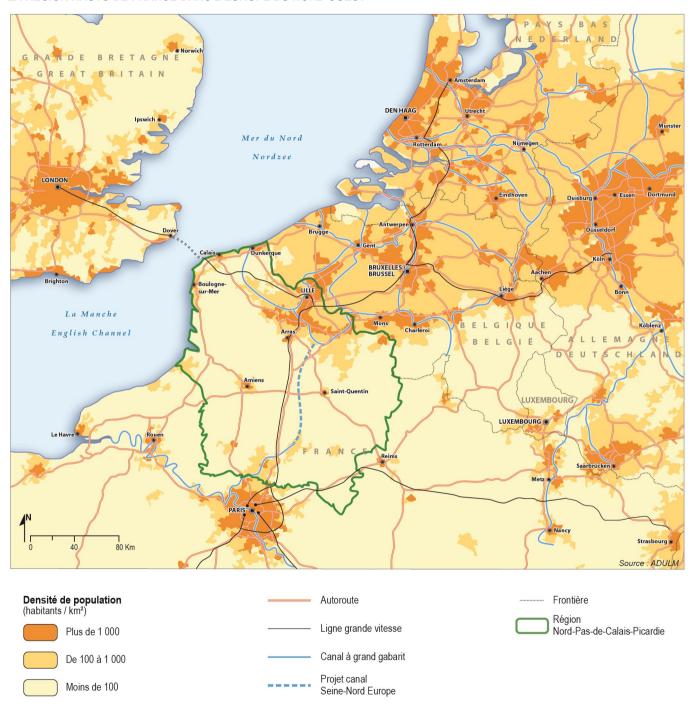
# **UNE SITUATION STRATÉGIQUE**

La métropole lilloise constitue, en tant que capitale des Hauts-de-France, le premier pôle urbain et économique. Elle représente un quart de l'emploi de la région, de la masse salariale et du PIB régional. Longtemps confinée par la frontière à l'extrémité nord du pays, elle a eu un rayonnement essentiellement limité à sa région. L'Europe a ouvert les frontières et redessiné les cartes géographiques. L'influence de la métropole s'exerce de plus en plus nettement sur les régions belges voisines et elle joue désormais pleinement le rôle de grand carrefour des réseaux de transports.

Les autoroutes la relient directement aux principaux centres économiques du nord de l'Europe. Proche de Bruxelles (100 km), elle est équidistante de Londres, de



# LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE DANS L'EUROPE DU NORD-OUEST







Paris et de la Randstad Holland (environ 250 km), et à peine plus éloignée des grands centres de Rhénanie du Nord-Westphalie (350 km environ).

Le développement récent du réseau ferroviaire à grande vitesse a considérablement renforcé sa position de carrefour grâce à l'ouverture du tunnel sous la Manche et des nouvelles lignes nord-européennes. De centre à centre, Lille est à 1h20 de Londres, 1 heure de Paris et 34 mn de Bruxelles. Les liaisons avec les grandes villes françaises, notamment Lyon et Marseille, sont fréquentes et rapides (respectivement 3h et 4h30 environ). De grands centres européens, comme Amsterdam et Cologne, sont aujourd'hui accessibles en moins de 3 heures depuis la gare de Lille Europe. L'atout puissant de ces liaisons rapides avec ces grandes capitales politiques et économiques est consolidé par l'atout carbone du déplacement ferroviaire.

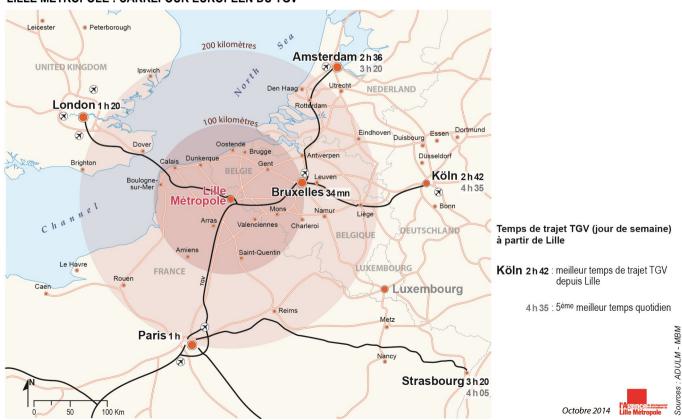
Le projet de canal Seine-Nord, une fois réalisé, devrait transformer les liaisons fluviales de la métropole entre Paris et l'Europe du Nord et renforcer le potentiel économique du territoire. Il devrait également permettre de développer la voie d'eau et participer au report modal et à un déplacement plus durable du transport de marchandises sur longue distance.

# DES PARTENARIATS POUR UN DÉVELOPPEMENT PLUS COHÉRENT

Sa situation géographique et son rôle particulier dans l'espace régional ont conduit la Métropole Européenne de Lille à jouer un rôle pionnier dans la mise en place de partenariats avec les territoires voisins, en France et en Belgique, afin de favoriser un développement coordonné.

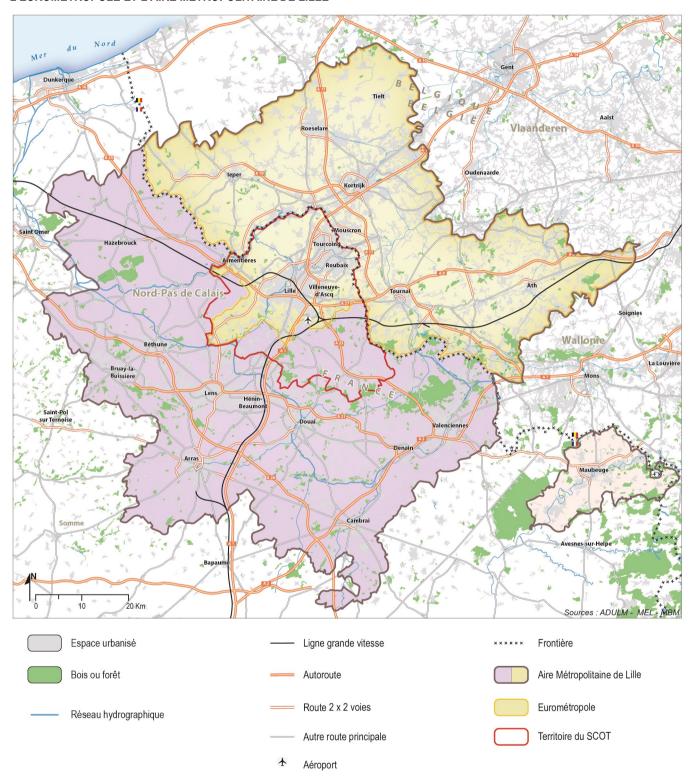
Une coopération suivie s'est ainsi engagée avec les structures intercommunales belges voisines, dès 1991, au sein de la Conférence permanente intercommunale transfrontalière (COPIT), structurée en association en 2002. Cette coopération a débouché en janvier 2008 sur la création de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, premier Groupement européen de coopération transfrontalière (GECT), qui rassemble 14 partenaires : la Métropole Européenne de Lille et les 4 intercommunales belges riveraines, l'État français, la Région Nord-Pas de Calais, le Département du Nord et, côté belge, l'État fédéral, les Régions Flamande et Wallonne, la Communauté française de Belgique et les Provinces de Flandre occidentale et de Hainaut. Parmi les objectifs du GECT figurent l'harmonisation du développement et l'effacement de « l'effet-frontière ».

# LILLE MÉTROPOLE : CARREFOUR EUROPÉEN DU TGV





# L'EUROMÉTROPOLE ET L'AIRE MÉTROPOLITAINE DE LILLE







Plus récemment, les liens avec les agglomérations de « l'Arc Sud » (celles de l'ancien Bassin minier de Béthune à Valenciennes, et d'Arras, de Cambrai et Maubeuge) se sont développés en parallèle. Un partenariat large et souple s'est ainsi mis en place suite à l'appel à coopération métropolitaine lancé par la Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR) en 2004. L'association « Aire Métropolitaine de Lille », créée fin 2007, rassemble :

- 11 Établissement publics de coopération intercommunale: les Communautés urbaines d'Arras et Lille; les Communautés d'agglomération de l'Artois, de Lens-Liévin, d'Hénin-Carvin, du Douaisis, de Valenciennes Métropole, de la Porte du Hainaut, de Cambrai et de Maubeuge Val de Sambre et la Communauté de communes Cœur d'Ostrevent;
- la Région Nord-Pas de Calais;
- les Départements du Nord et du Pas-de-Calais.

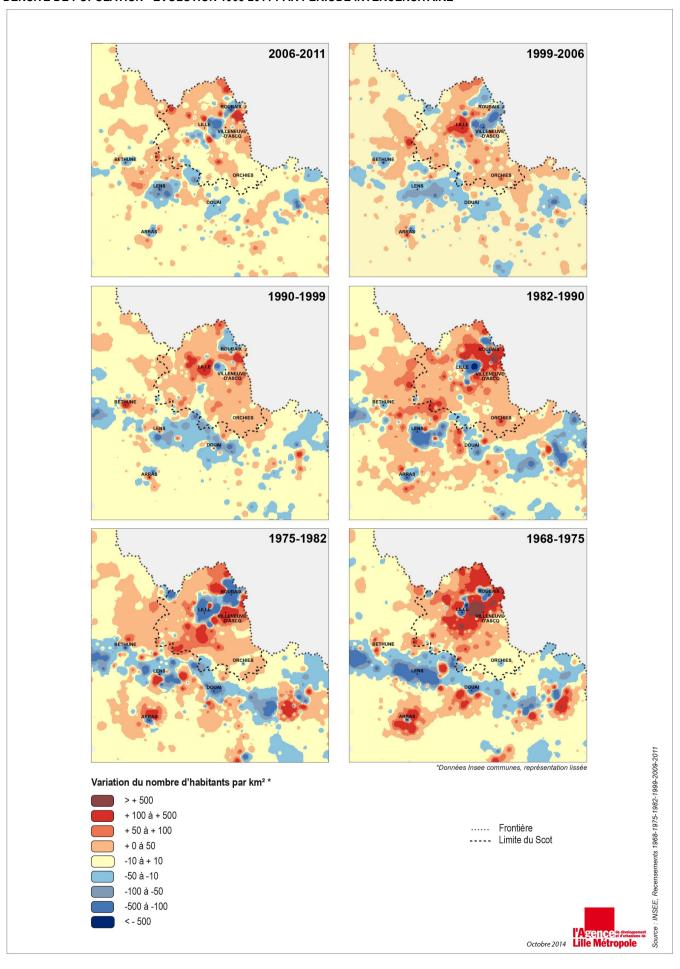
Les intercommunales belges de l'Eurométropole y sont associées, en position d'observateurs. Les objectifs de l'association sont aujourd'hui limités à la réflexion et aux études communes, mais elle peut préfigurer une coopération active et stratégique à l'échelle de l'espace de vie des habitants et des usagers de la métropole lilloise.

Une autre forme de partenariat à caractère plus local a été menée par le Pays pévélois, doté d'une charte en 2008, et qui a préfiguré la création d'un nouvel EPCI : la Communauté de communes Pévèle Carembault (2014).

Avec la création de cette nouvelle intercommunalité, 6 communes du SCOT sont désormais concernées par le Parc naturel régional Scarpe-Escaut. La charte du Parc, adoptée pour la période 2010-2022, représente l'engagement commun et désormais transfrontalier, autour d'une stratégie partagée pour l'avenir de ce secteur, particulièrement riche de son patrimoine naturel et paysager.



# DENSITÉ DE POPULATION - ÉVOLUTION 1968-2011 PAR PÉRIODE INTERCENSITAIRE







# LA MÉTROPOLISATION SE POURSUIT

# UN CHANGEMENT D'ÉCHELLE GÉOGRAPHIQUE

Le « territoire vécu » (c'est-à-dire l'espace dans lequel chacun habite, travaille, étudie, fait ses achats, se distrait, etc.) s'est beaucoup élargi dans les métropoles occidentales au cours des dernières décennies. Le développement urbain, l'élargissement des bassins d'habitat et d'emploi, l'augmentation du temps libre, la multiplication des lieux d'attraction de toutes natures (professionnels, commerciaux, de loisirs...) et le renforcement massif des réseaux de transports ont entraîné une croissance de la mobilité, en voiture principalement. Ces changements ont particulièrement concerné la métropole lilloise ; les déplacements internes à la métropole se sont développés, mais aussi les déplacements d'échanges avec les nombreux pôles urbains proches, en France et en Belgique.

# L'élargissement du marché résidentiel et la périurbanisation

En une quarantaine d'années, les zones d'habitation se sont progressivement étendues dans le territoire du SCOT et au-delà.

Ce phénomène s'est développé à partir des années 70, quand les « baby-boomers » ont quitté les villes centres et les grands ensembles de logements issus des opérations publiques d'urbanisme (Zones d'urbanisation prioritaire [ZUP] et Zones d'aménagement concerté [ZAC]) pour la ville nouvelle de Villeneuve d'Ascq en construction, mais également pour les communes périphériques, afin d'accéder à la propriété en maison individuelle. Cette accession a également été favorisée par la création en périphérie, le long des axes routiers, de centres commerciaux et de zones d'activités. Après la crise des années 80, la reprise du marché de l'accession dans les années 90 a intensifié le mouvement de périurbanisation qui s'est étendu à des territoires de plus en plus éloignés des centres, mais devenus facilement accessibles par la route.

Ce processus de périurbanisation se poursuit aujourd'hui et s'étend toujours un peu plus loin des centres, l'engouement des familles avec enfants pour la maison individuelle restant puissant, alors même que l'offre de grands logements en ville est restreinte et leurs prix élevés dans les secteurs les plus attractifs. Des villes-centres historiques

comme Roubaix et Tourcoing n'ont pas réussi a capté suffisamment ce potentiel considérable de candidats à l'accession. L'extension vers les territoires voisins progresse donc toujours, même si son rythme s'est modéré, créant peu à peu un tissu résidentiel interstitiel très consommateur d'espace entre la métropole et le Bassin minier.

Selon l'Insee, 40 000 personnes habitant en 2008 dans l'un des huit territoires français voisins de la métropole lilloise (Arrageois, Artois, Avesnois, Cambrésis, Douaisis, Flandre Intérieure, Lens-Liévin Hénin-Carvin et Valenciennois) résidaient dans la métropole en 2003. En sens inverse, celle-ci accueille en 2008, 30 000 personnes qui habitaient ces territoires en 2003.

Les mouvements de sortie du territoire du SCOT concernent la plupart des catégories d'âge, mais particulièrement les 35-50 ans et les ménages avec enfants ; les mouvements vers la métropole concernent surtout les jeunes (18-34 ans), les personnes seules et les ménages sans enfant ; la part des étudiants dans ces populations est très importante.

Le nombre des ménages venant du territoire du SCOT est également croissant dans les régions frontalières belges. En 2011, 29 600 français sont domiciliés dans les territoires belges voisins (soit un quart des français habitant en Belgique), et leur nombre est en augmentation (+10% en 5 ans). 85% des français résidant dans la partie belge de l'Aire métropolitaine de Lille habitent en Wallonie picarde où ils représentent près de 8% de la population. Cette part est beaucoup plus importante dans les communes frontalières: environ 2 600 français habitent à Estaimpuis, soit 26% de la population communale, plus de 4 400 à Comines-Warneton, soit 25% de la population, ou encore plus de 9 600 à Mouscron, soit 17% de la population.

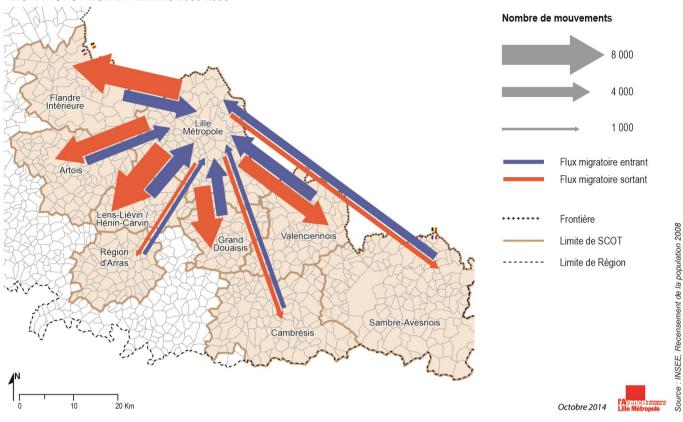
## L'élargissement du bassin d'emploi

Comme le bassin d'habitat, le bassin d'emploi s'est élargi avec la facilité de se déplacer, en voiture surtout, mais aussi par les transports en commun. Il s'étend, progressivement, au-delà de la métropole, sur l'aire métropolitaine transfrontalière.

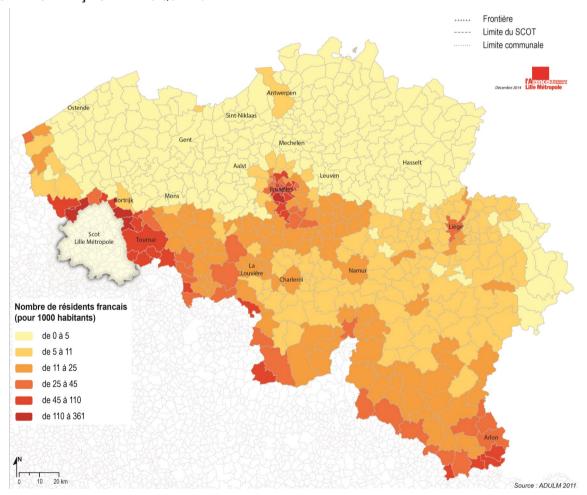
En 2011, plus de 71 000 personnes viennent travailler quotidiennement dans la métropole lilloise, dont un peu plus du tiers à Lille même, depuis les territoires voisins de







# LES RÉSIDENTS FRANÇAIS EN BELGIQUE - 2011





Flandre intérieure, de l'Artois, de Lens-Liévin Hénin-Carvin, du Douaisis et du Valenciennois. Dans l'autre sens, 26 000 personnes vont quotidiennement, depuis le territoire du SCOT, travailler dans ces territoires limitrophes.

Ces échanges restent modérés au regard des effectifs -437 000 personnes - résidant et travaillant dans la métropole, mais ils augmentent bien plus rapidement que la population ou le nombre des emplois. Ainsi, de 1999 à 2011, la métropole a connu une hausse de 2,5% de sa population et de 12,5% du nombre des emplois. Ces chiffres sont de 0,1% et de 11,5% respectivement pour l'ensemble des zones limitrophes, mais le nombre de résidants de ces zones travaillant dans la métropole a crû de 40%, et celui des habitants de la métropole travaillant dans ces zones, de 23%. La plus forte hausse concerne les échanges avec le Valenciennois, zone qui a connu la croissance maximale du nombre des emplois entre 1999 et 2011 (+17%) : de 3 800 en 1999, le nombre des résidents de la métropole travaillant dans le Valenciennois est passé à 5 700 en 2011, soit +48%; en sens inverse, la croissance est aussi très marquée: +52% (de 7 200 à 11 000 échanges).

À plus longue distance, mais toujours dans l'Aire métropolitaine de Lille, ces échanges sont moins nombreux et principalement « entrants » : en 2011, 2 300 personnes viennent travailler depuis l'Arrageois et 1 800 se déplacent en sens inverse ; 1 900 viennent de l'Avesnois et 780 en sens inverse ; 1 800 viennent du Cambrésis et environ 500 en sens inverse. Pour ces trois territoires, les flux d'échanges entrants dans la métropole croissent bien plus rapidement (de 4 100 à 5 900 déplacements de 1999 à 2011, soit +45%), que les flux sortants (+9%, soit autour de 3 000 déplacements quotidiens).

Enfin, 12 700 personnes (dont un quart de Belges environ) partent quotidiennement de la métropole lilloise pour travailler en Belgique. Près de 9 000 habitent la zone d'emploi de Roubaix Tourcoing et occupent des emplois principalement situés en Flandre; près de 3 700 habitent la zone d'emploi de Lille et se dirigent essentiellement vers Mouscron et Tournai.

# UNE SPÉCIALISATION SOCIO-PROFESSIONNELLE

# Une concentration de cadres et professions intellectuelles supérieures... mais aussi de populations fragilisées

La croissance du niveau de qualification et les mouvements migratoires se traduisent par une certaine « spécialisation socioprofessionnelle » de la population. Le territoire du SCOT accueille ainsi en 2011, 50% des cadres et professions intellectuelles supérieures résidant dans la région, pour 31% de la population totale. Mais cette proportion s'accroît désormais lentement (48% en 1999, 42% en 1975). La part des employés de la région résidant dans la métropole est de 30% en 2011 et elle est en léger recul (32% en 1999). Celle des ouvriers (25% en 2011) se restreint avec la « tertiarisation » de l'économie et la montée des prix et loyers des logements.

Mais la part croissante des catégories socioprofessionnelles aisées ne doit pas faire oublier l'importance des populations résidantes en difficulté, autre facette classique de la métropolisation. La métropole regroupe ainsi une part importante des territoires de Zones urbaines sensibles (ZUS) de la région et 47% de la population régionale résidant dans ces zones en 2008.

En fait, les « spécialisations sociodémographiques » du territoire se développent dans les deux sens ; elles sont surtout lisibles à une échelle géographique plus fine, au travers des différences marquées entre les quartiers, analysées dans les chapitres suivants.

### Le regroupement des emplois stratégiques

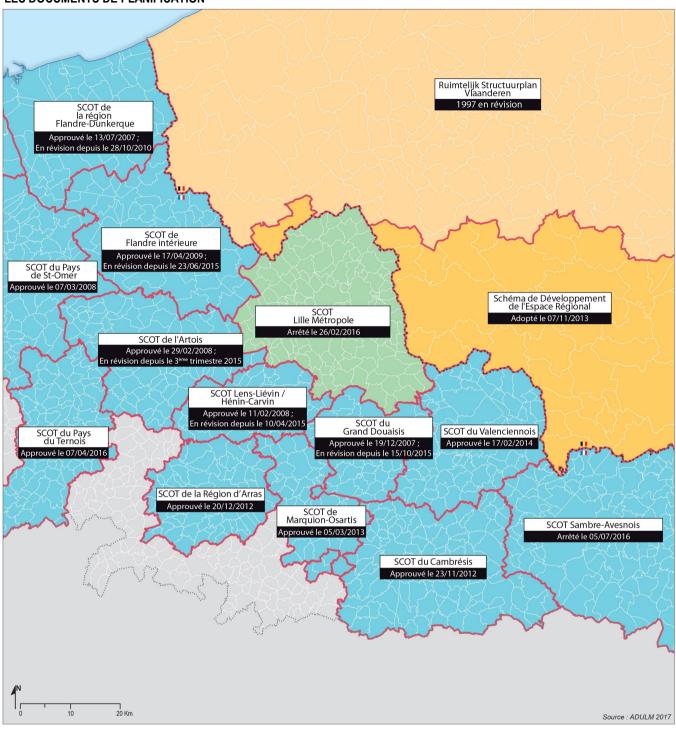
L'extension du bassin d'emploi va également de pair avec une spécialisation économique du territoire. Le territoire du SCOT concentre ainsi, dans l'agglomération lilloise surtout, les fonctions métropolitaines, notamment les principaux pôles tertiaires et leurs emplois de cadres.

En 2011, il accueille 39% des emplois des professions intermédiaires pour 36% environ des emplois régionaux ; la surreprésentation est surtout marquée pour les cadres, avec 52% des cadres régionaux, et cette part continue de s'accroître (48% en 1999). La part du territoire est encore supérieure pour les cadres des fonctions métropolitaines stratégiques : 59% des emplois régionaux en 2011, contre 55% en 1999.

Parallèlement, la part des employés travaillant dans le péri-



# LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION



### Limites administratives

Limite de Scot

+++++ Frontière

..... Limite de région





mètre du SCOT - 35% du total régional - est en légère baisse (37% en 1999). La part des emplois ouvriers, nettement plus faible (27% en 2011), recule encore, les pôles d'emplois ouvriers étant souvent situés dans le Bassin minier, comme c'est le cas de l'automobile ou de la construction ferroviaire, ou en Flandre.

# L'ACCROISSEMENT DES FLUX DE DÉPLACEMENTS ET LA CONGESTION DU RÉSEAU ROUTIER PRINCIPAL

L'élargissement des bassins d'habitat et d'emploi génère, comme on l'a vu, la croissance rapide des déplacements domicile-travail entre la métropole et son environnement, mais aussi la croissance du nombre et de la longueur des mouvements liés au commerce, aux activités professionnelles, aux loisirs, etc.

L'enquête « cordon », réalisée en 2007<sup>1</sup>, a chiffré ces échanges à 350 000 mouvements quotidiens de véhicules légers, et 37 500 de poids lourds entrant et sortant des limites de l'arrondissement. Cela correspond à une croissance de 23% des échanges routiers depuis 1998 (véhicules légers et poids lourds), soit une augmentation moyenne annuelle de 2,3% par an. Les distances parcourues se sont aussi allongées : la longueur moyenne des déplacements d'échange entre la métropole et les autres territoires de la région a progressé de 7% pour atteindre 41 km en 2007. Le lien domicile-travail est le principal motif des échanges (34% des déplacements, 42% si on ajoute les affaires professionnelles).

L'essentiel de ce trafic d'échange (70% des véhicules légers et 90% des poids lourds) utilise le réseau principal (autoroutes et RN41) qui connaît régulièrement, aux heures de pointe ou en cas d'incident, des épisodes de congestion pouvant aller jusqu'à la paralysie. Le réseau secondaire se retrouve dans ce contexte également impacté.

Lors des enquêtes précédentes, les flux entrants dominaient largement parmi les flux d'échanges en période de pointe du matin, traduisant la forte attraction métropolitaine; avec le temps, les flux sortants deviennent de plus en plus importants (45% en 2007), autre signe de progression de l'intégration de l'aire métropolitaine de Lille.

Les flux d'échanges par les transports en commun ont, eux aussi, beaucoup augmenté. En 2011, 12 800 personnes venaient travailler chaque jour dans la métropole par les transports en commun depuis les territoires des SCOT voi-

sins, soit une augmentation de 24% en 5 ans. Dans le sens inverse, 2 600 personnes partent de la métropole, soit 30% de plus en 5 ans (+135% depuis 1999).

Cette évolution se relie, pour l'essentiel, à l'augmentation du trafic du réseau TER qui s'est accélérée au cours de la dernière décennie avec le renforcement (quantitatif et qualitatif) de l'offre, à l'initiative de la Région Nord-Pas de Calais. Depuis 2000, des services TER-GV à destination des trois agglomérations du littoral et d'Arras ont été mis en place et ont permis de réduire de moitié les temps de parcours antérieurs. Quotidiennement, ce sont près de 500 trains qui partent ou arrivent de Lille Flandres, en provenance ou à destination des principales gares de la région.

# VERS UNE COHÉRENCE TERRITORIALE À GRANDE ÉCHELLE ?

La métropolisation est donc à l'œuvre ; les liens et interactions entre l'agglomération de Lille et les territoires qui l'environnent s'accroissent. La vie quotidienne des habitants et les activités des entreprises prennent place dans un espace qui dépasse les limites du SCOT, pour concerner l'aire métropolitaine de Lille.

La question posée est bien celle de la cohérence de l'aménagement et du développement à cette échelle de l'aire métropolitaine.

En effet, l'ensemble des territoires français voisins de la métropole lilloise s'est doté progressivement de SCOT entre 2007 et 2014 : les SCOT de la Flandre intérieure, de l'Artois, de Lens-Liévin Hénin-Carvin, du Grand Douaisis (entré en révision en 2014), de Valenciennes, Arras, Cambrai et Maubeuge. Côté belge, les documents équivalents sont de compétence régionale. Le Schéma de développement de l'espace régional (SDER) wallon approuvé en 2013 souligne l'importance de la métropole lilloise pour le développement territorial régional. Quant au Structuurplan flamand, le document datant de la fin des années 90 est actuellement en révision.

S'il est nécessaire d'ouvrir un dialogue avec les territoires voisins pour élaborer le SCOT métropolitain, il apparaît difficile d'assurer une pleine cohérence des projets de développement dans la génération actuelle des SCOT, puisque la totalité de ceux-ci est achevée. Mais beaucoup peut être fait dans le cadre de la mise en œuvre de ces documents ou de leur révision, en tout cas sur le territoire français. Les derniers textes règlementaires prévoient en

<sup>1-</sup> L'enquête « cordon » est établie à l'échelle de l'arrondissement de Lille ; elle devrait être renouvelée en 2016.



effet un suivi plus régulier de l'évolution des territoires, qui peut être l'occasion de démarches communes préparant, le cas échéant, des modifications ou révisions coordonnées.

En 2013, la loi ALUR facilite le travail entre territoires limitrophes :

- les SCOT voisins font désormais partie des personnes publiques associées (PPA) à l'élaboration du SCOT de Lille Métropole;
- les territoires belges peuvent être associés en amont de l'arrêt du projet du SCOT, sans passer comme auparavant par une saisine entre États.

L'interSCOT « Terres du Nord » a été créé en 2009 par les Syndicats des SCOT de l'Artois, de Lens-Liévin Hénin-Carvin et du Grand Douaisis, désormais rejoints par celui de la région d'Arras. Le Syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole a déjà retenu le principe d'une adhésion à cette initiative. L'objectif de l'interSCOT est « d'asseoir la mise en œuvre des SCOT et d'ouvrir des pistes de réflexion à une nouvelle échelle ». Ce partenariat pourrait constituer une base politique pour coordonner la mise en œuvre d'une partie des schémas existants, autour de la métropole lilloise.

Les coopérations engagées, aux niveaux de l'Eurométropole et de l'Aire Métropolitaine de Lille, peuvent offrir des cadres adaptés à un travail partenarial sur la cohérence de l'aménagement. Les deux dispositifs ont d'ailleurs inscrit à leurs programmes de travail cette recherche de cohérence dans différents domaines comme l'économie, la trame verte et bleue, le transport de personnes et de marchandises. Mais aucun des dispositifs n'a engagé un travail global sur la cohérence en matière d'aménagement et de développement territorial. Ce constat a poussé l'État à lancer en 2009 une démarche qui consiste à élaborer un cadre de cohérence pour l'aménagement et les transports à l'échelle plus vaste de l'aire métropolitaine lilloise.

Le travail a été dirigé par un comité de pilotage associant d'abord à l'État, la Région Nord-Pas de Calais, les deux départements (Nord et Pas de Calais), l'association Aire Métropolitaine de Lille et la Métropole Européenne de Lille, puis élargi à l'ensemble des EPCI du territoire. Les Syndicats de SCOT ont participé aux travaux. L'État a mené en partenariat avec l'ensemble des structures concernées, un inventaire des projets de développement urbain ou économique, de transport et de trame verte, ce « scénario des dynamiques engagées » devant servir de base à la poursuite de la démarche. Des pistes de réflexion en vue de l'élaboration du cadre de cohérence ont été débattues en 2013, mais l'absence de consensus quant à la poursuite du travail partenarial a entraîné l'arrêt du processus en décembre 2013. Les travaux menés en commun pourraient cependant contribuer utilement à la mise en œuvre coordonnée des documents de planification évoquée ci-dessus et, à terme, à l'élaboration partagée d'un document commun de cohérence.

Au-delà de la dimension de l'aire métropolitaine, le futur SCOT, document cadre du développement de la capitale des Hauts-de-France, doit prendre en compte les liens avec l'ensemble de la région. Le Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT), actualisé en 2013 par le Conseil Régional, mentionne le rôle spécifique de la métropole lilloise pour sa région et l'intérêt de la coopération à l'échelle de l'aire métropolitaine. Il se décline en stratégies, comme celles relatives à la trame verte et bleue et au climat, ou en schémas thématiques : transport, développement économique et enseignement supérieur-recherche. Ces documents font l'objet de procédures d'élaboration largement ouvertes, mais demeurent pour le moment non opposables.



# -

# L'ATOUT ATTRACTIVITÉ

La métropolisation, c'est aussi la participation aux échanges et aux concurrences, de toutes natures, entre métropoles françaises et européennes, dans un contexte général de globalisation. Clairement positionnée sur la carte de l'Europe par les grandes infrastructures de transports qui la desservent, Lille connaît un rayonnement croissant, notamment dans les domaines de la culture et de l'économie.

Si elle dispose de nombreux atouts, la métropole lilloise garde aussi des points faibles qu'elle doit surmonter.

Le déficit migratoire, déjà ancien, s'accentue. Il concerne tous les âges, à l'exception des 18 à 21 ans, attirés par les possibilités d'études et formation. Mais beaucoup d'étudiants quittent la métropole à la fin de leur formation, ce qui explique le déficit particulièrement important observé pour les 22-34 ans, surtout les plus jeunes d'entre eux. Le déficit migratoire concerne toutes les catégories socioprofessionnelles, mais il est un peu plus fort pour les cadres, ce qui peut s'expliquer pour partie par un niveau de rémunération plus faible que dans d'autres villes et régions, l'Ile-de-France en particulier. Ainsi, entre 2003 et 2008, selon l'Insee, 1 300 cadres (en moyenne annuelle) ont quitté la métropole pour l'Ile-de-France, alors que dans le même temps, 740 seulement ont fait le trajet inverse. Ces chiffres traduisent un net déséquilibre, même s'ils doivent être relativisés<sup>2</sup>.

L'économie de la métropole a connu une véritable mutation, de l'industrie au tertiaire, et sa transformation se poursuit activement. Cependant, le chômage reste élevé et la part des cadres parmi les emplois, inférieure à celles d'autres grandes agglomérations, notamment pour les cadres des fonctions métropolitaines ; l'économie résidentielle, en plein développement, doit encore progresser.

Toutes ces données soulignent l'importance de poursuivre le renforcement de l'attractivité métropolitaine. Pour cela, la métropole peut s'appuyer sur les nombreux atouts qu'elle a su affirmer au cours des dernières années pour changer son image et accroître sa notoriété, pour être reconnue parmi les métropoles de rang européen.

# LA CULTURE ET LES GRANDS ÉVÉNEMENTS

La culture a joué et joue toujours un rôle primordial dans le nouveau rayonnement métropolitain. Lille 2004, capitale européenne de la culture, a attiré les regards du monde entier et sa réussite reste une référence. Avec 9 millions de participants au total, Lille 2004 a été un immense succès populaire et a donné l'image d'une métropole capable d'associer innovation et création artistique, avec une très large participation du public.

Dix ans après, Lille 3000 poursuit cet élan : près d'un million de personnes ont participé à chacune des trois éditions - celle de 2006, consacrée à l'Inde, celle de 2009 « Europe XXL » et l'édition de 2012 « Fantastic » qui n'a pas démenti ce succès. L'exposition de la collection Pinault, en 2008, celle de la collection Saatchi, fin 2010, puis des remarquables collections privées flamandes en 2014, montrent que Lille compte dans le domaine de l'art contemporain, une position illustrée de façon permanente par Le Fresnoy, studio national des arts contemporains, à Tourcoing.

La métropole compte une panoplie exceptionnelle de musées. Trois d'entre eux figurent régulièrement aux premiers rangs des classements des musées de France<sup>3</sup>: le Palais des Beaux-Arts de Lille, La Piscine, Musée d'art et d'industrie André Diligent, de Roubaix et le LaM, Musée d'art moderne de Lille Métropole à Villeneuve d'Ascq. On note également dans les cent premières places de ce classement la présence du Musée des Beaux-Arts de Tourcoing et celle du Musée de l'Hospice Comtesse à Lille.

Les musées présents sur le territoire de l'Aire métropolitaine de Lille dont Le Louvre Lens, inauguré fin 2012, ainsi que le classement du Bassin minier au patrimoine mondial de l'Unesco, apportent, à peu de distance, un complément considérable à ce patrimoine.

<sup>2-</sup> À la question du recensement de 2008 « Où habitiez-vous 5 ans auparavant ? », un cadre toulousain, s'il répond « Lille », augmentera le déficit des cadres de la métropole lilloise vers la France. Or, il est possible que ce cadre, lorsqu'il était à Lille, et lorsqu'il en est parti, était encore étudiant. La forte présence des étudiants dans la métropole lilloise apparaît donc un facteur d'exagération du déficit migratoire chez certaines catégories.

<sup>3-</sup> Source: Journal des Arts juin 2012

La métropole a également montré sa capacité à créer et faire vivre de très grands événements, à l'exemple de la Route du Louvre (créée en 2006, organisée par la Ligue Nord-Pas de Calais d'athlétisme) ou du Forum mondial de l'économie responsable (né en 2007, organisé par le réseau Alliances<sup>4</sup>), manifestations annuelles soutenues par les pouvoirs publics et le monde des entreprises.

# LES GRANDS ÉQUIPEMENTS

Après le renforcement spectaculaire des équipements culturels, c'est le domaine du sport qui se transforme par la livraison d'équipements majeurs comme le Grand Stade, à Villeneuve d'Ascq, qui accueille les grands matchs, mais aussi les sports en salle et les spectacles, ou encore le vélodrome de Roubaix. La métropole est ainsi dotée d'une armature d'équipements capables d'attirer les grandes compétitions nationales et internationales, à commencer par l'Euro 2016 de football. Ce panel pourra être complété d'un bassin olympique ou encore d'un palais omnisport.

### LES PROJETS D'AMÉNAGEMENT

De nombreuses réalisations récentes dans le domaine de la reconquête urbaine et de l'aménagement sont reconnues, en France et au-delà, pour leur caractère innovant et le succès de leur mise en œuvre.

C'est le cas des grands projets urbains, et d'abord d'Euralille, qui est visité et discuté par toute l'Europe, de l'opération des Rives de la Haute-Deûle, à Lille-Lomme, retenue au palmarès national des éco-quartiers en 2009, ou du site de l'Union, à Roubaix Tourcoing et Wattrelos, mentionné dans ce même palmarès, qui héberge le Centre européen des textiles innovants (CETI) inauguré en 2012. C'est aussi le cas du Parc de la Deûle, qui a cumulé prix national du paysage et grand prix du paysage du Conseil de l'Europe, en 2009, et connaît un très important succès public. La métropole est aussi renommée pour ses réalisations depuis une vingtaine d'années dans le domaine du renouvellement urbain, comme Le nouveau Mons, lauréat du concours Écoquartier en 2011.

# L'ÉCONOMIE

Dans le domaine économique, Lille a les atouts liés à la taille de son agglomération : des activités très diverses, un marché de l'emploi important, de nombreux cadres. La métropole est également un centre majeur de décision économique : 77 sièges d'entreprises de plus de 500 salariés, dont plusieurs grands groupes locaux, notamment dans les domaines de la grande distribution, de l'agroalimentaire, du e-commerce... et six pôles de compétitivité, réunissant un nombre élevé d'emplois stratégiques. Selon une étude de l'INSEE, les entreprises implantées dans la métropole contrôlent 400 000 emplois environ en France et à l'étranger. Particulièrement dynamique pour la création d'entreprises, la métropole est l'une des préférées des entrepreneurs : la 11<sup>e</sup> en Europe en 2010, la 2<sup>e</sup> en France après Lyon<sup>5</sup>.

## LE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE

Tous les facteurs ci-dessus expliquent la croissance de l'activité touristique de la métropole et de ses infrastructures d'accueil. Le parc de chambres classées (6 850) a augmenté de 10,7% entre 2000 et 2012, avec une forte montée en gamme : +32% de chambres 3 étoiles, 3,5 fois plus de chambres 4 et 5 étoiles. Le nombre de nuitées en hôtels a crû de 15,3% entre 1999 et 2011, pour se stabiliser autour de 2,2 millions par an, dont les deux tiers environ pour la clientèle d'affaires. Le nombre des participants aux diverses rencontres et réunions, du séminaire d'entreprise à la conférence internationale, a été estimé entre 500 000 à 600 000 personnes par an.

### L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIFUR

Avec un peu plus de 107 000 étudiants (soit 65% des effectifs régionaux), la métropole constitue un pôle d'enseignement supérieur de premier ordre proposant une offre de formation complète, publique et privée. La population étudiante est en augmentation, pour représenter en 2014 près de 10% de la population totale de la métropole, l'un des plus forts taux en France. L'internationalisation de l'université contribue à l'attractivité métropolitaine ; 14 000 étudiants environ de 146 nationalités sont accueillis, soit un étudiant sur sept.

- 4- Réseau d'entreprises de la Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE) référant en Nord-Pas de Calais
- 5- Classement ECER 2010



# DES ÉLÉMENTS D'INTERNATIONALISATION

L'internationalisation progresse par la participation aux grands réseaux européens de villes comme Eurocities, aux réseaux thématiques (Interreg, Urbact) ou aux programmes initiés par l'Union Européenne.

L'accueil d'institutions européennes constitue un signe plus tangible de l'internationalisation de la métropole. L'Agence ferroviaire Européenne (ERA) est installée depuis 2005 à Lille et Valenciennes. Le Quartier Général du Corps de réaction rapide de l'OTAN est situé, depuis 2005, au sein de la Citadelle de Lille. Le secrétariat technique des deux volets, transnational (Europe du Nord-Ouest) et interrégional, du programme de coopération INTERREG III, puis IV, est installé à Lille depuis 2001.

Cette forme d'internationalisation reste cependant modeste en comparaison avec celle d'autres agglomérations d'importance semblable. Son renforcement mérite d'être recherché avec l'appui du Gouvernement français.

L'attractivité ne se réduit pas à l'attraction de population

ou de richesses économiques venant de l'extérieur. Elle concerne aussi, très directement, les résidents et les entreprises du territoire. Elle ne se limite pas non plus aux seuls critères évoqués ci-dessus ; elle est inséparable de la qualité du cadre de vie et de l'ensemble des aménités offertes aux habitants et à tous ceux qui fréquentent la métropole.

Elle concerne la métropole même (ses villes, ses quartiers, sa campagne périurbaine), mais aussi la façon de laquelle elle tire parti des aménités régionales (le littoral par exemple) et de son positionnement à proximité des grandes villes nord-européennes très attractives.

			-
_ 			_



# UNE DÉMOGRAPHIE STABLE, UN MARCHÉ DE L'HABITAT TENDU, DES INÉGALITÉS SOCIALES QUI S'ACCENTUENT

La croissance démographique de la métropole est de plus en plus faible ; son solde migratoire négatif continue de se dégrader. Cependant, le nombre de ménages augmente encore rapidement en raison de l'arrivée de nombreux étudiants et de l'évolution des modes de vie qui entraîne l'éclatement des familles.

Les besoins de logements demeurent importants, et la production neuve, malgré une nette amélioration entre 2008 et 2012, reste insuffisante pour les satisfaire dans un marché particulièrement tendu.

Lille Métropole Communauté urbaine, dénommée désormais Métropole Européenne de Lille (MEL), a lancé une politique de l'habitat très ambitieuse. Des réflexions avancent sur l'ensemble du territoire du SCOT.

La segmentation sociale des territoires s'accentue, composant une métropole « mosaïque » où les écarts se creusent.

Deux scénarios d'évolution de la population à l'horizon 2035 ont été bâtis : l'un prolonge les tendances et conduit à une croissance démographique de l'ordre de 60 000 habitants de plus qu'en 2012 , l'autre fait l'hypothèse d'un net regain d'attractivité et conduit à une croissance démographique de l'ordre de 150 000 habitants de plus qu'en 2012. Leur comparaison souligne les incertitudes sur les évolutions à venir : les besoins de logements pourraient ainsi varier du simple au double d'ici 2035.

Plus largement, c'est la question de l'attractivité du territoire qui est posée. La qualité de vie qui sera offerte, particulièrement la qualité résidentielle, peut être un élément de réponse déterminant.

			-
_ 			_





# UNE FAIBLE CROISSANCE DE LA POPULATION, UNE **FORTE AUGMENTATION** DU NOMBRE DE MÉNAGES

# UNE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE DE PLUS EN **PLUS FAIBLE**

Avec un peu plus de 1,2 millions d'habitants et un taux de croissance de la population de 0,15% par an (à peine plus que la Région), la métropole lilloise n'est plus le territoire le plus dynamique des Hauts-de-France. De 2006 à 2011, la population a augmenté à un rythme deux fois inférieur à celui de la période intercensitaire précédente (0,15% par an contre 0,29% entre 1990 et 1999). Sur la longue période, la tendance est plus inquiétante : depuis les années 80, cette croissance connaît une érosion lente mais régulière.

Au niveau national, ce faible dynamisme démographique constitue une exception dans le paysage des grandes agglomérations françaises : la croissance (2006-2011) est de 0,8% par an à Rennes, 0,8% à Lyon, 0,7% à Marseille 0,5% à Nantes et à Bordeaux...

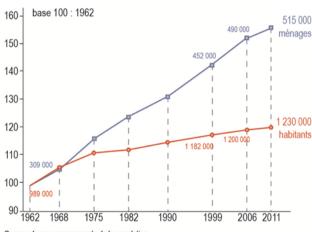
# UN SOLDE MIGRATOIRE NÉGATIF QUI S'AGGRAVE

L'évolution démographique constatée est due à un déficit migratoire important de 7 600 habitants par an entre 2006 et 2011 que compense, de plus en plus difficilement, un excédent naturel (+9 500 habitants par an) pourtant très élevé. Ce déficit concerne toutes les catégories d'âge, à l'exception des jeunes de 18 à 21 ans, qui viennent étudier ou travailler dans la métropole.

Le déficit migratoire s'est encore accentué récemment. On dénombre plus 1 500 départs supplémentaires par an entre les périodes 2006-2011 et 1999-2006. Si le solde naturel a augmenté, ce n'est pas dans la même proportion (+300 habitants par an seulement).

Dans les autres grandes agglomérations françaises, le solde migratoire est à l'équilibre (Lyon, Nantes, Bordeaux) ou nettement positif (Rennes, Toulouse, Montpellier).

## **ÉVOLUTION DE LA POPULATION** ET DU NOMBRE DE MÉNAGES 1962-2011



Source : Insee, recensements de la population

# UNE FORTE AUGMENTATION DU NOMBRE DE MÉ-**NAGES**

Au 1er janvier 2011, le territoire du SCOT abrite 515 000 ménages, soit 17 000 de plus qu'en 2006 (soit 3 500 ménages de plus par an). Le rythme d'augmentation du nombre de ménages reste donc élevé. Depuis la fin des années 60, alors que le dynamisme démographique commencait à fléchir, la progression du nombre de ménages s'accélérait. Ainsi, la population a augmenté de 23% entre 1962 et 2011, le nombre de ménages de 64%.

Le processus de décohabitation et de segmentation des ménages s'est encore accéléré ces dernières années. La population a augmenté de 0,8% entre 2001 et 2006, alors que le nombre de ménages a crû de 3,5%, soit un rythme quatre fois supérieur, qui explique le niveau toujours très élevé des besoins en logements.

Ce dynamisme de l'évolution des ménages provient, à la fois, de l'arrivée de jeunes, le plus souvent des étudiants vivant seuls, et des caractéristiques mêmes des ménages métropolitains. Leur taille est beaucoup plus élevée que



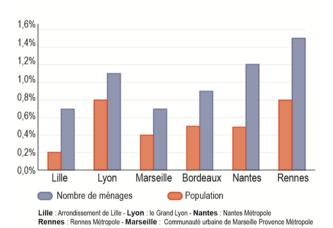
dans toutes les autres grandes agglomérations françaises et avec l'évolution des modes de vie (divorces, montée du célibat, vieillissement...), elle baisse plus rapidement qu'ailleurs. Au final, alors que la croissance de la population est nettement inférieure à celle des autres grands pôles urbains, celle du nombre des ménages reste comparable.

# UNE TRANSFORMATION DES CARACTÉRISTIQUES DES MÉNAGES

La métropole lilloise reste un territoire jeune par comparaison au territoire national ou aux autres métropoles françaises mais elle vieillit, comme l'ensemble du pays. De 2006 à 2011, l'âge moyen est passé de 35,7 à 36,5 ans. La part des personnes âgées de plus de 70 ans s'est accrue. Il s'agit des premières conséquences d'un mouvement qui s'accélère avec le passage au-delà de 60 ans des effectifs des baby-boomers d'après-guerre.

La transformation des caractéristiques des ménages et l'évolution des modes de vie est bien plus profonde. De 2006 à 2011, le nombre de ménages d'une personne a augmenté de 8% (9% au niveau national), et le nombre de familles monoparentales de 6%. En 2011, la métropole compte 54 000 familles monoparentales.

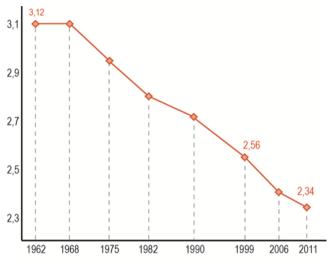
# ÉVOLUTION COMPARÉES DE LA POPULATION ET DU NOMBRE DE MÉNAGES 2006-2011 (moyenne annuelle)



Source : Insee, recensements de la population

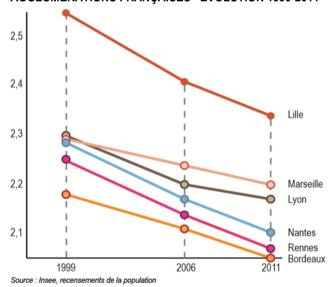
Dans le même temps, avec les mutations de l'économie métropolitaine, la répartition entre catégories socioprofessionnelles a changé rapidement. En seulement 5 ans, la part des cadres dans la population active a augmenté de 2,1 points (passant de 16,7 à 18,8%), celle des ouvriers a baissé de 2,3 points (passant de 24,3 à 22,0%).

### TAILLE DES MÉNAGES DE L'ARRONDISSEMENT DE LILLE ÉCOLUTION 1962-2011



Source : Insee, recensements de la population

# TAILLE DES MÉNAGES DANS LES GRANDES AGGLOMÉRATIONS FRANÇAISES - ÉVOLUTION 1999-2011







# LA CRISE DU LOGEMENT

# UNE CONSTRUCTION INSUFFISANTE, DES BESOINS CROISSANTS

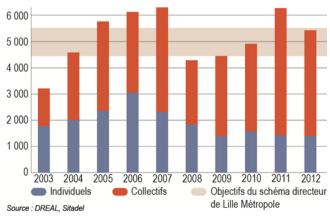
Malgré une évolution démographique peu dynamique, la construction peine à satisfaire les besoins en logements de la population du territoire du SCOT.

Le schéma directeur de 2002 estimait les besoins annuels entre 4 500 et 5 600 logements, alors même que seulement 3 900 logements par an en moyenne ont été construits de 2000 à 2004. Entre 2005 et 2008, sous l'impulsion du plan de cohésion sociale dont les mesures de relance concernaient à la fois la construction neuve, le logement locatif social et l'amélioration du parc existant, le marché s'est redressé. Plus de 5 500 logements par an ont été construits sur le territoire du SCOT.

Malgré une crise financière et économique, le niveau des autorisations de construire, qui s'était effondré en 2008, s'est envolé par la suite pour atteindre plus de 9 100 autorisations de construire en 2011. Le niveau des mises en chantier, reste lui légèrement supérieur à 5 000 logements par an entre 2008 et 2012.

Pour compenser un retard cumulé, accentué par la crise immobilière de 2008, le Programme local de l'habitat (PLH) de Lille Métropole, adopté pour la période 2012-2018, s'est fixé un objectif de 6 000 logements par an, valable pour le territoire de la MEL. D'autres intercommunalités du territoire du SCOT sont en train d'envisager l'élaboration de PLH.

# LOGEMENTS ORDINAIRES MIS EN CHANTIER - TERRITOIRE DU SCOT



# LA DIVISION DE LOGEMENTS EXISTANTS : L'OFFRE AU DÉTRIMENT DE LA QUALITÉ

La construction neuve demeurant insuffisante pour satisfaire les besoins, un phénomène récent, la création de logements à partir du parc existant, a permis de combler une partie du déficit.

Entre 2001 et 2009, le parc des résidences principales a augmenté de 33 800 logements, soit 3 800 par an en moyenne. Cette progression représente le solde entre les logements qui disparaissent (2 000 par an en moyenne, sous l'effet des démolitions, fusions, changements d'usage) et l'offre nouvelle (5 800 logements par an). Cette offre provient essentiellement de la construction neuve (3 600 logements par an), mais aussi de la découpe d'immeubles en petits logements (1 450 logements créés par an en moyenne, surtout à partir de maisons de ville), essentiellement dans les villes centres, en particulier à Lille.

Entre 2009 et 2013, la hausse du nombre de résidences principales a été nourrie par l'accélération (5 100 en moyenne annuelle pour cette période, avec 7 400 apparitions contre 2 300 disparitions) du phénomène de division des logements. Chaque année, 1 900 logements nouveaux sont issus de ce phénomène.

Ces deux composantes sont de natures différentes. La construction neuve produit des logements qui répondent aux normes actuelles : plutôt des petits logements locatifs en centre-ville et des grands logements pour les familles accédantes en maison individuelle. La division, en revanche, est un phénomène peu visible, peu contrôlable, qui produit essentiellement des petits logements de qualité trop souvent insuffisante. Elle contribue également à la raréfaction des grands logements en ville et au départ des familles vers la périphérie. Sa régulation est aujourd'hui nécessaire pour garantir la qualité des logements créés et limiter la spécialisation croissante des territoires.

# UNE FORTE AUGMENTATION DES PRIX ET DES LOYERS

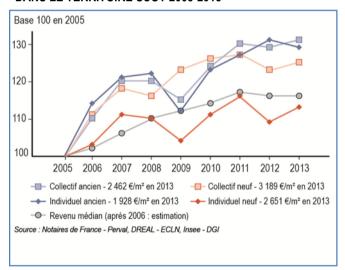
Comme partout en France, les prix ont « flambé « dans la métropole au cours des années 2000. Commencée en



2000, la hausse des prix s'est accélérée entre 2003 et 2007, tant dans le neuf (+13% par an) et dans l'ancien (+14% par an), que pour les terrains à bâtir (+17% par an). Tout en se maintenant à un niveau élevé, la montée des prix s'est globalement ralentie entre 2007 et 2011 (+2,3% et +1,3% par an dans le neuf et l'ancien) et les années 2012 et 2013 ont vu ces prix se stabiliser.

Dans le même temps, les revenus des ménages n'ont augmenté que de 2,8% par an entre 2003 et 2011 et sont restés stables en 2012 et 2013. Pour bon nombre d'entre eux, l'accession est devenue hors d'atteinte. Les prix de l'ancien ont fini par rejoindre ceux du neuf, condamnant le parcours résidentiel classique des jeunes primo-accédants qui commencent par acheter un bien ancien moins cher avant de se diriger vers le neuf. L'effort financier permettant d'accéder à la propriété a considérablement augmenté : il fallait 4 années de revenus en 2000 pour acheter un logement dans la métropole, il en faut 5,1 en 2007.

### **PRIX DES LOGEMENTS DANS LE TERRITOIRE SCOT 2005-2013**

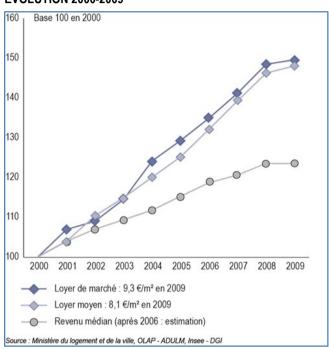


Les loyers ont, eux aussi, beaucoup augmenté (+52% entre 2000 et 2011). Les loyers moyens sont passés de 5,5 €/m² début 2000 à 8,4 €/m² début 2011 et les loyers de marché (ceux des nouveaux baux) de 6,2 €/m² à 9,7 €/m² pendant la même période. Lille, agglomération aux loyers peu chers en 2000, comparativement aux autres grandes agglomérations françaises (hors Ile-de-France), se situe maintenant au-dessus de la moyenne, alors que les revenus d'une bonne part de sa population restent nettement inférieurs à la moyenne nationale.

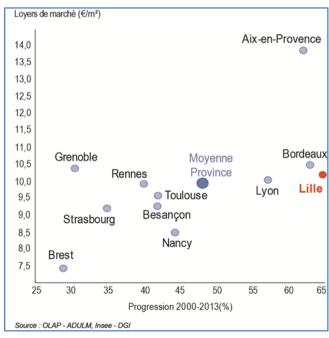
Les augmentations des prix et des loyers, ajoutées à une offre qui reste insuffisante, génèrent une situation de marché tendu qui rend l'accès au logement difficile pour les ménages aux revenus intermédiaires et modestes.

Une reprise durable de l'activité du marché immobilier paraît ainsi suspendue à une baisse significative des prix qui permettrait de resolvabiliser une partie des ménages aujourd'hui en attente; mais rien dans les tendances récentes n'annonce une telle évolution.

# LOYERS D'HABITATION - LILLE MÉTROPOLE -**ÉVOLUTION 2000-2009**



### LOYERS DANS 11 VILLES DE PROVINCE -**ÉVOLUTION 2000-2011**



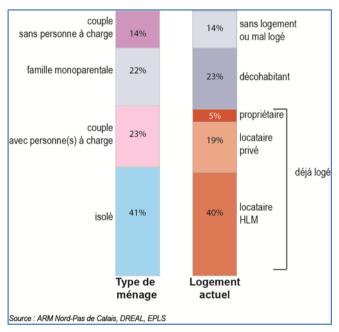


# UN PARC SOCIAL SATURÉ, MALGRÉ UNE NETTE CROISSANCE DE LA CONSTRUCTION

L'augmentation des prix de l'immobilier et la disparition progressive des logements accessibles se sont répercutées sur les parcours résidentiels des ménages modestes et des classes moyennes. Ces ménages sont bien plus souvent contraints de rester locataires, soit dans le privé en dépit de hausses de loyers importantes, soit dans le parc locatif social qui est aujourd'hui complètement saturé. Depuis 2000, la vacance y est au plus bas (2% en moyenne contre 3,8% en 1990) et les ménages bougent peu (10% de mobilité annuelle contre 15% en 1990).

Pourtant, la construction de logements locatifs sociaux a fortement progressé: 1 000 logements<sup>6</sup> par an de 2000 à 2003, 2 000 logements par an entre 2006 et 2010, 2 500 en 2011. Ces dernières années, les objectifs ambitieux du PLH de la Métropole Européenne de Lille ont été atteints pour le nombre de logements locatifs sociaux programmés, y compris pour la part destinée aux catégories les plus modestes. Ainsi en 2011, plus de 2 500 logements ont été financés dans le territoire du SCOT, dont les deux tiers en Prêt locatif à usage social (PLUS), le quart en Prêt locatif aidé d'insertion (PLAI) et le solde en Prêt locatif social (PLS).

### **DEMANDEURS DE LOGEMENTS HLM AU 1ER JANVIER 2009**



Cependant, dans le même temps, la demande s'est fortement accentuée. Il faut rappeler que 54% des ménages ont des revenus inférieurs aux plafonds Habitation à loyer modéré (HLM) en 2013. L'offre disponible s'est trouvée limitée par les besoins de relogement liés aux démolitions prévues dans les dossiers de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU) et, surtout, par la réduction de la mobilité résidentielle dans le parc social. Les écarts entre demandes et attributions ont donc augmenté. Le nombre des demandeurs de logements sociaux est ainsi passé de près de 20 000 en 1999 à 44 000 en 2011 pour dépasser 50 000 fin 2013, alors que le nombre d'attributions est inférieure à 12 000.

# LE RÔLE DOMINANT DU PARC LOCATIF PRIVÉ DANS LES MOBILITÉS

Le maintien d'un rythme élevé de construction de logements sociaux demeure un objectif majeur pour l'avenir. Mais il ne saurait suffire à débloquer la situation. La relance de la construction neuve est nécessaire pour fluidifier les parcours résidentiels et satisfaire les besoins en logements.

L'essentiel des mobilités résidentielles s'opère dans le parc existant, qui constitue la part principale de l'offre disponible. Le parc locatif social qui avait une fonction d'accueil transitoire d'une population jeune avant accession dans les années 1960-80 ne joue plus ce rôle. Il est maintenant occupé par une population à faibles ressources ou âgée, qui bouge peu.

Aujourd'hui, le parc locatif privé est le seul segment qui permet la mobilité. Alors qu'il ne représente que 25% du stock, il accueille 54% des mouvements résidentiels. Le parc en propriété occupante, beaucoup plus important (52% du stock) n'en assure que 24%. Enfin, le parc locatif social représente 22% du stock et assure 21% des mouvements résidentiels.

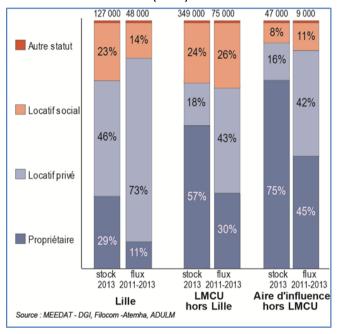
Le parc locatif privé est le segment qui s'est le plus développé ces dernières années, dopé par les dispositifs fiscaux et l'intérêt des investisseurs face à une demande de petits ménages en constante augmentation. Ce parc est essentiellement localisé dans les villes centres, et plus précisément à Lille où il est dominant (46% des résidences principales, contre 18% dans la MEL hors Lille). Dans Lille, il assure 73% des mobilités et confère à la ville centre une place très particulière dans le fonctionnement du marché immobilier de



UNE DÉMOGRAPHIE STABLE, UN MARCHÉ DE L'HABITAT TENDU, DES INÉGALITÉS SOCIALES QUI S'ACCENTUENT

la métropole. Ce parc accueille l'essentiel des étudiants et des jeunes ménages qui arrivent, en provenance d'autres territoires de la région ou d'ailleurs en France. Sa concentration dans le centre de Lille et, dans une moindre mesure, dans certaines communes limitrophes, contribue fortement à la spécialisation croissante des territoires : petits ménages mobiles en locatif dans la ville centre et certaines communes voisines, familles stables en accession dans la périphérie.

## STATUT D'OCCUPATION DES LOGEMENTS STOCK ET LOGEMENTS OCCUPÉS (FLUX)



# LE MANQUE DE LOGEMENTS POUR LES ÉTUDIANTS

Les étudiants forment près du quart des occupants du parc locatif privé métropolitain et la moitié des occupants du parc locatif privé de Lille. Ces chiffres s'expliquent par l'insuffisance du parc de résidences spécifiques. Avec ses 7 700 places, le parc de logements du CROUS<sup>7</sup>, qui représente plus de 50% de l'offre dédiée aux étudiants (13 800 places au total), est l'un des plus importants en France. Il est cependant insuffisant au regard de la demande : la métropole compte 30 000 boursiers et 42 000 logements occupés par des étudiants vivant hors de leurs familles. De plus, les chambres traditionnelles du CROUS répondent de moins en moins aux attentes des étudiants : durée imposée peu adaptée à la demande, confort souvent insuffisant, localisation

généralement proche des campus et éloignée des quartiers centraux de Lille, lieux de vie attractifs pour les étudiants.

Le projet campus Grand Lille prévoit des investissements importants pour corriger cette situation : réhabilitation de 1 350 chambres dans leur superficie actuelle, restructuration de 2 000 chambres pour aboutir à une offre rénovée de 1 350 logements (studios de 14 m²), démolition de 1 700 chambres vétustes, reconstruction de logements pour compenser le déficit résultant de la restructuration, construction complémentaire de 1 300 logements afin d'augmenter et diversifier le parc.

# ENTRE L'HÉBERGEMENT ET LE LOGEMENT ORDINAIRE, L'APPARITION DE NOUVELLES SOLUTIONS D'HABITAT POUR LES PERSONNES VIEILLISSANTES

Le vieillissement de la population, inéluctable, engendre des besoins spécifiques en termes de logement et d'habitat. 160 établissements d'hébergement pour les personnes âgées tous types confondus (EHPAD, logements foyers, résidences d'hébergement temporaire...) existent dans le territoire du SCOT de Lille Métropole en 2014 (base permanente des équipements, INSEE)

Cette offre est en outre renforcée par les établissements d'hébergement belges qui accueillent pour certains une part importante de bénéficiaires français.

Si cette offre d'hébergement spécifique est nécessaire, la question de l'adaptation des logements ordinaires est essentielle pour répondre en quantité et en qualité aux besoins des personnes vieillissantes et au souhait de leur garantir les conditions de leur autonomie le plus longtemps possible.

En outre, des formes d'habitat adapté, intermédiaire entre le logement ordinaire et l'établissement spécifique, font leur apparition. De même que le secteur privé propose des produits spécifiques, des collectivités territoriales et des bailleurs sociaux développent également des solutions pour élargir la palette des propositions.

C'est ainsi que la MEL, en partenariat avec 9 villes et 7 organismes HLM volontaires, expérimente les domiciles accompagnés « Octave ». Ce concept repose sur trois principes :

• un regroupement de 8 logements adaptés au vieillissement tant par leur implantation, leur configuration que leur

<sup>7-</sup> Centre régional des œuvres universitaires et sociales



équipement, et insérés dans une opération d'habitat classique;

- un suivi personnalisé des occupants de ces logements pour les soutenir dans leur vieillissement et prévenir les situations de dépendance par la mise en place d'un service d'accompagnement du vieillissement en logement adapté (dit SAVELA);
- des relations de voisinage et une bienveillance mutuelle et solidaire organisées entre les occupants de ces logements pour une sécurisation réciproque.

Développés et financés en logement social, ces logements visent à être accessibles aux personnes âgées aux ressources modestes.

Cette première expérimentation permettra de vérifier l'adéquation de la réponse aux besoins et d'ajuster si besoin les différents aspects du modèle dans la perspective de le développer sur l'ensemble de la métropole.

### LES DIFFICULTÉS DE L'ACCESSION, LE DÉPART DES MÉNAGES VERS LA PÉRIPHÉRIE

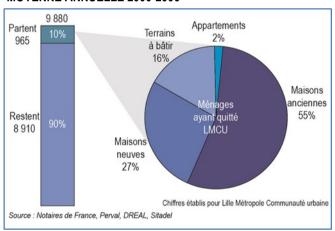
Mille ménages par an, soit 10% des ménages de la Métropole Européenne de Lille qui achètent un bien ou font construire, partent vivre aux franges de l'arrondissement, voire au-delà, dans les territoires de la Scarpe ou des Flandres. Ce sont essentiellement des familles avec enfants qui s'éloignent du centre de l'agglomération pour accéder à une maison individuelle, le plus souvent dans l'ancien (54%), mais aussi pour faire construire (30%).

Les comparaisons entre ménages acquéreurs dans la MEL et ménages acquéreurs à l'extérieur montrent (en partie à

rebours des idées les plus répandues) que ceux qui quittent la Métropole sont plus jeunes et plus aisés, et qu'ils achètent soit des maisons nettement plus chères, avec des terrains beaucoup plus grands, soit de grands terrains à bâtir moins chers dans la perspective de faire construire.

D'autres ménages, moins nombreux, font le choix de s'installer dans les communes frontalières belges, notamment en Wallonie picarde, attirés par le cadre de vie et l'offre de logements disponibles, particulièrement en maison individuelle. Le statut de propriétaire occupant y est dominant (75% contre 52% dans l'arrondissement de Lille). Le parc de logements y est composé à plus de 90% de maisons individuelles (60% dans l'arrondissement de Lille) dont un tiers de maisons sans mitoyenneté, et les prix des maisons sont moins élevés (20% ou plus d'écart) dans les territoires frontaliers, flamands et surtout wallons, que côté français.

#### MÉNAGES ACQUÉREURS OU QUI FONT CONSTRUIRE ORIGINAIRES DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE -MOYENNE ANNUELLE 2000-2006



			-
_ 			_





# D'IMPORTANTES INÉGALITÉS SOCIALES QUI S'ACCENTUENT

### UNE RÉPARTITION TRÈS SEGMENTÉE DES MÉNAGES SUR LE TERRITOIRE

Les disparités sociospatiales sont particulièrement marquées au sein de la métropole lilloise. Celle-ci accueille une population très diverse dont les revenus figurent parmi les plus faibles des grandes agglomérations françaises avec des inégalités parmi les plus importantes. L'étude « Mobilités résidentielles et paupérisation » effectuée en 2015 par Yoan Miot, docteur en urbanisme et en aménagement de l'espace, maître de conférences à l'Ecole d'Urbanisme de Paris, montre qu'il s'agit d'une des métropoles françaises les plus marquées par la ségrégation socio-spatiale. Les ménages en situation précaire vis-à-vis de l'emploi, les chômeurs, les immigrés mais aussi les cadres sont spatialement concentrés dans certains secteurs.

À cet égard, l'image de la métropole, loin des schémas traditionnels concentriques, tient de la « mosaïque » où les quartiers aisés voisinent avec les quartiers intermédiaires, parfois même avec les quartiers les plus défavorisés.

Ainsi, la ville de Lille abrite beaucoup de personnes seules, aisées ou aux revenus intermédiaires, locataires ou propriétaires, dans les quartiers de standing de l'hypercentre, et des ménages modestes et précarisés dans des quartiers défavorisés au sud et à l'est de Lille qui se prolongent dans les communes limitrophes comme Loos, Mons-en-Barœul, Villeneuve d'Ascq. Les familles aisées, généralement propriétaires, se situent pour beaucoup en périphérie immédiate nord et nord-ouest de Lille, entre Lille et Roubaix Tourcoing, ainsi que dans les zones périurbaines « vertes » recherchées (Pévèle, Weppes) du territoire du SCOT. Les zones périphériques et périurbaines accueillent des familles propriétaires aux revenus intermédiaires ou supérieurs. Les familles modestes et pauvres sont très présentes à Roubaix et, dans une moindre mesure, à Tourcoing, Wattrelos et Armentières.

Le croisement du niveau de revenu et des caractéristiques sociales des ménages permet de distinguer quatre types de quartiers :

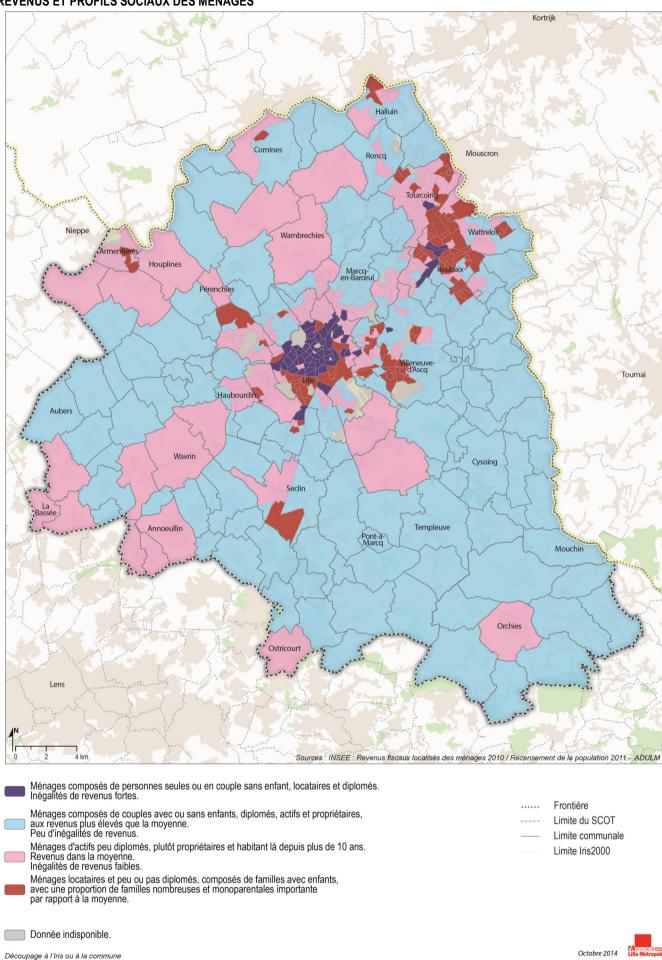
- les catégories les plus favorisées (ménages actifs, diplômés, propriétaires, avec des revenus élevés par rapport à la moyenne du territoire du SCOT) habitent plus particulièrement dans le périurbain (Pévèle, Carembault et Weppes), ainsi qu'à Lambersart, Mouvaux, Neuville-en-Ferrain, Bondues, Marcq-en-Barœul et le sud de Fâches-Thumesnil;
- les ménages constitués de couples sans enfant ou de personnes seules, locataires et diplômés, emménagés depuis moins de deux ans, avec de grandes inégalités dans le niveau de revenu, habitent à Lille (dans les quartiers de Vauban-Esquermes, Wazemmes, du Vieux-Lille et de Lille-Centre), à Roubaix (Barbieux et Centre) et Tourcoing (Gambetta);
- les ménages les plus en difficulté (faibles revenus, sans diplômes ou peu diplômés, locataires du parc privé ou locataires du parc social, avec une part importante de familles nombreuses ou monoparentales et une part de demandeurs d'emploi élevée) se trouvent dans les plus grandes villes du territoire : à Lille (Lille Sud, Moulins, Fives et Faubourg de Béthune), Roubaix (dans les quartiers de Moulin-Potennerie, Sainte-Élisabeth, Trois Ponts, Pile, Alma, Hommelet et Cul de Four), à Tourcoing (dans le quartier de la Bourgogne, Epiderme, Croix Rouge, Pont rompu-Orions), à Wattrelos dans le quartier Beaulieu, dans le sud-ouest de Villeneuve-d'Ascq et à Hem;
- des ménages peu diplômés, actifs, propriétaires depuis plus de dix ans, avec des revenus dans la moyenne du territoire du SCOT, habitent à Tourcoing, Orchies, Ostricourt, Armentières, et dans les communes au nord et à l'ouest de Lille.

Les caractéristiques des ménages apparaissent très corrélées à celles des parcs de logements où ils habitent.

Les déménagements des familles et l'arrivée massive de jeunes, dans le centre de l'agglomération surtout, contribuent, sous l'influence des marchés immobiliers, à une spécialisation de plus en plus grande des territoires.

# UNE DÉMOGRAPHIE STABLE, UN MARCHÉ DE L'HABITAT TENDU, DES INÉGALITÉS SOCIALES QUI S'ACCENTUENT

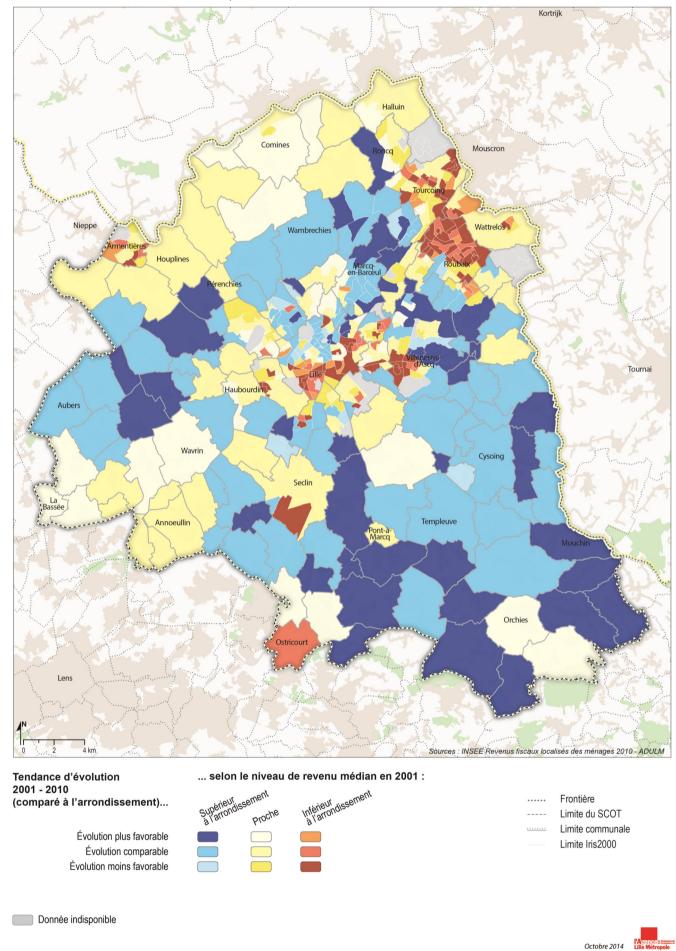
#### **REVENUS ET PROFILS SOCIAUX DES MÉNAGES**



Découpage à l'Iris ou à la commune

# TIC NT

#### NIVEAU DE REVENU MÉDIAN ET DYNAMIQUES D'ÉVOLUTION



La spécialisation des territoires peut être renforcée par le vieillissement de la population, plus ou moins marqué selon les communes ou les quartiers. Les villes centres, qui attirent les ménages jeunes, accueillent aussi les personnes âgées en plus grand nombre. Dans les communes périurbaines, la structure par âge se modifie sous les effets conjugués du vieillissement des ménages et du départ des jeunes. Cela crée de nouveaux besoins dans les domaines de l'habitat et des services de proximité que le SCOT devra appréhender.

### DES ESPACES DE DIFFICULTÉS SOCIALES ACCEN-TUÉFS

En 2011, 96 000 ménages du territoire, soit 20%, vivent « sous le seuil de pauvreté<sup>8</sup> ». Un tiers de ces ménages sont des personnes seules, un tiers sont des ménages avec enfant(s) dont une majorité (65%) de familles monoparentales et un dernier tiers sont des familles nombreuses. Le lien entre précarité et monoparentalité est très fort: 45% des familles monoparentales sont touchées, contre 12% des couples ayant un ou deux enfants. Cette précarité touche davantage les jeunes adultes, plus exposés à la précarité de l'emploi. Ainsi, 45% des ménages dont la personne de référence à moins de 25 ans vivent sous le seuil de pauvreté. Et la précarité des jeunes ne se réduit pas à ces 6 000 ménages ; nombreux sont les jeunes travailleurs pauvres, très exposés au chômage, qui vivent chez leurs parents à plus de 25 ans.

15% des ménages dont la personne de référence a plus de 60 ans vivent sous le seuil de pauvreté. Le nombre de ces ménages âgés pauvres, qui avait fortement diminué avec l'acquis de « bonnes retraites », est de nouveau en hausse. Dans les quartiers anciennement en Contrat urbain de cohésion sociale (CUCS), ils étaient 30% à déclarer un revenu inférieur à 1000 € par mois avant prestations sociales. C'est 6,8% de plus qu'en 1999.

60% des ménages dont les revenus sont inférieurs au seuil de pauvreté habitent un quartier concentrant des difficultés sociales importantes. Ces espaces défavorisés cumulent généralement les difficultés: pauvreté, problèmes de santé des enfants, difficultés scolaires, faible niveau de diplômes des habitants, même si ce niveau a globalement augmenté pour rejoindre la moyenne nationale.

Ces espaces en difficulté forment deux grands ensembles géographiques au cœur de l'agglomération :

- au nord-est, sur les communes de Roubaix, Tourcoing, Wattrelos, Hem et Croix. Les évolutions récentes sont particulièrement inquiétantes à Roubaix, qui subit un étalement spatial de la pauvreté et une accentuation des difficultés sociales dans tous les quartiers;
- au sud de Lille (Lille-Sud, Faubourg de Béthune, Moulins, Wazemmes et Fives), et dans sa couronne (Loos, Haubourdin, Wattignies, Fâches-Thumesnil, Mons-en-Barœul et Villeneuve d'Ascq).

S'y ajoutent des secteurs urbains plus isolés à Seclin, Armentières et Ostricourt notamment.

Dans tous ces espaces, la part de ménages sous le seuil de pauvreté dépasse fréquemment 40% (contre 20% en moyenne dans l'arrondissement).

D'autres espaces de difficultés sociales, de taille plus restreinte, se répartissent aussi dans des tissus urbains mixtes. Le niveau de revenus y est plus élevé, mais toujours très inférieur à la moyenne du territoire (25 à 40% de ménages sous le seuil de pauvreté). Ils se situent dans certains secteurs du centre de Lille, du Vieux-Lille et de Saint-Maurice, d'Hellemmes, de Lomme ou bien encore au nord de Villeneuve d'Ascq, à Lys-lez-Lannoy, à Halluin et dans la couronne nord de Lille (Marcq-en-Barœul, Lambersart, La Madeleine et Saint-André-Lez-Lille).

Cette concentration spatiale des difficultés sociales apporte certains bénéfices secondaires (spécialisation des communes dans les services d'aides sociales, système d'entraide). Cependant, elle est globalement préjudiciable pour les populations de ces quartiers (principalement en termes de réussite scolaire et d'accès aux soins de santé) et pour la métropole dans son ensemble (attractivité, image du territoire).

# LES ÉCARTS S'ACCROISSENT AU DÉTRIMENT DE LA MIXITÉ SOCIALE

### Un écart de revenus entre les plus riches et les plus pauvres dans la métropole, parmi les plus importants

L'écart entre les revenus des ménages les plus riches et ceux des ménages les plus pauvres y est, en 2011, le quatrième plus élevé parmi les 16 agglomérations de province

<sup>8-</sup> C'est-à-dire avec des revenus fiscaux par unité de consommation (UC) inférieurs à 8 009 € par an. L'UC désigne globalement chaque membre d'un ménage selon une règle de pondération relative à la taille du ménage.



les plus peuplées, après Marseille, Montpellier et Strasbourg: les 10% des ménages les plus riches gagnent 7,5 fois plus que les 10% des ménages les plus pauvres, contre 12,5 fois, 8,3 fois et 8 fois plus respectivement. Inversement, cet écart est de 5,1 à Nantes et de 5,3 à Rennes, qui sont les agglomérations où le rapport inter-déciles est le plus faible. Dans les agglomérations françaises, on constate que, généralement, plus le revenu médian est élevé, moins les inégalités entre les plus riches et les plus pauvres sont fortes.

### Cet écart augmente entre 2001 et 2011

L'écart de revenus entre les plus riches et les plus pauvres s'accroît dans le territoire du SCOT: entre 2001 et 2011, les revenus des 10% des ménages les plus riches augmentent plus et plus vite que ceux des 10% des ménages les plus pauvres<sup>10</sup>. Les 10% des ménages ayant les revenus les moins élevés voient leurs revenus progresser de 1,6% par an alors que sur la même période, le revenu des 10% des ménages les plus riches a augmenté de 2,8%. L'écart en valeur absolue s'accroît encore plus fortement. Parmi les 16 plus grandes agglomérations françaises, Lille connaît d'ailleurs la deuxième plus forte augmentation du rapport inter-déciles entre 2001 et 2011 (+1,0).

# En 10 ans, les inégalités entre territoires s'accroissent au détriment de la mixité sociale

Entre 2001 et 2010, les ménages des secteurs les moins favorisés ont tendance à s'appauvrir encore davantage. Ce phénomène est le plus accentué à Roubaix : les secteurs où le revenu médian est sous le seuil de pauvreté augmentent. Le niveau de revenu des ménages connaît aussi un décalage de plus en plus important avec le revenu médian du territoire du SCOT dans les quartiers défavorisés de Tourcoing, Lille, Villeneuve d'Ascq, Wattrelos, Wattignies, Loos et Seclin.

Les communes et quartiers qui connaissaient déjà la situation la plus favorable en 2001, connaissent un enrichissement depuis 10 ans : c'est le cas en particulier dans la Pévèle Carembault, les Weppes, la couronne nord résidentielle de Lille et dans les quartiers aisés de Lille.

# LE RÔLE LIMITÉ DES MOBILITÉS RÉSIDENTIELLES DANS L'EXPLICATION DE L'ACCROISSEMENT DES INÉGALITÉS ENTRE TER-RITOIRES

L'étude de l'impact des mobilités résidentielles sur l'amplification des concentrations sociospatiales, finalisée au second semestre 2015, montre que la hausse de la pauvreté est en partie accentuée par la mobilité des cadres dans la mesure où ils tendent de plus en plus à se regrouper au sein des secteurs les plus favorisés. Cependant, on ne peut pas parler de flux de ménages pauvres à destination des secteurs les plus en difficultés. Il apparaît que les principaux facteurs accentuant la paupérisation des quartiers en difficultés sociales sont la dégradation de la situation économique des ménages au sein des quartiers en difficultés sociales, de même que le phénomène de reproduction sociale au travers des nouvelles générations issues de ces quartiers.

Les évolutions sociales, qui conduisent à concentrer précarité et chômage, sont persistantes et jugées préoccupantes par les acteurs de terrain. Elles confirment la nécessité de poursuivre les actions dans les quartiers en difficulté.

# QUELLE PRISE EN COMPTE PAR LA NOUVELLE POLITIQUE DE LA VILLE ?

La quasi-totalité des quartiers les plus en difficulté précités a été concernée par un Contrat urbain de cohésion sociale (CUCS) pour les périodes 2007-2014.

La réforme de la politique de la ville, engagée avec la loi du 21 février 2014, vient simplifier l'accumulation des dispositifs préexistants (ZUS, ZRU, CUCS...). Ainsi, les contrats de ville « nouvelle génération » succèdent au CUCS et un zonage unique est instauré : « le quartier prioritaire ». Seule une sélection de ces quartiers pourront prétendre à des financements dans le cadre de du nouveau programme de renouvellement urbain 2014-2024 (NPNRU).

UNE DÉMOGRAPHIE STABLE, UN MARCHÉ DE L'HABITAT TENDU, DES INÉGALITÉS SOCIALES QUI S'ACCENTUENT

Sur le territoire du SCOT, cette évolution prévoit le maintien d'une majorité de communes concernées par les dispositifs précédents, même si le périmètre des quartiers diminue. Les villes de Ronchin, Marcq-en-Barœul et la commune associée d'Hellemmes sont pour la première fois incluses. Deux communes (Haubourdin et La Madeleine) ne seront plus concernées par la nouvelle politique de la ville, mais feront l'objet d'une veille active.

Le périmètre de ces quartiers a fait l'objet d'un décret en décembre 2014.

Ces communes (voir liste ci-contre) pourront négocier le nouveau contrat de ville qui pour la première fois s'établit à l'échelle métropolitaine.

Sept quartiers prioritaires, tous situés dans l'agglomération centrale, bénéficient de financements dans le cadre du NPNRU. Cinq de ces quartiers sont de priorité nationale : Lille Sud, le Nouveau Mons, Roubaix (tous quartiers prioritaires confondus), la Bourgogne à Tourcoing et les Oliveaux à Loos. S'y ajoutent deux projets d'intérêt régional à Hem et Wattrelos

COMMUNES CONCERNÉES PAR LE NOUVEAU DISPOSITIF (QUARTIER PRIORITAIRE ET CONTRAT DE VILLE)	AVEC QUARTIER NPNRU
Armentières	
Hem	Trois Beaudets - Lionderie
Fâches-Thumesnil	
Lambersart	
Lille	Lille sud (Concorde)
Loos	Les Oliveaux
Marcq-en-Barœul	
Mons-en-Barœul	Nouveau Mons - Boulevard Napoléon et Rhin-et-Danube
Ostricourt	
Ronchin	
Roubaix	tous les quartiers prioritaires
Seclin	
Tourcoing	La Bourgogne
Villeneuve d'Ascq	
Wattignies	
Wattrelos	Les Villas





# DES POLITIQUES DE L'HABITAT À POURSUIVRE ET RENFORCER

Des politiques locales de l'habitat se sont développées pour répondre aux difficultés rencontrées par les ménages et au phénomène de ségrégation sociale.

L'échelle intercommunale est un gage d'efficacité de ces politiques.

La Métropole Européenne de Lille s'est engagée en 2005 dans une politique de l'habitat ambitieuse, revue et amplifiée par les Plans locaux de l'habitat (PLH). Les autres collectivités du SCOT ont des tailles et des compétences bien plus limitées. La plupart a engagé des réflexions sur les questions d'habitat.

# DANS LES 3 COMMUNAUTÉS DE COMMUNES : DES RÉFLEXIONS EN COURS

En dehors du périmètre de la Métropole Européenne de Lille, le logement reste avant tout une compétence communale. Même si les trois Communautés de communes, confrontées à de fortes demandes résidentielles, mènent des réflexions sur le logement, leur engagement sur ce sujet est récent et sa traduction encore limitée. Elles n'atteignent pas les seuils démographiques qui imposent la réalisation d'un PLH. Aucun document de ce type n'a été établi, ni aucun Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi). Cependant, trois communes, soumises à l'article 55 de la loi SRU, comptent moins de 20% de logements sociaux et ont adopté des programmes triennaux de construction.

La Communauté de communes de Weppes n'a pas de compétence en matière d'urbanisme. Son projet de territoire, exprime la volonté de maîtriser la croissance démographique, de rationaliser l'espace et de diversifier l'habitat.

La Communauté de communes de la Haute-Deûle a pris la compétence en matière de logement et de cadre de vie. En préfiguration d'un futur PLH, l'EPCI a réalisé en 2013 un diagnostic « Habitat ». La poursuite de cette démarche fait partie des priorités intercommunales d'ici 2020. En ce qui concerne le logement social, les communes de Bauvin et Provin, qui comptent moins de 20% de logements locatifs sociaux, se sont engagées dans un programme triennal de

réalisation de logements sociaux.

La Communauté de communes Pévèle Carembault aura la possibilité de prendre la compétence en matière de politique du logement et du cadre de vie. Les communes et anciennes EPCI qui ont constitué ce territoire avait intégré cette politique à des niveaux très variés.

Ainsi, dès 2003, la Communauté de communes du Pays de Pévèle a identifié des thématiques de travail prioritaires comme le logement des jeunes et des seniors et l'attractivité du territoire pour les jeunes couples. À l'époque, la moyenne en matière de logement social était de 4,3%. En 2011 elle est passée à 5,6%. Un PLH intercommunal y avait été envisagé, suite aux réflexions prospectives d'une étude de stratégie foncière finalisée en 2013. Au sein de ce territoire, Cysoing a pour particularité d'imposer, dans son PLU, une obligation de 33% de logements sociaux dans les nouveaux programmes d'habitat de plus de 3 logements.

L'ex-Communauté de communes du Sud Pévélois, désormais incluse dans l'intercommunalité Pévèle Carembault, avait ciblé son action sur le logement des personnes défavorisées. Elle a instauré un droit de préemption urbain en visant l'équilibre social de l'habitat à l'échelle intercommunale. La Communauté de communes Espace en Pévèle menait des actions en faveur du logement des personnes âgées (béguinages, logements groupés, maintien au domicile), des handicapés et des jeunes ménages.

Les enjeux de l'habitat et du foncier avaient été également abordés à l'échelle de l'ex-Pays pévèlois.

### LA POLITIQUE DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

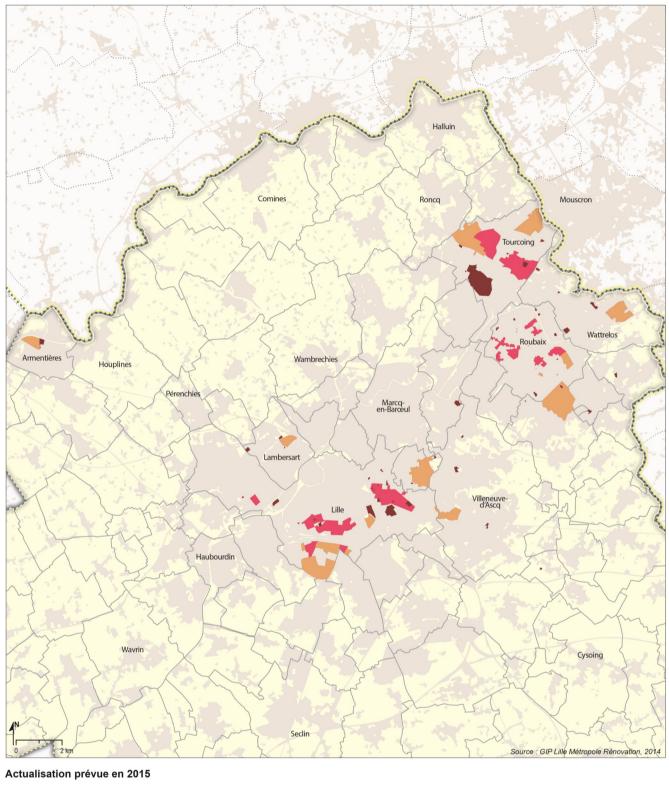
En décembre 2012, la MEL a adopté son deuxième Programme local de l'habitat (PLH) pour la période 2012–2018. Il prolonge les priorités et objectifs adoptés en 2005 qui marquaient à l'époque la prise de compétence habitat et initiaient la délégation des aides à la pierre.

Au cœur de l'ambition de la MEL, figure la volonté de construire plus, d'adapter le parc existant et de construire « plus mixte, plus durable et plus solidaire ».



UNE DÉMOGRAPHIE STABLE, UN MARCHÉ DE L'HABITAT TENDU, DES INÉGALITÉS SOCIALES QUI S'ACCENTUENT

### PROGRAMME NATIONAL DE RÉNOVATION URBAINE 2007-2014



	Quartier ancien	Habitat social	****	Fronti
Site principal				Limite
Site associé				Limite





Le premier engagement de la MEL concerne la relance de la construction, avec pour objectif 6 000 logements produits par an. Pour atteindre ces objectifs, une politique foncière ambitieuse a été engagée depuis 2005 : acquisitions dans les futures Zones d'aménagement concerté (ZAC) de la MEL ou dans la zone urbaine (emplacements réservés, friches...), partenariats renforcés avec l'Établissement public foncier pour la requalification de sites complexes, partenariats avec les aménageurs et les constructeurs, etc.

Une priorité particulière est accordée à la construction sociale avec un objectif de 2 000 logements par an financés en PLUS et PLAI, dont 20% au moins en PLAI. Pour la mise en œuvre de ces objectifs, des conventions de partenariat ont été signées en juin 2009 avec les treize organismes de logement social. La mise en œuvre de la mixité sociale dans les programmes de logements (30% de logements locatifs sociaux dans les opérations de 17 logements et plus), s'est traduite depuis 2010 par l'inscription dans le PLU de secteurs de servitude de mixité sociale dans les communes qui le souhaitent.

Cet effort en faveur du logement social est complété par des mesures pour la promotion de l'accession sociale à la propriété (Pass-foncier et prêt social location-accession).

La politique engagée comprend un important volet d'amélioration du parc existant. Pour le parc HLM, seuls les logements des opérations ANRU bénéficient désormais de financements de l'État pour leur réhabilitation. La MEL a mis en place des aides spécifiques afin de poursuivre la réhabilitation du parc hors opérations ANRU. Dans le parc privé ancien, les actions concernent la réhabilitation des courées, les aides aux propriétaires occupants hors dispositifs opérationnels, les travaux de sortie d'insalubrité ou de péril, le soutien à la production de logements à loyer conventionné, la lutte contre la précarité énergétique et l'adaptation du parc à l'âge et au handicap, l'accompagnement aux dispositifs opérationnels tels que le Projet d'intérêt général (PIG) Habitat-Patrimoine ou les Opérations programmées d'amélioration de l'habitat (OPAH) « renouvellement urbain » de Lille et d'Armentières-Houplines. Dans le cadre du Programme national de requalification des quartiers anciens dégradés (PNRQAD), les premières conventions locales de la région ont été signées début 2012, et concernent cinq sites à Lille (secteur Simons), Roubaix (Pile), Tourcoing (Bayard), Wattrelos (Crétinier) et Armentières-Houplines (L'octroi), qui font l'objet d'une requalification globale dans le cadre d'une stratégie favorisant la mixité sociale et l'amélioration de la performance énergétique. D'autres sites, qui figuraient dans l'appel à projets national, feront l'objet d'un accompagnement de Lille Métropole dans le cadre de la politique « ville renouvelée 2».

Le projet de la MEL a pour ambition de concourir au rééquilibrage social des territoires et à la mise en œuvre du droit au logement. Cela se traduit par une stratégie visant à mettre en adéquation l'offre et la demande de logements très sociaux et à améliorer les parcours résidentiels. Une Conférence intercommunale de peuplement a été créée pour mettre en œuvre cette stratégie.

La lutte contre l'habitat indigne est une priorité forte. Le nombre des logements potentiellement indignes sur le territoire de la MEL a été estimé à 56 600, en grande partie situés dans les secteurs d'habitat privé ancien en mauvais état, qui constitue un parc social de fait. Même si ce chiffre est sans doute surestimé, il est très éloigné des 600 logements frappés par un arrêté d'insalubrité en 2010.

Plusieurs avancées ont été réalisées récemment. Ainsi, en partenariat avec les Caisses d'allocations familiales (CAF), cinq communes (Fâches-Thumesnil, Halluin, Roubaix, Tourcoing et Wattrelos) expérimentent l'obligation de déclaration de mise en location. Un protocole de lutte contre l'habitat indigne a été signé avec l'État en septembre 2009 et une Maîtrise d'œuvre urbaine et sociale (MOUS) « habitat indigne » a été mise en place début 2010 sur l'ensemble de la MEL avec l'objectif de sortir de l'indignité 650 logements entre 2009 et 2012.

#### LA RÉNOVATION URBAINE SE POURSUIT

La politique de « ville renouvelée », orientation majeure du schéma directeur de 2002, est en œuvre et a permis de requalifier de nombreux quartiers et friches en renouvelant, notamment, le parc de logements. Elle sera poursuivie dans le cadre de l'ANRU 2 et par des actions décloisonnées à l'échelle de la métropole.

Dans le premier programme national de rénovation urbaine dix projets, avaient été engagés dans dix communes du territoire : Armentières, Hem, Lambersart, Lille (et la commune associée d'Hellemmes), Lys-lez-Lannoy, Mons-en-Barœul, Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq et Wattre-los. Ces projets d'envergure visaient, au-delà du changement des conditions de logement, une transformation de l'image des quartiers sociaux concernés par l'amélioration du cadre de vie (nouveaux équipements, liens avec l'environnement...) et le rééquilibrage du peuplement. Plusieurs leviers sont activés pour ce rééquilibrage : la diversification de l'offre de logements, le relogement de ménages en difficulté dans d'autres quartiers et la gestion du peuplement des nouveaux logements locatifs sociaux.

Cette requalification des quartiers s'appuie également sur la réhabilitation des logements maintenus et sur l'amélioration de la gestion urbaine de proximité.

Les programmes étaient très hétérogènes, ne serait-ce que par le nombre et la nature des logements démolis, le degré de densification ou la diversification de l'offre de logements. Plus de 2 500 logements ont été démolis, près de 3 000 ménages relogés.

Plus de la moitié des logements locatifs sociaux à construire ont été situés en-dehors des sites rénovés. La recherche des sites associés, inscrite dans le PLH de la MEL, a nécessité une approche intercommunale qui a montré la pertinence d'une solidarité à cette échelle pour résoudre les questions de reconstruction.

Les relogements des habitants en-dehors des quartiers en PRU doivent permettre d'y atténuer la concentration des difficultés sociales. Mais, comme dans l'ensemble des quartiers modestes de la métropole, ces quartiers en PRU concentrent encore des ménages de plus en plus modestes.

La diversification de l'offre ne représentera en moyenne qu'un logement sur dix en fin d'opération et risque ainsi de ne pas suffire à assurer le rééquilibrage du peuplement. La part du logement locatif social passera de 75% à 65% dans les PRU, ce qui reste important. Dans le PRU de Lille, la diversification est plus importante : la part du logement locatif social passera de 73% à 57% en fin d'opération, en 2015.

### L'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE : DES EFFORTS À POURSUIVRE

Il n'y a pas de données statistiques fiables<sup>11</sup> qui permettent d'établir un recensement exhaustif des gens du voyage et de leurs modes d'habitat. La population des gens du voyage est estimée à 4 500 personnes dans le département du Nord en 2010. Dans la métropole, on estime que 600 familles sont durablement ancrées depuis plusieurs générations.

La loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage stipule dans son premier article que toutes les communes participent à l'accueil des personnes dites gens du voyage. En outre, elle fait obligation aux communes de plus de 5 000 habitants de réaliser des aménagements pour l'accueil des gens du voyage.

Gens du voyage - Plusieurs réalités familiales et sociales :

- groupes de voyageurs et missions évangéliques qui accordent à l'itinérance une part importante de leur mode de vie et qui se déplacent en grand nombre ;
- groupes locaux qui circulent à l'échelle d'un territoire réduit sans ancrage territorial déterminé ;
- familles qui n'envisagent plus forcément de voyager sinon de façon occasionnelle et donnent la priorité à plus de sécurisation sociale et économique qu'un logement contribue à apporter.

Le schéma départemental d'accueil des gens du voyage 2012-2018, récemment actualisé (sa première version date de 2002), détermine les besoins et le nombre d'aires d'accueil et de grand passage à aménager pour chaque arrondissement du département. Ainsi, à l'horizon 2018, le schéma départemental actuel fixe un objectif de capacité d'accueil dans l'arrondissement de Lille : 699 places (281 places restent à réaliser d'ici 2018) en aires d'accueil et 560 places en aires de passage (dont 160 à réaliser). Concernant les 9 communes de l'Orchaisis, encore rattachées à l'arrondissement de Douai, seule la ville d'Orchies doit contribuer à hauteur de 4 places en aire d'accueil.

Avec un taux global de réalisation de 65% des objectifs fixés par le schéma de 2002, le territoire du SCOT de Lille Métropole se situe en dessous du taux départemental (58%) et national (60%). Treize aires d'accueil ont été créées (soit 422 places dont 32 à réhabiliter) de même qu'une aire de grand passage organisée en 4 terrains totalisant 400 places. Cette offre reste insuffisante en proportion des besoins recensés, et l'absence de rotation touche la plupart des aires mises en service dans la métropole lilloise.

Alors que l'organisation en groupe familial appelle de nouvelles réponses pour traiter l'expression d'un besoin collectif caractéristique du mode de vie des gens du voyage, la production de logements adaptés et la diversification des typologies d'habitat sont identifiées comme des solutions pour répondre à la diversité des besoins et restaurer la fluidité au sein des aires d'accueil. Les formes d'habitat les plus plébiscitées à ce jour sont le terrain familial locatif et l'habitat mixte. Du local sanitaire aux pièces à vivre (cuisine, chambres), la part prise par des constructions en dur différencie chacune de ces deux solutions. Plusieurs pistes sont à l'étude à ce jour dans des communes volontaires.

C'est en tenant compte de ces réalités que le nouveau schéma a revu à la baisse l'objectif en nombre de places à créer, et qu'il oriente une partie des solutions, l'équivalent de 338 places pour l'arrondissement de Lille, vers une offre d'habi-



tat dans une logique de parcours résidentiels. Néanmoins, contrairement aux prescriptions découlant de la loi Besson de juillet 2000, les recommandations en matière d'habitat ne sont pas comptabilisées au titre des obligations adressées aux communes de plus de 5000 habitants. En outre, pour les ménages souhaitant se sédentariser 21 logements dédiés au gens du voyage ont également été réhabilités dans le cadre d'une convention entre la MEL et OSLO.

Compétente pour l'aménagement des aires d'accueil et de passage depuis le 1er janvier 2002, la MEL exerce depuis janvier 2015, par le biais de la loi MAPAM, la compétence de gestion et d'entretien des équipements des aires d'accueil pour les gens du voyage auparavant confiée au Syndicat mixte des gens du voyage (SMGDV).

La nouvelle intercommunalité Pévèle Carembault, ne s'est pas encore prononcée pour la prise de cette compétence. Les communes concernées par les obligations sont Templeuve (11 places), Ostricourt (11 places) et Orchies (4 places).

La Communauté de communes de la Haute Deûle, ayant pris la compétence, doit contribuer à l'échelle de son territoire à hauteur de 22 places.

Sur 47 communes du territoire du SCOT de plus de 5 000 habitants, 27 ne sont pas en conformité au regard des obligations qui leur incombent (soit 57% des communes). L'absence d'équipements répondant à la loi Besson 2 est particulièrement observée dans trois secteurs : les Weppes, Roubaix et Tourcoing.

Le manque de foncier disponible, les recours des administrés, l'éloignement des commerces et des services publics ainsi que le coût de réalisation des équipements représentent un ensemble de difficultés devant être surmontées pour remplir les critères de faisabilité des projets.

# L'APPROCHE ENVIRONNEMENTALE DE L'HABITAT : UN CHANTIER À ENCOURAGER

La généralisation de l'approche environnementale de l'habitat est une priorité essentielle face aux enjeux comme le réchauffement climatique, la précarité énergétique ou la santé.

La loi portant engagement national pour l'environnement, dite loi « Grenelle 2 », impose la norme BBC (Bâtiments basse consommation) pour les logements neufs, transcrit dans la RT (règlementation thermique) 2012.

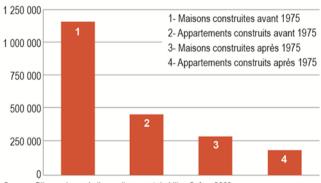
Le résidentiel, caractérisé par un parc relativement ancien

et des systèmes de chauffage (au gaz essentiellement) vieillissants représente à lui seul une émission de 2,1 millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub> environ, à l'échelle de l'arrondissement. Premier poste d'émission de gaz à effet de serre, il est corrélativement identifié comme un levier majeur dans la recherche d'économies d'énergie et de lutte contre le réchauffement climatique. La généralisation des bonnes performances énergétiques au parc ancien est un enjeu majeur pour l'avenir.

La politique de l'habitat de la MEL a défini des objectifs de performances énergétiques pour la construction et la réhabilitation, dans le parc privé et social, conditionnant l'attribution des aides à la pierre. La délibération-cadre du 5 décembre 2009 fixe ainsi le respect du seuil de basse consommation pour la construction neuve à partir du 1er janvier 2010, soit 3 ans avant l'entrée en vigueur de la réglementation nationale.

Si les premières expérimentations datent du milieu des années 90 et les premières certifications de 2004, l'approche environnementale de l'Habitat (1,4 millions de bâtiments à l'échelle régionale) représente un enjeu énergétique identifié comme un axe majeur de la Troisième Révolution Industrielle et un renouvellement de la conception de l'urbanisation (concept « zen-e-ville »)

### ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DES BÂTIMENTS D'HABITATION (T ÉQU.CO<sub>2</sub>) - 2007



			-
_ 			_





# QUELLE POPULATION DANS 20 ANS?

Pour approcher la population de la métropole lilloise dans 20 ans, une projection a été effectuée en utilisant le scénario « tendanciel » de l'INSEE, c'est-à-dire avec les hypothèses suivantes :

- évolutions de la fécondité et de la mortalité semblables à celles utilisées au niveau national dans les exercices de projection de l'INSEE;
- poursuite des tendances migratoires observées entre 1999 et 2007.

La population ainsi estimée serait de 1 300 000 habitants en 2035, soit 60 000 habitants de plus qu'en 2012.

Les tendances démographiques sont des tendances lourdes. Le scénario « tendanciel » est donc très robuste pour les prochaines années, même s'il ne peut anticiper les ruptures de tendance.

Un autre scénario plus ambitieux peut être envisagé : celui d'un regain d'attractivité de la métropole lilloise, résultat des politiques volontaires mises en œuvre permettant de réduire le déficit migratoire.

Selon ce scénario, la population du territoire du SCOT serait de 1 390 000 habitants en 2035, soit 150 000 de plus qu'en 2012. La croissance démographique passerait de 0,29% par an (2007-2012) à 0,49% par an jusqu'en 2035. Ce niveau reste loin de ceux des autres grandes agglomérations françaises citées précédemment, mais il représente une forte augmentation par rapport aux tendances antérieures, voire même une rupture totale par rapport à l'évolution au fil de l'eau.

Par rapport au scénario « tendanciel », on compterait 90 000 habitants de plus en 2035. Ces chiffres donneraient une mesure de la réussite des politiques volontaires d'offre de logements et de développement économique.

Le vieillissement de la population va se poursuivre à l'horizon 2035, en s'amplifiant. Dans le scénario « tendanciel », la part des 65-74 ans dans l'ensemble de la population devrait augmenter progressivement pour passer de 6% (2011) à 8,7% en 2035 (soit 113 000 personnes environ) et la part des 75 ans et plus de 6,8% à 10,2% (soit 132 000 personnes), avec une forte croissance pour les premiers jusqu'à 2022 surtout, et pour les seconds, à partir de 2022.

Ces différentes proportions seront peu modifiées dans le scénario « regain d'attractivité », toutefois dans la population supplémentaire, la part des personnes âgées devrait être relativement réduite.

Le vieillissement de la population se traduira par une évolution des besoins, notamment en matière de logements et de services.

# DES HYPOTHÈSES CONTRASTÉES DE CROISSANCE DU NOMBRE DES MÉNAGES

Le scénario « tendanciel » conduit à la poursuite d'une augmentation soutenue du nombre des ménages. En 2035, on compterait 600 000 ménages dans le territoire du SCOT, soit 80 000 de plus qu'en 2012. Leur taille moyenne passerait de 2,39 personnes par ménage à 2,16 en 2035, ce qui était la taille moyenne des ménages bordelais en 2005. Comme pour la population, la croissance du nombre de ménages sera plus rapide en début de période et s'essoufflera très nettement à l'horizon 2035.

Le scénario « regain d'attractivité » conduit à une taille des ménages légèrement plus réduite ; le nombre des ménages serait de 634 000 en 2035, soit 114 000 de plus qu'en 2012, ou 34 000 de plus qu'avec le scénario « tendanciel ». Dans ce scénario, la progression du nombre de ménages reste sensiblement constante tout au long de la période de projection.

# UNE PROFONDE TRANSFORMATION DES STRUCTURES FAMILIALES

Si l'évolution des modes de vie se poursuit selon les mêmes tendances que ces dernières années, la part des différents types de ménages aura notablement évolué à l'horizon du SCOT. Les couples (avec et sans enfant(s)), qui représentaient plus de la moitié des ménages en 2012, ne seront plus majoritaires (aux alentours de 40% en 2035), tandis que les familles monoparentales continueront de progresser légèrement, passant la barre des 11% en 2035.



UNE DÉMOGRAPHIE STABLE, UN MARCHÉ DE L'HABITAT TENDU, DES INÉGALITÉS SOCIALES QUI S'ACCENTUENT

Le nombre de ménages constitués de personnes seules augmentera considérablement, dépassant le nombre de couples et constituant, à terme, le type de ménage le plus présent (plus de 45%).

Ces perspectives influeront sur les besoins de logements. Il faudra davantage de petits logements (F2, F3) situés notamment dans les noyaux urbains de l'agglomération, là où se localisent principalement les personnes seules. Ce type de besoin est aussi à évaluer en milieu rural où les jeunes en début de vie professionnelle, les jeunes couples sans ou avec enfants, personnes âgées, ne trouvent pas d'offres adaptée. Cela peut être favorable aux objectifs de limitation de l'étalement urbain et de développement de la mixité générationnelle.





# LES BESOINS EN LOGEMENTS À L'HORIZON 2035

Les besoins en logements dépendent très directement de l'évolution du nombre des ménages, mais aussi d'autres facteurs tels que :

- le renouvellement du parc d'habitation, c'est-à-dire du remplacement des logements qui disparaissent (démolitions, restructurations, changements d'usage y compris les mouvements concernant les logements vacants et les résidences secondaires);
- le nécessaire stock de logements disponibles pour permettre les mobilités résidentielles.

Le renouvellement du parc de la métropole se fait actuellement à un niveau très faible, de l'ordre de 0,05% par an, ce qui explique pour partie une part de vétusté plus élevée que dans la plupart des autres grandes agglomérations. Pour rattraper ce retard, un taux de 0,1% correspondant au taux moyen national, a été retenu dans l'exercice de projection.

Pour assurer la fluidité des mouvements résidentiels, un taux de vacance de 7,8% a été retenu. Il correspond au niveau moyen de vacance sur le territoire du SCOT entre 2009 et 2013 (FILOCOM).

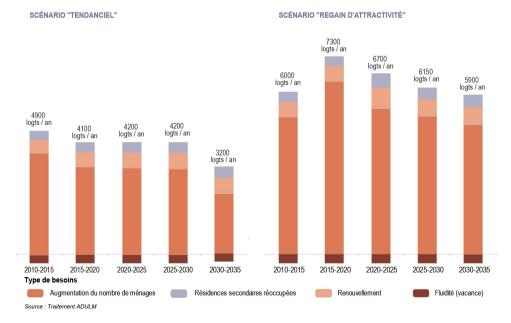
Dans ces conditions, le scénario « tendanciel » d'évolution de la population aboutit à des besoins de 4 900 logements par an entre 2010 et 2015, pour fléchir ensuite aux alentours de 4 200 logements par an entre 2015 et 2030 et atteindre 3 200 logements par an entre 2030 et 2035. Le ralentissement de la croissance démographique aboutirait ainsi à diminuer de plus d'un tiers les besoins en logements actuels à l'horizon du SCOT.

Le scénario « regain d'attractivité » conduit à des besoins en logements beaucoup plus importants à l'horizon 2035 : entre 5 900 et 7 300 logements par an entre 2015 2035.

Les besoins varient donc très nettement selon le scénario : en moyenne annuelle sur toute la période du SCOT, la différence est d'environ 1 500 logements par an en faveur du scénario « regain d'attractivité ».

Cette incertitude sur l'avenir justifie d'ouvrir une réflexion sur le suivi du SCOT. Des bilans régulièrement espacés pourraient être prévus pour valider les besoins, les réévaluer si nécessaire, et orienter sur ces bases les décisions relatives à la maîtrise foncière et aux rythmes de mise en œuvre des opérations d'aménagement et de construction.

#### **BESOINS EN LOGEMENTS 2010-2035 SELON LES DEUX SCÉNARIOS**



			-
_ 			_



# UNE ÉCONOMIE EN MUTATION TOURNÉE VERS L'EXCELLENCE

L'économie de la métropole a connu, dans les années 70-90, de profondes mutations marquées par la disparition de nombreux emplois industriels.

L'emploi est désormais à forte majorité tertiaire et sa croissance récente renforce ce caractère commun aux grandes métropoles. La recherche de gains de productivité par l'innovation, l'externalisation de fonctions et le phénomène de délocalisation ont hier contribué à faire muter le système productif local. Demain, les transformations induites par les évolutions technologiques (impression 3D notamment) et la recherche d'alternatives aux énergies fossiles vont encore conduire à de nouvelles mutations.

Elles auront des impacts sur l'organisation de l'ensemble des activités économiques et des systèmes de productions.

Pour faire face à ces défis, 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, témoins d'un vrai dynamisme entrepreneurial.

Les acteurs du territoire mettent en œuvre des stratégies volontaristes pour renforcer l'économie et construire les atouts de demain. C'est notamment le cas de la stratégie de la Métropole européenne de Lille qui associe promotion des filières économiques d'excellence, appui au tissu d'entreprises existant et équilibre territorial. Les pôles d'excellence métropolitains y jouent un rôle éminent.

L'ensemble des collectivités du territoire du SCOT aménagent ou projettent des parcs d'activités pour répondre à une demande importante, mais cette offre reste aujourd'hui très tributaire du niveau de desserte routière.

L'importance du développement de la recherche et de l'innovation demeure une question clé qui appelle l'émergence d'une grande université métropolitaine qui soit aussi un partenaire stratégique de l'Entreprise.

L'estimation des besoins immobiliers et fonciers pour l'économie, à l'horizon 2035, doit permettre de proposer une quantification et une localisation des besoins économiques qui tiennent compte des objectifs de maîtrise foncière, de maintien et de développement de l'activité en ville, de qualité de l'aménagement et de diversification des modes de desserte.

			-
_ 			_



# UNE MÉTROPOLE PRODUCTIVE ET MARCHANDE

# UNE MUTATION RADICALE DE L'ÉCONOMIE ET DE L'EMPLOI

Le territoire du SCOT de Lille représente le principal pôle d'emploi de la Région Hauts-de-France avec 535 000 emplois en 2012 (25% de l'emploi régional), tous secteurs confondus, selon l'estimation de l'INSEE<sup>12</sup>.

95% sont des emplois salariés, dont 30% environ des emplois publics. L'évolution des effectifs par grands secteurs d'activité traduit bien la mutation, opérée en quarante ans, d'une économie industrielle à une métropole tertiaire.

L'emploi total a progressé de 20% depuis 1968, soit moins vite que dans l'ensemble de la France hors lle-de-France (29%) et que dans les autres grandes agglomérations (Lyon : 44% ; Marseille : 29%). Ces écarts traduisent l'ampleur différente des mutations engagées à Lille, Lyon et Marseille. L'industrie lilloise dans la même période a enregistré une baisse des emplois beaucoup plus forte que ce qui est constaté à Lyon et à Marseille. Le tertiaire rassemble 83% des emplois de la métropole en 2011 contre 46% en 1968 ; ses effectifs ont plus que doublé.

Avec les données de Pôle emploi (1999-2010) portant seulement sur les emplois salariés privés, il est possible d'analyser plus en détail les évolutions récentes de l'emploi et de comparer Lille à d'autres métropoles. Le taux de croissance de l'emploi (+0,7% par an en moyenne), identique à celui de la région, reste inférieur à ceux des autres grandes agglomérations (Lyon : 1,2%, Marseille : 1,5%). Le recul plus fort de l'industrie lilloise se confirme. La progression du secteur de la construction est proche de ce qui est observé dans les autres grandes agglomérations. Enfin, le tertiaire lillois a progressé plus vite qu'ailleurs dans cette période.

Depuis 1999, les secteurs industriels les plus pourvoyeurs d'emplois (le secteur de l'habillement, textile, cuir, notamment les activités de fabrication textile, le secteur du bois et du papier et notamment les activités d'imprimerie et l'industrie du carton) sont également ceux qui enregistrent les plus importantes pertes. Ces activités qui rassemblaient 37% des emplois industriels de la métropole lilloise en 1999, n'en rassemblent plus que 26%.

L'ampleur des mutations que connait l'industrie dans la métropole lilloise résulte de sa forte exposition à la concurrence de ses activités, classées de « faible technologie<sup>13</sup> » et directement confrontées aux concurrences les plus acerbes.

Néanmoins la dichotomie entre industrie et tertiaire n'est plus réelle. L'économie d'un territoire peut être analysée à partir de la masse des revenus qu'il génère ou qu'il capte, appelée « base économique ».

#### RÉPARTITION DE L'EMPLOI SALARIÉ EN 4 SECTEURS EN 2010 ÉVOLUTION (1999-2010) ; SOURCE PÔLE EMPLOI

	, , , , ,							
	Arrondissement de Lille		France hors Ile-de-France		Lyon*		Marseille**	
	Salariés	Evolution annuelle	Salariés	Evolution annuelle	Salariés	Evolution annuelle	Salariés	Evolution annuelle
	privés 2010	moyenne 1999-2010	privés 2010	moyenne 1999-2010	privés 2010	moyenne 1999-2010	privés 2010	moyenne 1999-2010
	45 000		2 606 000		108 700		40 400	
INDUSTRIE	(12%)	-4,1%	(21,2%)	-1,7%	(18,2%)	-1,7%	(11,7%)	0,2%
	28 800		1 193 000		47 900		27 000	
CONSTRUCTION	(7,7%)	1,9%	(9,7%)	2,0%	(8,0%)	2,0%	(7,8%)	1,5%
	78 500		2 287 000		98 500		60 600	
COMMERCE	(20,9%)	-0,2%	(18,6%)	0,9%	(16,4%)	1,0%	(17,5%)	0,2%
	223 000		6 202 000		343 700		217 500	
SERVICES	(59,4%)	2,2%	(50,5%)	2,2%	(57,4%)	2,4%	(62,9%)	2,3%
TOTAL	375 300	0,7%	12 288 000	0,9%	619 400	1,2%	345 500	1,5%

<sup>\*</sup> Lyon = zone d'emploi de Lyon

<sup>\*\*</sup> Marseille = zones d'emploi de Marseille-Aubagne + Etang de Berre + Aix en Provence

<sup>12-</sup> Source: Emploi total, Estel INSEE 2012

<sup>13-</sup> Direccte Nord-Pas de Calais, 20 ans de recomposition économique – novembre 2012

#### ÉCONOMIE PRODUCTIVE ET ÉCONOMIE PRÉSENTIELLE

Depuis 2008, l'INSEE décompose l'économie en deux ensembles :

- l'économie « productive », c'est-à-dire tournée vers l'extérieur, qui réunit les activités produisant des biens majoritairement consommés hors du territoire concerné;
- l'économie « présentielle », c'est-à-dire tournée vers les besoins locaux, qui réunit les activités produisant des biens et services visant la satisfaction des besoins des personnes présentes dans le territoire concerné, résidants ou visiteurs.

Dans ce nouveau mode d'approche, les secteurs traditionnels (l'industrie, le tertiaire...) se répartissent de façon différente entre les deux ensembles, ce qui apporte des informations sur le caractère local ou plus tourné vers l'extérieur de l'économie métropolitaine.

#### **EMPLOI SALARIÉ PRIVÉ EN 2013**

Source: URSSAF, ADULM

		Scot de Lille Métropole	Région Nord-Pas de Calais- Picardie	Lyon	Marseille
	Industrie	22%	42%	31%	25%
	Construction	0%	0%	0%	096
Economie	Tertiaire	78%	58%	69%	74%
Productive	dont Commerce	17%	20%	13%	11%
	dont Services	51%	80%	55%	63%
	TOTAL	46%	47%	51%	41%
		46%	47%	51%	41%
		2%	<b>47%</b> 3%	<b>51%</b>	41%
	TOTAL				
Economie	TOTAL	2%	3%	3%	3% 11%
Economie Présentielle	TOTAL Industrie Construction	2% 13%	3% 15%	3% 15%	3% 11% 86%
	Industrie Construction Tertiaire	2% 13% 85%	3% 15% 82%	3% 15% 83%	3% 11% 86%
	Industrie Construction Tertiaire don:Commerce	2% 13% 85% 21%	3% 15% 82%	3% 15% 83% 17%	3%

### DES ÉCONOMIES PRODUCTIVE ET RÉSIDENTIELLE À RENFORCER : LE DOUBLE DÉFI

Les caractéristiques du territoire lillois ont été étudiés par l'économiste Laurent Davezies¹⁴; elles sont dans leurs grandes lignes comparables avec celles de l'ensemble du SCOT (arrondissement élargi à l'Orchésis). Ces travaux montrent que la masse de revenus générés dans l'arrondissement (13 milliards d'euros en 2005) est inférieure à celles de métropoles comparables. Par habitant, elle atteint 11 300 €, contre 12 750 € à Marseille et 13 400 € à Lyon.

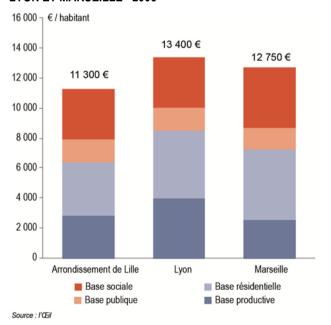
Les bases économiques (autrement dit les masses de revenus) de la métropole lilloise sont souvent plus faibles que celles de métropoles comparables.

La base résidentielle (31% de la base totale) est composée à 70% des pensions des retraités, à 15% des dépenses des touristes et à 15% des revenus des habitants de l'arrondissement de Lille travaillant dans d'autres territoires. Elle s'élève à 3 509 € par habitant à Lille, soit nettement moins que dans les autres grandes agglomérations : elle est de 4 459 € à Lyon et 4 727 € à Marseille. Lille compte en effet relativement moins de retraités et les niveaux des pensions y sont plus faibles ; les dépenses liées au tourisme (518 € par habitant) y sont nettement inférieures à celles enregistrées à Lyon (627 €) ou Marseille (900 €);

La base productive (25% de la base totale) est composée essentiellement des traitements et des salaires des actifs travaillant dans le secteur « productif ». Elle est nettement plus faible à Lille (2 873 € par habitant) qu'à Lyon (4 023 €), mais plus élevée qu'à Marseille (2 563 €).

Ainsi, le territoire est confronté à un double défi : continuer à conforter le secteur productif et, en même temps, agir sur les leviers de l'attractivité résidentielle et de la qualité de vie.

#### DÉCOMPOSITION DE LA BASE ÉCONOMIQUE TOTALE LILLE, LYON ET MARSEILLE - 2005



<sup>14-</sup> Un double défi pour l'économie lilloise : l'ajustement structurel de l'appareil productif et l'attractivité résidentielle – Laurent DAVEZIES (professeur à l'université Paris-Est) / laboratoire L'OEIL – 2010 / Etude s'appuyant sur des chiffres de 2005 à l'échelle de l'arrondissement.



Le développement des territoires dépend des revenus externes qu'ils parviennent à capter. Ces revenus alimentent l'économie locale et leur permettent de se développer.

Au sein du territoire, cette **base économique** se décompose en quatre bases :

- la base productive est composée essentiellement des traitements et des salaires des actifs travaillant dans le secteur « productif »;
- la base résidentielle est composée des revenus des habitants de la métropole travaillant dans d'autres territoires, des pensions des retraités, des dépenses des touristes;
- la base sociale est constituée des revenus sociaux et sanitaires;
- la base publique est composée des salaires des trois fonctions publiques (territoriale, nationale et hospitalière).

# VERS UNE NOUVELLE ÉCONOMIE PRODUCTIVE

Avec les données plus fines de l'Urssaf, seules disponibles sur longue période (1999-2013) et portant seulement sur les emplois salariés privés, il est possible d'analyser plus en détail les évolutions de l'emploi au sein des économies productive et présentielle.

En 2013, le territoire du SCOT rassemble **400 600 salariés privés<sup>15</sup>, 28% des emplois de la région Hauts-de-France**. L'économie productive compte 184 280 salariés privés (soit 46% des emplois salariés privés du territoire du SCOT), l'économie présentielle 216 320 (54% des emplois salariés privés).

Ainsi, selon cette source, si l'économie productive rassemble 46% des emplois salariés de la métropole, 22% de ces emplois sont exercés dans un secteur industriel, 78% dans le tertiaire.

Le territoire du SCOT de Lille est l'un des territoires où le poids des emplois productifs est le plus faible. Au regard de la France (hors lle de France), la métropole lilloise conserve des spécialisations industrielles dans les secteurs de la fabrication textile, de l'imprimerie, de l'industrie chimique et de la collecte de déchets (pour les secteurs de plus de 1 500 salariés). Elle tend à se spécialiser dans l'industrie pharmaceutique, même si les effectifs du secteur restent encore modestes.

Ces activités mutent et se recentrent sur les secteurs porteurs en développant : les fonctions de conception, d'assemblage et de distribution. Si globalement l'industrie perd des emplois, certains secteurs, voire des micro-secteurs se développent, comme la fabrication de non-tissé dans le textile par exemple. L'économie productive lie de plus en plus industries et services. En ce qui concerne les activités tertiaires liées à l'économie productive, le territoire se distingue par la forte présence des activités liées au tertiaire supérieur, telles que les sièges sociaux et le conseil en gestion.

Signe important de reconnaissance des dynamiques économiques engagées : l'État a labellisé six pôles de compétitivité associant des filières jugées prioritaires : textile, agroalimentaire et santé, vente à distance, logistique, technologies de recyclages...

Le secteur de l'agroalimentaire demeure un important employeur industriel du territoire (5 160 salariés privés en 2013) malgré son repli important depuis 1999 (-3 000 emplois, 36%). Les activités créatrices d'emplois aujourd'hui sont plutôt celles qui se positionnent sur les créneaux de transformation des produits et les déclinaisons du « consommer bien et bon ».

L'agroalimentaire local est diversifié, complémentaire aux activités présentes en Belgique. Il s'appuie sur un secteur agricole fort et de qualité, proposant des productions variées à proximité des entreprises, des centres de formation, de recherche et organismes professionnels de qualité. Ce secteur bénéficie de la présence d'entreprises de premier ordre au niveau mondial (Lesaffre, Bonduelle) et du pôle de compétitivité Nutrition-Santé.

Le secteur textile emploie plus de 5 300 salariés privés en 2013. Les activités productives du secteur ont progressivement évolué vers les textiles techniques disposant de débouchés dans le médical, l'automobile, l'aéronautique, la construction... Le secteur de la fabrication de non-tissés a ainsi vu ses effectifs doubler entre 1999 et 2013. En 2013, plus de 1 500 salariés privés exercent leur activité dans ce secteur, soit plus du quart des salariés privés de l'industrie textile.

<sup>15-</sup> La source URSSAF qualifie l'emploi salarié privé affilié au régime général d'assurance chômage. Elle exclut donc les emplois publics, les employés relevant du régime agricole et les indépendants.

Les données URSSAF sont les seules disponibles sur longue période (de 1999 à 2013), à l'échelle du nouveau périmètre du SCOT, de manière suffisamment fine pour permettre la reconstitution des économies productive et présentielle

#### L'AGRICULTURE,

#### UNE ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE À PART ENTIÈRE

La métropole lilloise est la métropole la plus rurale de France. Les terres agricoles occupent 55% du territoire du SCOT. Le secteur emploie environ 1 900 travailleurs agricoles.

Le dernier recensement agricole, réalisé en 2010, met en avant :

- le caractère diversifié de l'agriculture métropolitaine : maraîchage, grandes cultures céréalières et élevage sont présents sur le territoire;
- des filières d'écoulement des productions plutôt longues: 57% de la production locale est écoulée via des filières longues et irrigue les grandes sociétés métropolitaines de l'agro-alimentaire (Tereos, la Ferme de la Gontière, Bonduelle...).

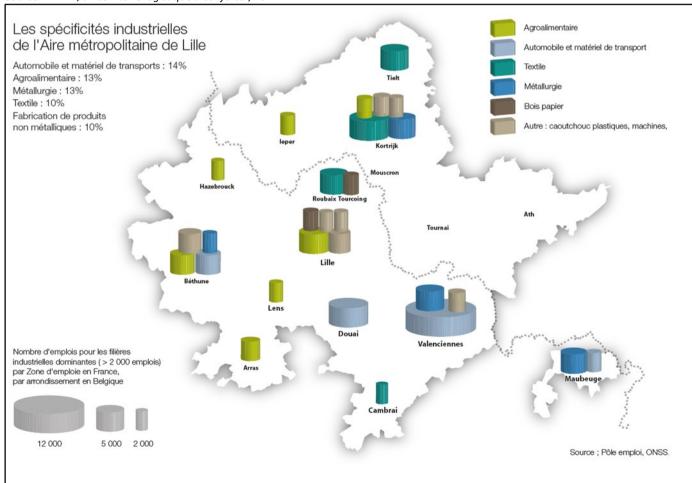
Sources : RGA et recensement agricole réalisé à l'échelle de la Métropole Européenne de Lille, 2010 Les leviers de développement sont présents sur le territoire : des entreprises leaders (Dickson Constant, Cousin Biotech, Damartex...), des pôles de compétitivité (Up-Tex; Nutrition-santé-longévité), le centre européen de textile technique unique en Europe (CETI,) au sein du pôle d'excellence de l'UNION.

Forte spécificité locale, **le secteur de la vente à distance** emploie 8 000 salariés privés dans le territoire du SCOT en 2013 (à Lyon ou Marseille, l'activité concentre moins de 700 emplois dans ce domaine). Le territoire est en effet le berceau historique de l'activité. L'emploi est cependant en repli dans ce secteur (-11,5%). La baisse conséquente des effectifs, s'en ressent d'autant plus que le modèle économique de la vente à distance est en pleine évolution. Cette évolution impacte tout un ensemble d'activités associées comme l'imprimerie, le graphisme, la logistique etc.

Le pôle de compétitivité PICOM, en travaillant sur l'optimisation des process, la relation client & mobilité et les nouveaux univers marchands contribue à définir les formes de commerce de demain.

#### L'INDUSTRIE AU SEIN DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE DE LILLE

Source : L'AML, un territoire logistique à conforter, 2012





#### LES INDUSTRIES CULTURELLES ET CRÉATIVES : EXEMPLE DE LA NOUVELLE ÉCONOMIE PRODUCTIVE MÉTROPOLITAINE

La filière des industries culturelles et créatives peut se définir comme l'agrégation de 3 secteurs. Elle associe des activités tertiaires et industrielles : le secteur culturel, les industries culturelles et les industries ou activités créatives (par exemple les éditeurs de logiciels, les créateurs de portail internet...), ainsi qu'un certain nombre d'activités connexes telles que l'imprimerie et le commerce spécialisé de produits culturels et récréatifs

En 2012, avec 2 000 établissements employeurs et près de 12 000 salariés privés, la métropole lilloise se place au second rang des grandes métropoles françaises (derrière Lyon et hors lle-de-France).

En favorisant le regroupement des entreprises, laboratoires de recherche et projets créatifs en audiovisuels, jeu vidéo, animation et multimédia, la Plaine image au sein du pôle d'excellence de l'UNION contribue au développement de cette nouvelle filière.

Sources : Les industries culturelles et créatives dans l'arrondissement de Lille - Etat des lieux - Observatoire Partenarial de l'économie - juillet 2012

Le secteur des services aux entreprises est un employeur majeur du territoire et principal créateur d'emplois, avec plus de 70% des emplois de services « productifs », soit 81 350 salariés privés. Trois activités concentrent la majorité des emplois du secteur et continuent de créer de l'emploi depuis 1999 :

- les activités des « sièges sociaux ; conseil de gestion » :
   36%, 16 000 salariés privés, +5 200 emplois ;
- les activités « administratives et autres activités de soutien aux entreprises » : 34%, 10 150 salariés privés, +5 000 emplois ;
- les activités « d'architecture et d'ingénierie ; les activités de contrôle et d'analyses techniques » : 21%, soit 7 250 salariés privés, +3 000 emplois.

Ainsi, le territoire du SCOT se distingue d'autres métropoles notamment par **l'importance des activités de « sièges sociaux ».** Plus de 75 sièges d'entreprises de plus de 500 salariés sont présents sur le territoire parmi lesquels les groupes d'origine locale de la vente à distance, de la grande distribution et de l'agroalimentaire... L'évolution des stratégies de ces secteurs moteurs influera nécessairement l'activité.

Le secteur des services aux entreprises, notamment les activités de sièges sociaux, « bénéficie » d'un quartier d'affaires et du pôle tertiaire de premier plan, Euralille. Les efforts déployés depuis 20 ans en matière d'offre de bureaux ont fait de Lille la 3<sup>e</sup> place tertiaire en France, après Paris et Lyon.

Le secteur de la logistique est également une activité stratégique, de par la situation géographique de la métropole (au cœur des flux et des échanges nord-européen) et de par le rôle que cette activité joue dans l'organisation de la métropole marchande. L'activité représente aujourd'hui 14 400 salariés privés dans le territoire du SCOT, soit 700 de plus qu'en 1999.

Le développement du e-commerce, des produits personnalisables, impactent nécessairement l'activité dans son contenu et son organisation. Le projet Canal Seine Nord contribuera également, à une autre échelle, à l'évolution du secteur.

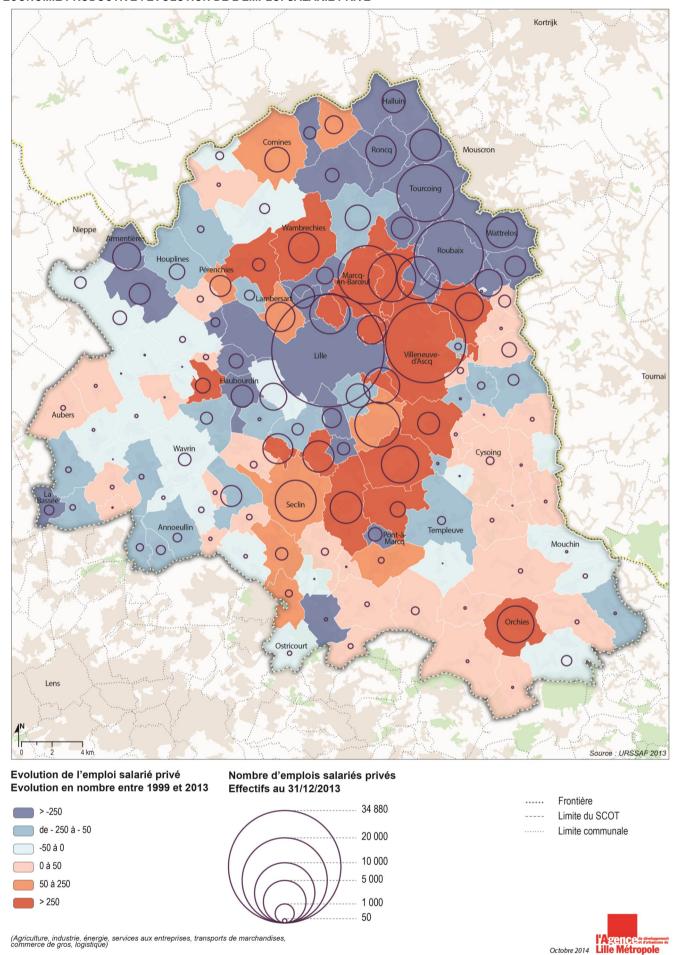
Le pôle de compétitivité I-TRANS, soutient ces évolutions.

Dans ce nouveau schéma, la maîtrise des technologies de l'information et de la communication est indispensable. Le secteur des technologies et de l'information représente en 2013 près de 17 000 emplois salariés privés, soit une multiplication par deux des effectifs depuis 1999. La métropole accueille des leaders mondiaux (OVH, IBM...). Ce secteur peut s'appuyer dans ce domaine sur les services et les moyens offerts par les pôles d'excellence de la Haute Borne et d'Euratechnologies.

Parmi les activités plus récentes, **l'industrie pharmaceutique au sein du secteur de la santé** est en nette développement. Elle compte en 2013, plus de 2 000 salariés privés. L'activité bénéficie de la présence d'entreprises leaders (Bayer...), d'un pôle universitaire hospitalier (le plus grand à l'échelle de l'Europe), d'outils favorisant l'innovation (le bio incubateur, le pôle de compétitivité Nutrition-Santé-Longévité, ainsi que le pôle d'excellence Eurasanté).

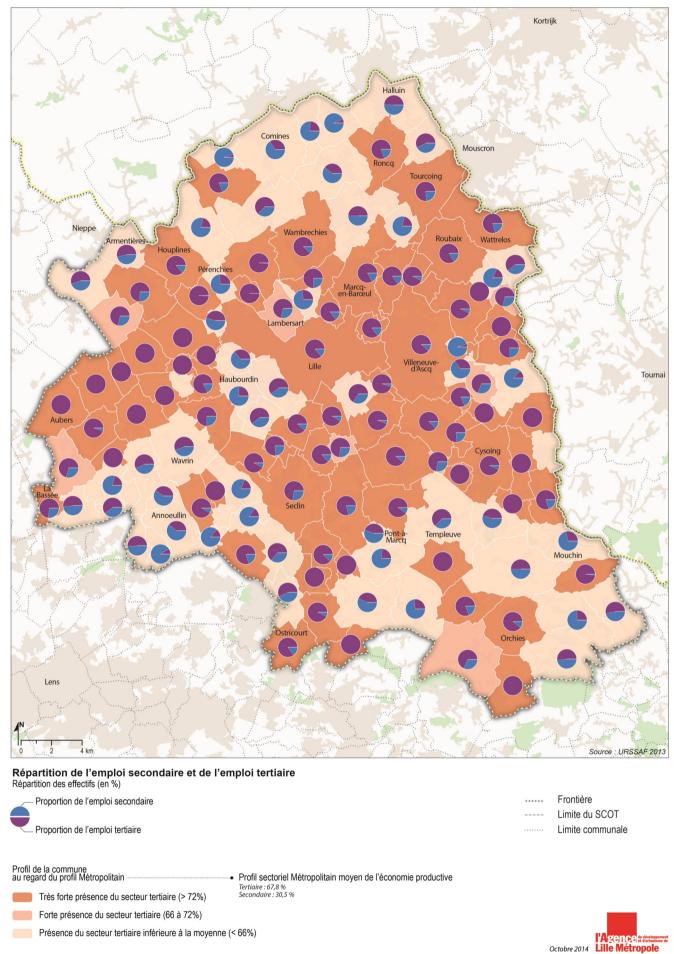
Parmi les activités émergentes les plus visibles, se trouvent celles liées au **secteur de l'économie verte, notamment à l'énergie**. En 2013, les activités de «production et distribution d'eau d'électricité ; assainissement, gestion des déchets et dépollution » emploient 4 600 salariés privés, soit plus de 1 500 de plus qu'en 1999. Ces nouvelles activités bénéficient de la création d'un pôle de compétitivité spécialisé dans les technologies de recyclage, de valorisation des déchets et de recyclage des matières et matériaux : Team2 appuyé par le CD2E.

#### ÉCONOMIE PRODUCTIVE : ÉVOLUTION DE L'EMPLOI SALARIÉ PRIVÉ





#### **REVENUS ET PROFILS SOCIAUX DES MÉNAGES**



### DES EMPLOIS PRODUCTIFS DÉSORMAIS PÉRIURBAINS

Si les emplois de l'économie « productive » se sont développés dans l'ensemble du territoire entre 1999 et 2013, les pertes d'emplois de ce type dominent dans les secteurs très urbains de tradition industrielle (Tourcoing, Roubaix, Wattrelos ...). En effet les pertes de l'industrie n'y ont pas été compensées par le développement de services « de l'économie productive »; ceux-ci se sont particulièrement développés dans les communes périurbaines, dotées de parcs d'activités périphériques (Lesquin, Fretin...).

### UNE ÉCONOMIE PRÉSENTIELLE, EN FORTE PROGRESSION

En parallèle de l'économie productive se développe une économie visant à la satisfaction des besoins des personnes présentes dans le territoire, résidantes ou visiteuses : l'économie présentielle. Ce volet de l'économie n'est pas délocalisable. Son développement repose sur la capacité du territoire à financer ses besoins par le revenu qu'il génère (les salaires), les aides qu'il reçoit (les subventions, les indemnités...) ou les revenus qu'il attire.

L'économie présentielle emploie 216 320 salariés privés en 2013 (soit 54% des salariés privés du territoire du SCOT). Elle a connu, entre 1999 et 2013, une progression soutenue de l'emploi salarié privé (+21%, soit +38 000 salariés privés). L'emploi de l'économie présentielle est probablement ici sous-estimé<sup>16</sup>.

Le secteur de la « santé, de l'action sociale et de l'enseignement » rassemble plus de 55 550 emplois salariés privés en 2013. Les effectifs salariés privés de ces secteurs ont progressé de plus de 30% depuis 1999. Dans ces domaines, secteurs publics et privés forment de véritables clusters. Le pôle hospitalier, comme le pôle universitaire, bénéficie ainsi d'une réelle visibilité.

Le secteur du commerce à destination des habitants (hors commerce inter-entreprises et hors activités artisanales de production) comptent 45 000 salariés privés. L'emploi dans ces activités a augmenté de 17% entre 1999 et 2013. Les grands acteurs de distribution originaire du territoire travaillent à la définition du commerce de demain avec le pôle de compétitivité des industries du commerce PICOM.

#### L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR, UNE FILIÈRE ÉCONOMIQUE ENTRAÎNANTE

La plus grande spécificité du territoire du SCOT de Lille Métropole par rapport à la France (hors Île-de-France), Lyon ou Marseille réside dans le secteur de l'enseignement, confirmant le potentiel économique que représente l'enseignement supérieur.

Les universités, les écoles emploient dans le territoire du SCOT près de 15 000 personnes (hors enseignantschercheurs).

Les étudiants, de plus en plus nombreux dans les écoles et universités du territoire, sont estimés à 107 000 en 2013

Cette filière économique entraîne le développement d'autres activités : les dépenses de fonctionnement des universités ou des écoles (hors salaires), les revenus des étudiants (estimés à 600 € en moyenne par mois), donnent lieu à des dépenses locales importantes. Ces dernières génèrent des emplois indirects et des revenus pour le territoire.

Source: estimation Agence, 2014

L'INSEE estime qu'en 2011, **la filière tourisme** emploie 11 900 salariés dans la métropole lilloise<sup>17</sup>. Le tourisme du territoire du SCOT est, comme dans toutes les grandes métropoles, un tourisme d'affaires. La présence d'un centre de congrès (Lille Grand Palais), d'une ingénierie (Lille's convention Bureau) et d'une offre hôtelière qui ne cesse de se développer, sont autant d'atouts favorables au développement de l'activité.

Le renforcement de l'offre culturelle, la politique de grands évènements, comme le renforcement de l'offre muséale, la distinction de démarches locales (par exemple, Le parc Mosaic, prix du paysage du conseil de l'Europe, en 2009) sont également des éléments forts qui, en parallèle, contribuent à développer un tourisme de loisirs aux multiples facettes.

Le secteur de la construction concentre 27 300 salariés privés en 2013. Les effectifs de ce secteur ont progressé de 18% entre 1999 et 2013. Rénovation, nouveaux matériaux, habitats modulables, habitats intelligents, habitats producteurs d'énergie... sont autant de thématiques qui impacteront le développement du secteur. Les pôles de compétitivité TEAM2 appuyé par le CD2E et Matikem (ex-MAUD) sont des atouts mis à disposition des entreprises pour anticiper ces changements.

<sup>16-</sup> Seul l'emploi salarié privé est répertorié. Les emplois indépendants et publics peuvent être nombreux dans certains secteurs.

<sup>17- 32 300</sup> emplois touristiques en Nord-Pas de Calais : des emplois davantage liés à la consommation qu'à l'hébergement - Insee, estimation de l'emploi touristique en 2011 – INSEE Analyse Nord-Pas de Calais N°3 – septembre 2014



#### L'ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE, UNE FILIÈRE EN DÉVELOPPEMENT

L'économie sociale et solidaire propose un autre modèle de développement économique. On la retrouve donc aussi bien dans l'économie productive, que dans l'économie présentielle.

L'économie sociale et solidaire emploie près de 55 000 personnes (salariés et non-salariés) en 2010. Elle représente près de 11% des emplois du territoire.

Cette économie se caractérise par une meilleure résistance à la crise. Plus ancrés dans les territoires de par la nature de leur activité, les établissements de l'économie sociale sont, comme l'ensemble des établissements de l'économie présentielle, moins dépendants d'entreprises ou de concurrents extérieurs, et donc, moins sensibles aux chocs conjoncturels.

Source: Profil INSEE n° 116, novembre 2012

On note que les emplois de l'économie « présentielle » se regroupent et se développent d'abord dans les principales villes de l'arrondissement : Lille, Roubaix, Villeneuve d'Ascq ou Marcq-en-Barœul.

### LES PME, UN MOTEUR ESSENTIEL DE CROISSANCE

Les PME<sup>18</sup>, c'est-à-dire les établissements de moins de 200 salariés, dont les activités sont très variées, regroupent 99% des établissements et 65% des emplois salariés privés de la métropole.

Le territoire du SCOT bénéficie d'un tissu de TPE/PME dense et dynamique. Il compte, en 2011, 90 000 établissements. Les petites et moyennes entreprises jouent un rôle essentiel dans le dynamisme de l'économie locale. Si TPE/PME se révèlent les plus créatrices d'emplois (elles ont générés ¾ des emplois entre 1999 et 2010), elles n'ont pas toujours la taille critique leur permettant de se développer à l'international et d'innover. L'augmentation de la part des établissements de taille intermédiaire dans le tissu des entreprises est un enjeu national. C'est aussi un enjeu pour

le territoire du SCOT. Les entreprises de plus de 200 salariés, quel que soit leur chiffre d'affaires, ne représentent que 0,4% des établissements du territoire et 35% des emplois.

#### RÉPARTITION DES SALARIÉS ET DES ENTREPRISES PAR TAILLE EN 2011

Taille des établissements	Répartition des salariés	Répartition des entreprises
sans salariés	-	65,3 %
1 à 4 salariés	6,9 %	19,2 %
5 à 9 salariés	7,7 %	6,7 %
10 à 19 salariés	9,9 %	4,2 %
20 à49 salariés	15 %	2,7 %
50 à 99 salariés	12,4 %	1 %
100 à 199 salariés	12,6 %	0,5 %
200 à 499 salariés	13 %	0,3 %
plus de 500 salariés	22 %	0,1 %

Source: Clap 2011, INSEE

#### L'ARTISANAT : DES ACTIVITÉS À RENFORCER

L'activité artisanale participe majoritairement à l'économie présentielle. Elle reste cependant encore peu développée. En 2013, l'arrondissement de Lille compte 13 840 entreprises artisanales. La population active occupée dans l'artisanat s'élève à 42 080 personnes (dont 77% sont des salariés).

La densité artisanale de l'arrondissement de Lille est de 115 entreprises pour 10 000 habitants, une densité qui reste nettement inférieure à celle de la France de province (de l'ordre de 170).

Source : Chambre de Métiers et de l'artisanat de la Région Nord-Pas de Calais

# DEMANDE ET OFFRE D'EMPLOI : DES INADÉQUATIONS

À l'échelle de l'arrondissement de Lille, 110 960 demandeurs d'emploi disponibles sont inscrits à Pôle emploi en juin 2014, soit un chiffre nettement supérieur à celui observé en 1999.

<sup>18-</sup> La Commission européenne définit les PME à partir des effectifs (moins de 250 salariés), du chiffre d'affaires (50 millions d'euros maximum) et du bilan (43 millions d'euros maximum). Pour des raisons de commodité statistique, l'unique critère retenu ici est l'emploi : 200 salariés maximum.

<sup>19-</sup> Emploi et compétences sur Lille Métropole, quels visages en 2020 ? - Comité Bassin d'emploi de Lille Métropole

<sup>20-</sup> Une entreprise de taille intermédiaire est une entreprise qui a entre 250 et 4 999 salariés, et soit un chiffre d'affaires n'excédant pas 1,5 milliards d'euros, soit un total de bilan n'excédant pas 2 milliards d'euros. Une entreprise qui a moins de 250 salariés, mais plus de 50 millions d'euros de chiffre d'affaires et plus de 43 millions d'euros de total de bilan est aussi considérée comme une ETI.

Plus de 45% des demandeurs d'emploi de la métropole recherchent un emploi depuis plus d'un an (26% depuis plus de deux ans). À Lyon ou à Marseille, ces demandeurs d'emploi représentent plutôt de l'ordre de 40% des demandeurs d'emploi (dont au moins 20% depuis plus de deux ans).

L'analyse des compétences des demandeurs d'emploi du territoire souligne la nécessaire évolution de la ressource humaine : la métropole de Lille compte ainsi davantage d'ouvriers et d'employés non qualifiés qu'à Lyon ou Marseille. Ces derniers représentent respectivement 45% des qualifications des demandeurs d'emploi à Lille, contre moins de 30% au sein des grandes métropoles de province. Des passerelles entre métiers doivent donc être renforcées.

#### DEMANDEURS D'EMPLOI JUIN 2014 (CATÉGORIES A, B, C)\*

	Nombre de demandeurs d'emplois	Part des inscrits depuis plus d'un an	Part des inscrits depuis plus de deux ans						
Zone d'emploi de Lille	67 600	46 %	15 %						
Zone d'emploi de Roubaix-Tourcoing	43 300	48 %	27 %						
Nord-Pas de Calais	366 800	48 %	27 %						
Zone d'emploi de Marseille	117 400	44 %	23 %						
Zone d'emploi de Lyon	133 500	40 %	21 %						
France métropolitaine	4 865 000	43 %	23 %						

Source : Direccte/Pôle emploi - traitement OPELM - juin 2014 (données brutes)

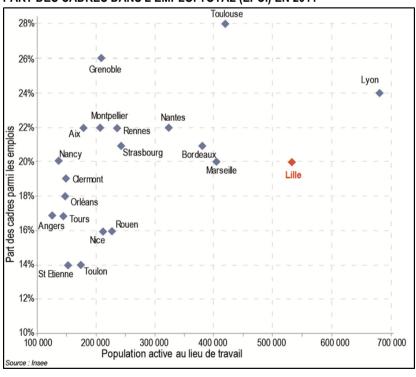
# DES CADRES SOUS REPRÉSENTÉS DANS CERTAINES CATÉGORIES

Malgré le rôle de capitale régionale, la part des cadres reste relativement limitée parmi les emplois. Le territoire du SCOT compte 104 000 cadres en 2011, soit 20% de l'emploi total. A titre de comparaison, la part de l'emploi des cadres est en moyenne de 23% au sein des dix plus grandes agglomérations françaises.

Ce décalage se retrouve dans les données concernant les cadres des fonctions métropolitaines stratégiques<sup>21</sup>. Le territoire du SCOT de Lille compte 60 000 emplois de ce type, soit 11% de l'emploi total, ce qui le place en 10<sup>e</sup> position. La métropole se distingue aujourd'hui des grandes métropoles par :

- un poids supérieur des cadres dans les fonctions métropolitaines<sup>22</sup> liées à la gestion et aux commerces interentreprises;
- une faible représentation au sein des 3 autres fonctions métropolitaines : conception/recherche, prestations intellectuelles et cultures/loisirs.

#### PART DES CADRES DANS L'EMPLOI TOTAL (EPCI) EN 2011



<sup>21-</sup> Emplois décomptés par l'Insee

<sup>22-</sup> Les cinq fonctions métropolitaines : commerce inter-entreprises, conception-recherche, culture-loisirs, gestion, prestations intellectuelles.





# LE DÉVELOPPEMENT D'UNE ÉCONOMIE MÉTROPOLITAINE D'EXCELLENCE

Face aux faiblesses précitées, la métropole présente, dans les domaines de l'économie et de l'emploi, des atouts nombreux et qui s'affirment, parmi lesquels sa localisation dans l'Europe du Nord-Ouest et son accessibilité exceptionnelle, l'évolution favorable de son image depuis deux décennies, son dynamisme entrepreneurial et le potentiel offert par son marché de l'emploi. L'importance de la population active, le nombre de cadres, la diversité et la qualité des formations garantissent aux entreprises la possibilité de trouver réponse à leurs besoins. La dimension du marché de l'emploi facilite également l'accueil des ménages comprenant deux actifs.

Comme dans les autres grandes métropoles de taille comparable, la diversité des activités est très grande. Cependant, des spécialisations existent dans les domaines des activités juridiques, du conseil et de l'ingénierie, des activités informatiques, du commerce, ainsi que de l'industrie de l'habillement, textile et cuir.

La métropole lilloise se distingue également par une forte concentration des centres de décision d'entreprises ; 77 sièges d'entreprises de plus de 500 salariés, dont 15 multinationales, y sont implantés. Les sièges sociaux ou têtes de groupes d'entreprises lillois contrôlent quelques 400 000 emplois<sup>23</sup> en France et à l'étranger. Une part plus importante qu'ailleurs des emplois exercés dépend ainsi de décisions prises localement, ce qui est un facteur important de stabilité de l'économie du territoire.

Mais ce sont les stratégies économiques développées par les acteurs du territoire qui donnent à la métropole lilloise ses meilleurs atouts pour aujourd'hui et demain.

Les échelles et les ambitions de ces stratégies diffèrent à raison de l'importance des différentes collectivités du territoire du SCOT de Lille. La Métropole Européenne de Lille et la Communauté de communes Pévèle Carembault inscrivent leurs stratégies dans le cadre de la démarche des plans locaux de développement économique déclinant localement le Schéma régional de développement économique.

### DES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES QUI MISENT SUR LEURS ATOUTS LOCAUX

Les Communautés de communes composant le territoire du SCOT de Lille ont la compétence développement et gestion de zones d'activités, avec des compétences variables dans le domaine de l'animation économique. Elles ont conduit ou conduisent des réflexions sur leurs développements économiques futurs. Ces travaux, tout comme les politiques actuellement menées, mettent en avant la volonté de s'appuyer sur les atouts du contexte rural des territoires à proximité du cœur métropolitain et en articulation avec d'autres territoires économiques d'importance (Valenciennois, Flandre intérieure, Bassin minier...).

Les Communautés de communes composant le territoire du SCOT de Lille Métropole, hors Métropole Européenne de Lille, ont la compétence développement et gestion de zones d'activités, avec des compétences variables dans le domaine de l'animation économique. Elles ont conduit ou conduisent des réflexions sur leur développement économique futur. Ces travaux, tout comme les politiques actuellement menées, mettent en avant la volonté de s'appuyer sur les atouts du contexte rural et de la proximité de la ville. Les objectifs sont d'abord de répondre aux besoins de la population et des entreprises, notamment en renforçant la qualité des services et l'accessibilité, et d'optimiser les zones d'activités existantes. Des créations ou extensions de zones d'activités sont souhaitées. Certaines filières retiennent l'attention des collectivités, les plus importantes d'entre elles sont : l'agriculture, les loisirs et le tourisme « à la campagne », les éco-activités.

Dans la Communauté de communes de la Haute-Deûle, les créations et mouvements d'entreprises ont beaucoup progressé au cours des années 2000. Ils concernent des petites et moyennes entreprises de tous secteurs qui se localisent essentiellement dans le tissu urbain.

L'enjeu actuel d'attractivité du territoire passe par le renforcement du tissu économique afin **d'offrir de nouveaux** services satisfaisant les besoins des habitants, améliorer l'offre d'emploi et permettre ainsi à une plus grande partie de la population de travailler sur le territoire et diminuer par la même occasion la pression des flux pendulaires domicile-travail notamment vers la métropole.

Le déploiement du numérique à haut et très haut débit est un enjeu majeur du développement du territoire afin d'offrir des capacités permettant la création d'entreprises à haut niveau de technologie, et de permettre le télétravail.

La Communauté de communes souhaite valoriser le foncier économique existant (notamment par l'amélioration de l'accessibilité et des dessertes par les transports en commun) et créer de nouvelles zones économiques. Le foncier mobilisable représente actuellement environ 20 ha basés sur Annœullin dont 3 ha récemment ouverts à l'urbanisation à court terme, les 17 autres hectares, ainsi que quelques hectares à Provin, étant à urbanisation différée ou comme pour Allennes-les-Marais, à ouvrir à l'urbanisation dans le cadre d'une révision des documents d'urbanisme.

L'opportunité d'intégrer le PLDE de la Métropole Européenne de Lille devrait être prochainement débattue.

La Communauté de communes de Weppes souhaite renforcer ses moyens dans le domaine du développement économique. Son projet de territoire, approuvé en 2010, met l'accent sur la rationalisation des espaces existants et inscrit le développement d'activités destinées à satisfaire les besoins des habitants et la pérennité des ressources. Trois objectifs principaux sont retenus pour accroître l'attractivité du territoire :

- préserver et améliorer le cadre de vie (préservation du foncier, des paysages et espaces naturels); développement d'infrastructures sociales et de loisirs, crèches, réseau de médiathèques, musée et activités de plein air, développement du réseau numérique pour permettre l'implantation d'entreprises et en particulier le travail à domicile;
- travailler sur les déplacements dans le territoire et en liaison avec les territoires voisins (améliorer la desserte des zones d'activités du territoire et les liaisons vers les pôles multimodaux);
- travailler à un développement économique durable: préservation de l'activité agricole, préservation et création de commerces de proximité, d'activités artisanales et industrielles sur chaque commune pour favoriser le dynamisme dans l'ensemble du territoire.

La création de nouvelles zones d'activités est envisagée à l'horizon 2020.

L'objectif pour la Communauté de communes Pévèle Carembault consiste à s'appuyer sur le développement des entreprises locales pour favoriser l'emploi sur le territoire.

Un véritable « bouillonnement entrepreneurial » caractérise la Pévèle Carembault. En effet, son tissu économique est particulièrement dynamique (fort taux de création d'entreprise). Cependant, les entreprises du territoire sont essentiellement de jeunes TPE dont le potentiel de croissance n'est pas encore exploité. La priorité pour le territoire s'oriente ainsi vers le développement endogène avec le soutien aux entreprises à toutes les étapes de leur vie. Dans ce cadre, l'objectif sera de rationaliser l'aménagement des parcs d'activité programmés mais aussi de concevoir des outils d'accueil des créateurs d'entreprises (pépinière, espace de coworking, etc.) pour créer un parcours immobilier complet du créateur d'entreprise.

Le Plan Local de Développement Économique (PLDE) de la Communauté de communes Pévèle Carembault a été élaboré en 2011 et sera rediscuté en 2015, en étroite coordination avec la Région et les partenaires du développement économique local. Quatre objectifs globaux y traduisent l'alternative de développement économique que veut représenter ce territoire, trait d'union entre agglomérations (Lille, Douai, Tournai) et territoires transfrontaliers :

- renforcer la proximité avec les décideurs économiques locaux pour leur proposer les infrastructures et les accompagnements les plus adaptés à leurs activités;
- favoriser le développement de l'artisanat et des commerces dans les bourgs et à proximité des pôles d'échanges;
- renforcer et structurer certaines filières économiques existantes :
  - l'agriculture: à travers les circuits courts et la filière équine. Le Pévèlois se structure notamment pour devenir le « pays du cheval » en Nord-Pas de Calais,
  - les services à la personne, le tourisme et les loisirs,
  - la filière éco-construction ; le Pévèlois accompagne l'émergence de grappes d'entreprises de cette filière en s'appuyant sur des partenariats transfrontaliers ;
- améliorer la qualité de vie au travail par le développement de services aux salariés.

# LA STRATÉGIE DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE : INNOVATION ET ÉQUILIBRE

Le « Plan métropolitain de développement économique » (PMDE), adopté par la Métropole Européenne de Lille en mai 2009, décline sur son territoire le Schéma régional de développement économique (SRDE). Dans le cadre d'une



démarche coanimée par la Métropole Européenne de Lille et la Région, il rassemble de nombreux acteurs de l'économie signataires d'une charte d'engagement.

Le PMDE réaffirme le rôle de la métropole lilloise comme locomotive du développement économique régional et la volonté d'inscrire la métropole parmi les grandes métropoles européennes. Il rappelle également les coopérations engagées à l'échelle de l'Eurométropole et de l'Aire métropolitaine de Lille et l'intérêt de projets coordonnés pour renforcer la compétitivité des territoires.

Les objectifs du plan peuvent être résumés en six axes.

# Créer un environnement favorable à la création et au développement des entreprises

L'objectif est de soutenir les entreprises dans les différentes étapes de leur développement : création, croissance, mise en œuvre de projets innovants, implantation ou relocalisation.

Pour cela, la MEL s'engage auprès de la Région pour optimiser le soutien à la création d'entreprises et déployer une offre de services globale et performante, répondant aux besoins des entreprises. Une priorité particulière est accordée au tissu des PME-PMI.

Les services visés concernent à la fois l'appui financier, l'aide à l'innovation, l'aménagement de parcs d'activités, en particulier dans le cadre du projet communautaire « 1 000 ha de foncier économique » (cf. ci-dessous). La Métropole Européenne de Lille engage également une expérimentation sur la gestion des parcs d'activités, afin d'en améliorer la maintenance et de clarifier les rôles des différents intervenants.

#### Renforcer

#### les filières économiques métropolitaines

La MEL a défini, dès le début des années 2000, une politique de « filières » destinée à encourager les acteurs d'un même secteur, ou de secteurs complémentaires, à se fédérer, à trouver des synergies pour innover et développer leurs activités.

Douze grandes filières avaient initialement été identifiées :

- des filières d'excellence : technologies de l'information, de la communication et image ; textiles et matériaux innovants ; distribution et vente à distance ; biologiesanté-nutrition ; tertiaire supérieur ;
- des filières structurantes pour le territoire, en mutation et qu'il faut consolider et accompagner dans leurs évolutions : agroalimentaire ; agriculture ; logistique et industrie des transports terrestres ;

 des filières émergentes qui vont structurer l'économie de demain : éco-activités ; design ; industrie des réunions.

Ces filières prioritaires ont bénéficié de dispositifs d'appui pouvant associer, selon les cas, la présence d'équipes spécifiques d'animation (Euratechnologies, Eurasanté, Maisons de mode...), la réalisation d'équipements structurants favorisant les activités de recherche et développement (incubateurs, hôtels d'entreprises, laboratoires... tels que le CETI pour la filière textile, la plaine Images et l'Imaginarium dans le domaine des industries créatives) et l'aménagement de parcs spécialisés, inscrits dans les sites d'excellence métropolitains (Euralille, Euratechnologies, l'Union, la Haute Borne et Eurasanté) avec l'ambition d'y rassembler les meilleurs acteurs de la filière (entreprises, organismes de formation, instituts de recherche...).

Cette stratégie métropolitaine a été récompensée, en 2005, par la labellisation par l'État de cinq pôles de compétitivité associant des filières prioritaires. Un sixième pôle, « Team² », a été labellisé en 2010.

La MEL est engagée dans cette stratégie par le soutien à la réalisation d'équipements, au financement des équipes d'animation et à certains projets innovants de recherche-développement. Les pôles de compétitivité réunissent des universités, des grandes écoles et des entreprises locales et régionales mais s'ouvrent aussi au-delà, de façon à renforcer leurs compétences et leurs champs d'action.

I-Trans, pôle à vocation mondiale, consacré aux transports terrestres durables et à la logistique, concerne au total 84 établissements et 33 395 emplois. Plus de 10 établissements membres de ce pôle sont localisés dans la métropole lilloise.

**Up-Tex, consacré aux textiles du futur,** travaille notamment sur les matériaux textiles avancés et la customisation de masse. Le pôle concerne au total 95 établissements et 8 340 emplois. Plus de 30 établissements membres sont localisés dans la métropole lilloise.

**PICOM, pôle des industries du commerce,** intervient dans les domaines de la distribution, de la vente à distance et de leurs applications dans les TIC, le pôle concerne au total 75 établissements et 9 910 emplois. Près de 60 établissements membres de ce pôle sont localisés dans la métropole lilloise.

NSL: pôle consacré à la nutrition, à la santé et à la longévité, intervient dans les domaines de l'agroalimentaire, des biotechnologies, de la pharmacie, etc. Le pôle concerne au total 67 établissements et 10 660 emplois. Plus de 35 établissements membres sont localisés dans la métropole lilloise. MATIKEM, ex-MAUD: (matériaux et applications pour une utilisation durable) concerne les filières de la chimie et des matériaux, notamment les biosourcés, pour des domaines d'application de plus en plus variés. Le pôle concerne au total 57 établissements et 15 705 emplois. Plus de 20 établissements membres de ce pôle sont localisés dans la métropole lilloise.

**TEAM<sup>2</sup>: (technologies de l'environnement appliquées aux matières et matériaux)** réunit - avec le pôle d'excellence régionale CD2E - 24 entreprises et 1 260 emplois. Plus de 10 établissements membres sont localisés dans la métropole lilloise.

#### Autres pôles de compétitivité régionaux :

- AQUIMER, pôle dédié aux activités aquatiques ;
- IAR, à vocation mondiale, consacré aux activités industrielles et d'agro-ressources.

Parmi ces filières, six ont été retenues en 2010 par le PMDE comme prioritaires pour affirmer la place de la métropole dans la concurrence nationale et internationale : les TIC et l'image, les textiles et matériaux innovants (en y intégrant la mode et le design), la distribution et la vente à distance, qui doit s'appuyer sur l'industrie de la logistique et des transports, la biologie, santé, nutrition, filière comprenant les biotechnologies de la santé humaine, mais aussi l'agroalimentaire et l'agriculture notamment biologique, le tertiaire supérieur ainsi que l'environnement et les écoactivités (recyclage, éco-construction...).

À côté de ces six priorités, le PMDE réaffirme l'objectif de développement équilibré des secteurs plus traditionnels de l'industrie et de l'agriculture : volonté de maintien de l'industrie (mécanique, imprimerie, plasturgie...) et du BTP. Une attention particulière est portée à l'agriculture périurbaine, afin de l'orienter vers des productions à plus forte valeur ajoutée (maraîchage et horticulture) et des circuits courts de distribution.

# Favoriser un développement économique de proximité, facteur de cohésion sociale

Les constats de faiblesse de l'économie résidentielle et de déficit de petites et très petites entreprises conduisent à soutenir le développement d'une économie de proximité : élaboration d'un plan métropolitain pour l'économie sociale et solidaire ; poursuite des réflexions sur l'insertion par l'économique ; plan d'actions pour le commerce et l'artisanat (maintien et développement en milieu rural et quartiers sensibles, soutien à l'artisanat, structuration des services à la personne...).

### S'appuyer sur la recherche et l'innovation pour favoriser la création et le développement d'activités nouvelles

Pour préparer le développement économique de demain, la MEL s'engage à soutenir les formations, la recherche et la valorisation des travaux des universités.

Elle soutient ainsi le projet Campus Grand Lille, en cours d'élaboration et le PRES (Pôle de recherche et d'enseignement supérieur) Université Lille Nord de France, créé début 2009, qui pilote ce projet.

Pour mener ce nouveau type d'action, Lille Métropole a délibéré en décembre 2009 pour prendre la compétence « recherche ».

# Renforcer l'anticipation des mutations économiques du territoire

Le PMDE développe, en partenariat notamment avec la Région et la CCI Grand Lille, la connaissance fine de l'économie métropolitaine, la veille prospective et les pratiques d'intelligence économique, afin d'anticiper au mieux les mutations à venir. Il s'appuie pour cela sur l'Observatoire Partenarial de l'Economie de Lille Métropole (OPE).

#### Renforcer l'attractivité de la Métropole

L'attractivité à l'échelle nationale et internationale est essentielle à la réussite économique de la métropole et à son inscription parmi les territoires qui comptent en Europe. Les atouts économiques de la métropole ont été rappelés ci -dessus, mais l'attractivité dépend aussi de bien d'autres facteurs : qualité de vie, environnement, offre culturelle...

Dans le domaine économique, les actions retenues par le PMDE concernent notamment :

- la mise en place d'une stratégie de promotionprospection adaptée aux évolutions du territoire ;
- le renforcement des équipements structurants à fort rayonnement ; il s'agit notamment d'apporter le très haut débit à tous (entreprises, parcs d'activités, habitat) ;
- la présence dans les grands réseaux, nationaux, européens et internationaux et la diffusion des capacités d'expertise et d'innovation.

La stratégie économique de la MEL sera poursuivie à travers son nouveau plan d'action qu'est le Plan métropolitain de développement économique et de l'emploi (PMDEE) pour la période 2015-2020.



### IMMOBILIER TERTIAIRE : UN MARCHÉ ROBUSTE

#### Le troisième marché de France

Le marché de bureaux métropolitain est le troisième de France, après ceux de Paris et Lyon. Dynamique et robuste, il a été en croissance régulière jusqu'à 2007, année record avec plus de 210 000 m² de commercialisation et construction pour soi (164 000 m² en moyenne entre 2002 et 2013). La bonne tenue du marché face aux fluctuations économiques s'explique par la richesse et la diversité du tissu économique local et la présence importante de sièges sociaux. Depuis la crise économique et financière, la construction s'est ralentie, malgré un rebond en 2010, et les investisseurs sont plus prudents, cependant leur confiance semble revenue depuis 2012. Fin 2013, l'offre neuve disponible (51 000 m²) représente moins de 14 mois de commercialisation en neuf tandis que le stock de bureaux de seconde main est estimé à 200 000 m².

Depuis 2002, les commercialisations de bureaux neufs se sont principalement effectués à Euralille (25% des surfaces neuves commercialisées), à Villeneuve d'Ascq (23%), en particulier à la Haute Borne, sur les Grands Boulevards (16%), dans Lille centre (12%), à Roubaix Tourcoing (8%) et depuis quelques années, autour de la rocade nord-ouest (10% environ).

Tous ne sont pas également desservis par les transports en commun.

# L'importance majeure des pôles d'excellence métropolitains

Les pôles d'excellence métropolitains définis par le schéma directeur de 2002 : Euralille, Euratechnologies, l'Union, la Haute Borne et Eurasanté jouent un rôle moteur dans les transformations du territoire. Ils totalisent une part très significative des transactions tertiaires : 40% en moyenne, majoritairement dans Euralille. Lieux majeurs d'accueil des filières métropolitaines prioritaires, ils ont un puissant rôle d'image : ils figurent l'ambition métropolitaine dans la concurrence des territoires. Ils illustrent aussi la politique urbaine métropolitaine. Euralille, la « turbine tertiaire », correspond à la mutation du cœur de l'agglomération autour du TGV. Euratechnologies et l'Union sont de grandes opérations de renouvellement urbain et des écoquartiers. Excepté Eurasanté, ces pôles sont des opérations mixtes, comprenant d'importants programmes d'habitation et d'équipements publics. Des projets d'extensions décidés (Euralille 3000, Saint-Sauveur) ou à l'étude vont conforter ces pôles dans les prochaines années.

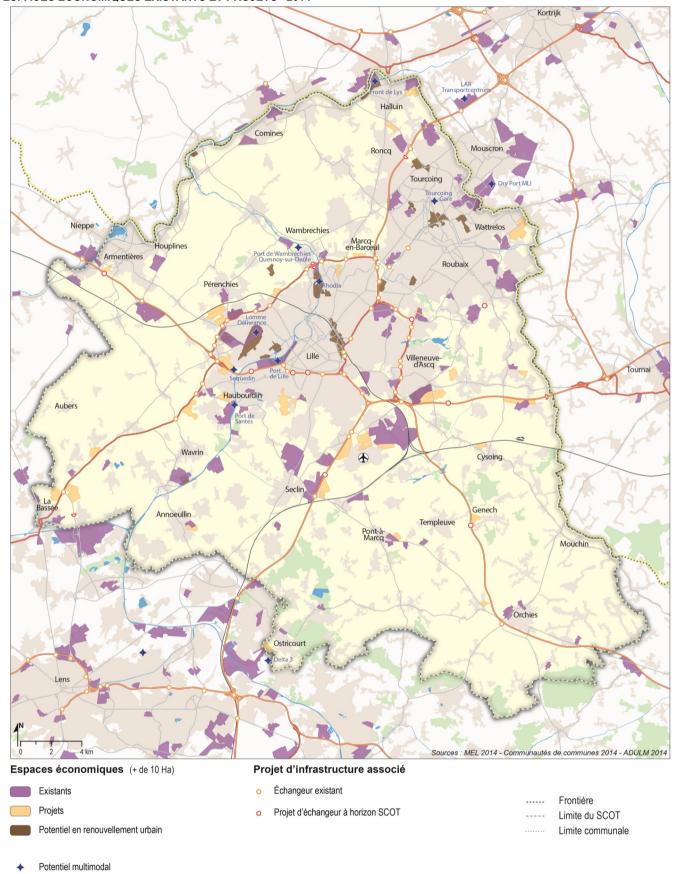
Euralille, sans doute l'image la plus connue de la métamorphose métropolitaine, est le principal lieu d'accueil du tertiaire. Situé au nœud des transports locaux, régionaux et internationaux, le quartier compte environ 300 000 m<sup>2</sup> de bureaux et concentre environ 14 000 salariés<sup>24</sup>. Il se caractérise par une présence du tertiaire supérieur (54% des entreprises et 34% du parc) orienté vers les secteurs des banques, de l'audit, de l'assurance et du conseil, et vers les centres de décision publics et para-publics (en 2014, ces centres représentent 58% du parc immobilier) et les sièges sociaux (41 sièges sociaux dont 12 privés dénombrés en 2014). Tête de pont du marché investisseur, le quartier concentre 40% de l'investissement immobilier de bureaux de la métropole sur la période 2008-2014 et reste un marché dynamique très spécifique (grandes surfaces de 10 000 à 20 000 m<sup>2</sup>, forte proportion du locatif à 80%, valeurs locatives élevées, etc.) et complémentaire au marché tertiaire du reste de la métropole (avec leguel il n'entre pas en concurrence, la concurrence étant plutôt à rechercher avec d'autres quartiers d'affaires en France). De façon globale et au-delà des à-coups inévitables du marché, Euralille a présenté depuis sa création il y a environ vingt ans, une commercialisation satisfaisante, permettant la mise sur le marché d'environ 9 500 m² de bureaux par an (médiane sur 10 ans). Il se voit désormais confronté aux enjeux de renouvellement de l'offre de bureaux, mais aussi aux enjeux de réhabilitation du parc existant et d'amélioration globale de la qualité de

Le projet Euralille 3000 mené par la SPL Euralille porte cette ambition nécessaire de redéploiement d'une offre tertiaire de qualité permettant à Lille de s'inscrire de façon dynamique dans le nouveau contexte de concurrence imposé par le développement de quartiers d'affaires en France (par exemple Euromed à Marseille, Euratlantique à Bordeaux). En 10 à 15 ans, le quartier développera 100 à 150 000 m² de bureaux supplémentaires, ainsi qu'environ 130 000 m² de logements et équipements.

services du quartier.

La présence du centre-ville de Lille, vitrine régionale, à proximité du quartier Euralille est une spécificité lilloise et un atout de taille (attractivité du cadre de vie des cadres et accessibilité directe aux aménités du centre pour les visiteurs ou salariés). La qualité du cadre de vie offert au sein de ce cœur métropolitain ainsi que la visibilité et l'accessibilité de ce cœur depuis le pôle des gares Euraflandres, restent des enjeux majeurs pour soutenir sur le long terme le développement d'Euralille et sa pleine participation à la métamorphose métropolitaine.

### **ESPACES ÉCONOMIQUES EXISTANTS ET PROJETS - 2014**



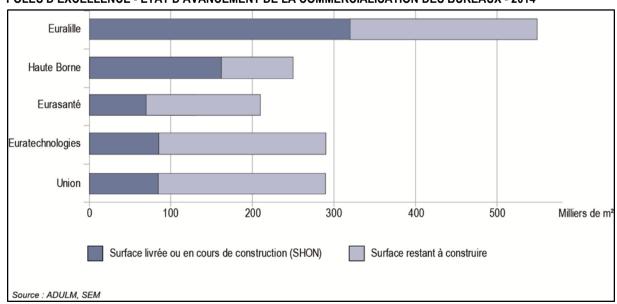


TIC NCE

- Le parc scientifique européen de la Haute Borne, à Villeneuve d'Ascq-Sainghin en Mélantois, est destiné aux entreprises et laboratoires publics et privés dans les domaines R&D, innovation et développement durable, en liaison notamment avec la Cité scientifique voisine. Il accueille notamment le Hub Innovation, l'INRIA (Institut national de recherche en informatique et en automatique), l'IFMAS (institut français des matériaux agrosourcés) et trois laboratoires du CNRS : l'IRI (Institut de recherche interdisciplinaire), l'IRCICA (Institut de recherche sur les composants matériels et les logiciels pour l'information et la communication avancée) et la RMN (résonance magnétique nucléaire). Sur les 140 ha du parc, 250 000 m² de bureaux et de laboratoires sont prévus à terme, dont 162 000 m² sont livrés ou commercialisés ; 66 000 personnes travaillent dans les 140 entreprises du site.
- Le parc d'activités Eurasanté, à Loos, à proximité du plus grand campus hospitalo-universitaire (14 300 professionnels de santé, 12 500 étudiants), piloté par la Soreli, est dédié aux entreprises de la biologie et de la santé. Le GIE Eurasanté assure sa promotion et ses relations avec le monde économique et la recherche. Le parc accueille un bio-incubateur spécialisé et 135 entreprises (2 700 emplois) dans des activités stratégiques comme Genfit (biotechnologie et recherche de nouveaux médicaments), ou le siège de Bayer Santé. Dans la phase actuelle de développement, le parc Eurasanté peut accueillir 270 000 m² d'activités et bureaux dont 130 000 m² sont déjà commercialisés. Une nouvelle phase d'extension et de densification : Eurasanté sud-ouest prévoit, à terme, 150 000 m² de bureaux et activités supplémentaires.
- Euratechnologies aménagé par la Soreli est situé sur les communes de Lille-Lomme est pensée pour les entreprises de la filière TIC et s'appuie sur l'équipe d'ingénierie de la SPL Euraechnologies. L'opération, qui s'étend sur 100 ha, pourrait accueillir 150 000 m² de bureaux et activités et 5 000 emplois. Au cœur du projet, le premier secteur opérationnel (25 ha) offrira, à terme, 97 000 m² pour les activités tertiaires et de recherche soit 3 200 nouveaux emplois. Une première tranche comprenant l'ancienne filature Le Blan-Lafont, transformée en centre d'activités pour les entreprises de la filière TIC et en centre de services, a été livrée début 2009 (58 000 m² sont déjà commercialisés et hébergent 135 entreprises, 80 métiers et 2 000 emplois).
- Le site de l'Union à Roubaix, Tourcoing et Wattrelos est le lieu d'accueil préférentiel de plusieurs des filières porteuses : l'image, le textile technique et la distribution. Il s'étend sur 80 ha et devrait comprendre à terme près de 290 000 m² de bureaux et locaux d'activités. 85 000 m² de locaux y sont déjà livrés ou sont en cours de construction dont 22 000 m² dans la Plaine-Images (1 000 emplois) et 15 000 m² pour le CETI (centre européen des textiles innovants) inauguré en 2012. 125 entreprises et 1 400 emplois y sont déjà implantés.

Au total, à la fin 2014, plus des 2/3 des programmes tertiaires (et pour partie des activités) des pôles d'excellence (1,5 millions de m² au total) est livrée ou commercialisée. Cette proportion s'explique pour beaucoup par l'avancement de la réalisation d'Euralille dont les programmes sont livrés ou commercialisés à plus de 90%. Mais l'ampleur des

PÔLES D'EXCELLENCE - ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA COMMERCIALISATION DES BUREAUX - 2014



programmes restant à réaliser (près de 600 000 m²), leur réussite et l'image positive qu'ils ont acquise justifient que la grande importance accordée aux pôles d'excellence dans le futur SCOT.

### De nombreux projets de bureaux

Hors des pôles d'excellence, les projets de bureaux sont également nombreux et importants. Les projets de plus de 5 000 m² recensés fin 2009 totalisaient ainsi plus de 400 000 m². Avec les pôles d'excellence, ce sont donc plus de 1 000 000 m² de surface de bureaux qui sont projetés. Les stades d'avancement de ces projets sont très hétérogènes et leurs réalisations seront inévitablement régulées dans le temps par le marché. Mais le niveau de ces chiffres montre que la métropole dispose d'un potentiel très abondant d'opérations tertiaires.

Face à ce constat, la MEL a décidé de mettre en place sur son territoire, une régulation de l'offre tertiaire assurant une meilleure cohérence avec ses politiques d'aménagement et de développement durable. Les principes sont donc de localiser prioritairement le tertiaire supérieur dans les pôles d'excellence et dans les grands centres urbains desservis par les transports en commun lourds, de localiser le tertiaire plus standard en cœur de ville, et d'accepter dans les parcs d'activités de la périphérie les bureaux liés à des locaux mixtes.

### FONCIER D'ACTIVITÉS : LE RENFORCEMENT DE L'OFFRE

Dans le territoire du SCOT, comme dans toutes les métropoles françaises, plus de 90% de la demande de foncier pour les activités émane d'entreprises déjà localisées dans le territoire et qui recherchent des espaces pour se développer, si possible à proximité de leur implantation actuelle. Ces demandes trouvent leurs réponses dans le tissu urbain, soit dans des opportunités diffuses, soit sur d'anciennes friches, et dans les parcs d'activités, majoritairement situés en périphérie et plus aptes à répondre aux demandes de surfaces importantes.

La consommation foncière en matière d'espaces économiques entre 1971 et 2013 s'élève, à environ 69 ha par an dans la métropole lilloise.

Une accélération dans la production du foncier économique s'observe dans la période plus récente 2008-2013 avec 81 ha/an.

Si la consommation dans le tissu urbain, au gré des opportunités, n'est pas précisément connue, force est de constater que les emprises économiques industrielles et artisanales ont tendance à reculer au profit d'occupations plus mixtes ou résidentielles.

Malgré cette tendance, le développement économique en renouvellement urbain peut encore bénéficier d'un potentiel. En 2013, il a été évalué à 280 ha environ au sein de zones d'activités existantes<sup>26</sup>. À cela s'ajoute les surfaces disponibles dans les 3 pôles d'excellence Euralille, l'Union et Euratechnologies, qui représentent encore entre 280 000 et 420 000 m² de surface de plancher.

Ce potentiel doit être approfondi dans le cadre des travaux de la mise en œuvre du SCOT.

Le schéma directeur de 2002 avait affecté 2 700 ha (surface brute) aux zones d'extension à dominante économique. Les espaces correspondants, répartis sur le territoire, sont souvent situés en périphérie de l'agglomération, à proximité des routes. Ce choix s'explique par la volonté d'écarter les nuisances des zones habitées et par la difficulté de dégager des emprises suffisamment importantes dans l'agglomération, mais relève aussi d'une conception du développement reposant sur les possibilités offertes par la voiture. Près de 1 900 ha des zones d'extension à dominante économique du schéma directeur sont désormais inscrits dans les PLU en zones constructibles. Une minorité n'est pas concernée par des projets (moins de 200 ha).

Le principe de progressivité adopté dans le schéma directeur a conduit à ne pas inscrire dans les PLU toutes les zones d'extension du schéma directeur. 810 ha (bruts) demeurent ainsi en zone agricole dans les PLU. Leur affectation future sera réexaminée dans le cadre de l'élaboration du SCOT.

La consommation foncière est importante, mais elle est en deçà des besoins réels estimés du fait d'un manque d'offre. Sur le territoire de la MEL, l'offre apparaît, depuis plusieurs années, trop limitée par rapport à la demande et, en particulier, l'offre généraliste en locaux et entrepôts: en effet, l'offre foncière produite depuis le schéma directeur s'est positionnée essentiellement sur les filières d'excellence et donc sur une offre tertiaire et immobilière, pour l'offre généraliste, le territoire se retrouve en position de sous offre par rapport aux territoires voisins et par conséquent dans une logique de rattrapage. L'étude de programmation économique, menée par Lille Métropole avec le cabinet Katalyse en 2009 a estimé le besoin réel des entreprises à 100 ha par an. L'une des conséquences

<sup>25-</sup> A la date d'impression du diagnostic, pas de données disponibles sur les neuf communes de l'Orchaisis.

<sup>26-</sup> Étude « Référentiel foncier », MEL, 2013



de cette situation est le départ d'activités de tous types vers les franges de la métropole. Les entreprises très consommatrices d'espace et, parmi elles, celles de la logistique, sont particulièrement concernées. Il s'agit donc pour la métropole de pouvoir renforcer l'offre à destination des activités de production et de logistique.

Pour répondre à cette difficulté, Lille Métropole a lancé depuis 2003 une stratégie volontariste afin de mettre progressivement sur le marché 1 000 ha de foncier économique en recherchant l'efficacité opérationnelle et une répartition territoriale équilibrée. Ces 1 000 ha comprennent des espaces de développement inscrits au schéma directeur et des terrains situés dans la ville existante ; 52 sites sont concernés dont 10 en renouvellement urbain, 17 sites de grande taille et 25 d'intérêt local. Entre 2003 et 2014, Lille Métropole a produit plus de 500 ha de foncier économique (dont une très grande majorité dans les sites d'excellence), dont la moitié est presque entièrement commercialisée.

Dans les Communautés de communes, de nombreuses zones d'activités économiques sont totalement occupées. Il est donc parfois difficile de répondre aux demandes des entreprises, surtout lorsque le schéma directeur n'offre plus de possibilités, comme dans le cas de la Communauté de communes de Weppes. Des possibilités d'extension ou de développement dans le cadre du schéma directeur demeurent, notamment dans la Communauté de communes du Pévèle Carembault (70 ha environ). La dimension économique est au cœur des études de stratégie foncière qui ont été menées par celle-ci et par les collectivités membres de l'ex-Pays pévélois.

Dans leur ensemble, les Communautés de communes souhaitent que leur potentiel d'accueil d'activités économiques soit réexaminé dans le cadre du SCOT et que la possibilité de développer de nouveaux espaces pour les activités leur soit donnée.

Des offres d'espaces d'activités sont proposées dans les territoires voisins, à toute proximité de la métropole lilloise, en France et en Belgique. Les coopérations engagées dans le cadre de l'Eurométropole et de l'Aire métropolitaine de Lille ont inscrit dans leurs programmes de travail la coordination des informations sur l'offre foncière économique. Les objectifs de ces démarches sont de mieux partager l'information, et de contribuer à développer les complémentarités des différentes offres.

### L'ENJEU DE LA LOGISTIQUE

La métropole lilloise accueille toutes les formes de logistique liées à l'approvisionnement, à la production, à la distribution, au service après-vente et au recyclage.

Elle constitue un espace de fret stratégique, notamment du fait de son positionnement et de ses connexions (autoroutières, ferroviaires et fluviales) aux grandes infrastructures européennes (Tunnel sous la Manche, ports de Rotterdam, Anvers, Dunkerque... aéroports de Bruxelles et Paris). Elle est reconnue 2<sup>e</sup> hub ferroviaire de France et 3<sup>e</sup> port fluvial (loin derrière Paris et Strasbourg). L'aéroport de Lille-Lesquin est aussi parmi les plus importants en France en matière de fret.

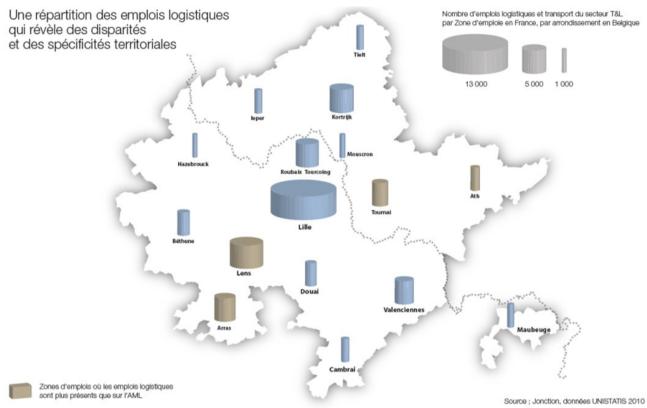
De nombreuses entreprises logistiques nationales et internationales (Géodis, UPS, DHL, FedEx, Décathlon, Danone...) ont été attirées dans la métropole par ces équipements et infrastructures, mais aussi du fait de la présence de services aux entreprises en phase avec leurs besoins. C'est aujour-d'hui le 2<sup>e</sup> centre logistique français avec 2 255 000 m² de zones de stockage.

Les opérateurs logistiques, qui interviennent à des échelles très différentes ont des besoins d'espaces variables, depuis des entrepôts de plusieurs hectares, voire plusieurs dizaines d'hectares, pour la logistique d'échelle métropolitaine, nationale ou internationale, jusqu'aux entrepôts de 2 000 m² ou moins de la logistique urbaine.

La demande pour des surfaces logistiques est de plus en plus contrainte, dans la métropole, par la rarification des grandes emprises mobilisables. Les implantations les plus importantes se réalisent dans l'ancien Bassin minier, en particulier à Dourges (Delta 3), en partie suite à des transferts depuis la métropole lilloise. Cependant, les commercialisateurs ont recensé dans l'arrondissement, 500 000 m² construits à neuf pour la logistique de 2006 à 2009, années record pour ce type de locaux ; ces surfaces correspondent à 120 000 m² construits par an, soit plus de 25 ha consommés par an. Il existe donc une demande potentielle importante d'espaces logistiques à satisfaire dans le territoire du Scot, notamment de la part des entreprises de la distribution et de l'e-commerce en raison de la modernisation de ces activités et de l'évolution des règles qui leur sont imposées. La présence d'espaces de livraison adaptés dans la ville (et de lucarnes fluviales en site urbain bord à canal) contribueraient aussi à optimiser la « logistique du dernier kilomètre », donc à réduire congestion et pollution. On peut noter l'expérience, prochainement opérationnelle, de l'implantation du CMDU sur le Port de Lille.

### LOGISTIQUE : POIDS DE LA MÉTROPOLE AU SEIN DE L'AML

Source : Synthèse de l'Etude « L'AML, un territoire logistique à conforter », AML 2012



## CONCEVOIR DES PARCS D'ACTIVITÉS DURABLES

Le territoire du SCOT de Lille compte près de deux cents zones d'activités dont la qualité environnementale est très hétérogène. Si des efforts importants sont consacrés à la qualité des aménagements dans certaines réalisations récentes, à l'exemple des pôles Euratechnologies, ou Eurasanté ou de parcs d'activités comme le parc du Mélantois à Lesquin-Sainghin ou celui de Phalempin, de nombreux parcs d'activités présentent un traitement peu qualitatif des espaces libres et des bâtiments.

De nombreux espaces voués à l'économie sont dépendants d'une accessibilité routière souvent défaillante, du fait de la saturation des grands axes et échangeurs. La situation des espaces d'activités métropolitains est très variable au regard de ce critère. Les grands pôles d'activités, notamment les pôles d'excellence ou les pôles tertiaires, sont généralement bien desservis par les transports en commun. Toutefois, ni Eurasanté ni La Haute Borne ne sont desservies de façon optimale par les transports. Les zones accueillant des activités artisanales, industrielles ou logistiques, souvent implantées en périphérie, disposent rarement d'une desserte de qualité par les transports en commun ou d'une desserte multimodale pour les marchandises. La bimodalité (route-fer ou route-eau) est absente

dans la plupart des cas, même pour des zones accueillant des activités logistiques, et peu utilisée quand elle est présente. La volonté de conserver certaines activités logistiques dans la métropole et même d'en accueillir de nouvelles, tout en maîtrisant mieux les flux de voitures et camions, donne à cette question de la desserte multimodale des zones d'activités une acuité particulière pour le SCOT.

Autre question pour le SCOT : celle de la localisation des parcs d'activités dans la ville existante. Certaines friches et d'autres territoires mutables offrent la possibilité d'installer des activités dans le tissu urbain, à proximité des transports publics, à condition que ces activités ne génèrent pas de nuisances excessives pour les logements voisins. Cette mixité des fonctions, justifie le respect de densités minimales dans la mesure où des ressources foncières précieuses sont utilisées, comme cela est préconisé, par exemple, dans le PDU de Lille Métropole.

Une meilleure prise en compte du développement durable apparaît incontournable pour le futur SCOT, notamment dans la localisation des parcs d'activités et dans leur conception (recherche de mixité urbaine, de densité, gestion économe du stationnement, gestion de l'eau...), mais aussi dans le traitement de leurs bâtiments et de leurs espaces libres.





# VERS UN POLE UNIVERSITAIRE DE NIVEAU INTERNATIONAL

Le développement de la société de la connaissance est devenu pour l'Europe un enjeu majeur, consacré en 2000 par la stratégie dite « de Lisbonne » : faire de l'Europe « l'économie de la connaissance la plus compétitive et la plus dynamique du monde ». Ce concept de société de la connaissance repose sur le principe de dépasser la société de production et de mettre tous les moyens humains et intellectuels d'un territoire au service de son développement. Ceci suppose la mobilisation et la mise en synergie de tous les acteurs et la valorisation de toutes les ressources : universités, centres de recherche, entreprises, collectivités...

C'est au sein des métropoles qu'est réuni l'ensemble des facteurs pouvant concourir à l'épanouissement de ce modèle. La métropole lilloise bénéficie d'atouts réels en ce domaine, par la qualité de son offre d'enseignement supérieur et la forte mobilisation des autorités publiques.

### UN PÔLE DE RECHERCHE EN CROISSANCE

Près de 744 millions d'euros ont été dépensés en 2008 dans la région au titre de la recherche et du développement, ce qui ne représente que 0,75% du Produit intérieur brut, contre 2,1% en moyenne nationale (alors que l'objectif « de Lisbonne » est de 3%). La dépense intérieure de recherche et de développement (DIRD) régionale est depuis peu assurée à part égale par le secteur public (49%), notamment par les universités, et le secteur privé (51%). Le secteur privé était jusqu'alors moins prépondérant. Le poids de la recherche dans l'économie reste ce faisant faible. La région compte moins de quatre chercheurs pour mille salariés, pour une moyenne nationale de 9,4. De plus, la DIRD réalisée par les entreprises concerne en 2008 des secteurs de faible valeur ajoutée. Ainsi, la DIRD des industries de moyenne ou faible technologie représentent 40,6% de la DIRD, contre 11,7% au niveau national; à l'inverse, les industries de haute technologie représentent 15,1% contre 42,5% en France.

Cette faiblesse de la recherche-développement est une donnée ancienne, liée pour partie à la volonté historique d'éloigner les industries stratégiques de la frontière nord de la France. La situation de la métropole lilloise, qui concentre une part importante des universités et des activités de pointe, est sans doute plus favorable que celle de la région dans son ensemble. Mais le renforcement de la recherche, de l'innovation et du transfert de technologie y demeure un enjeu majeur de développement économique pour l'ensemble de la région.

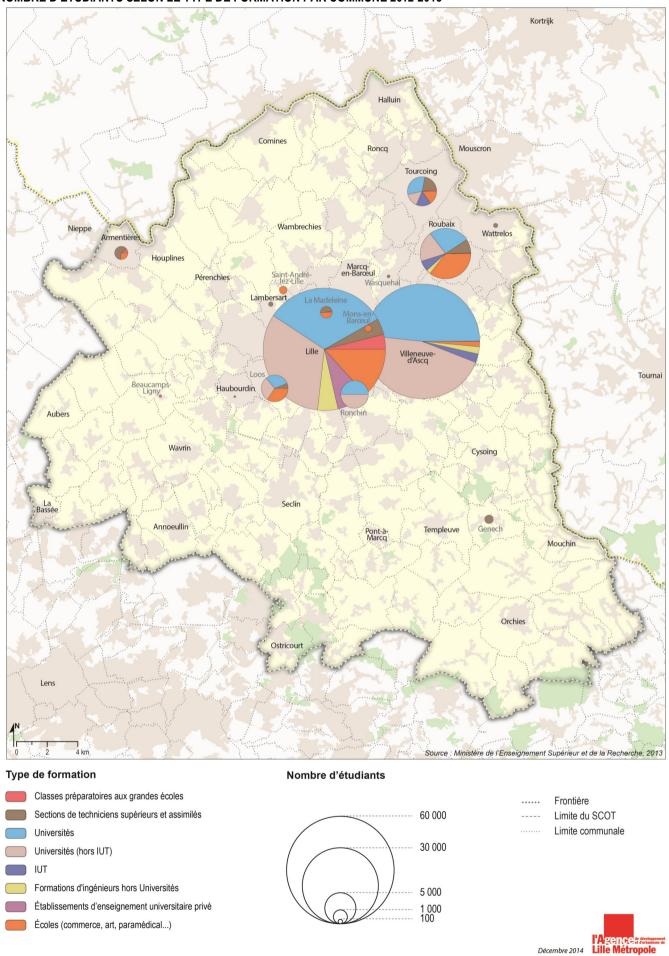
Il faut souligner une série d'évolutions récentes favorables. Les effectifs des organismes publics de recherche (CNRS, INSERM...) se sont ainsi accrus de 32% dans la région entre 1998 et 2005, notamment grâce au « plan de renforcement de la recherche ». Cette évolution concerne particulièrement la métropole qui a bénéficié de l'implantation, à la Haute Borne à Villeneuve d'Ascq, du centre Nord Europe de l'INRIA (Institut national de recherche en informatique et automatique) et de laboratoires du CNRS (IRI, IRCICA et RMN). Les trois universités publiques de la métropole rassemblent, au total, 250 laboratoires de recherche, et 3 200 enseignants et enseignants-chercheurs.

### PART DE LA DÉPENSE INTÉRIEURE DE RECHERCHE (DIRD) RÉALISÉE PAR LES ENTREPRISES



Plusieurs implantations récentes, principalement dans les pôles d'excellence, de structures et programmes favorisant les transferts de technologie et l'innovation s'inscrivent

### NOMBRE D'ÉTUDIANTS SELON LE TYPE DE FORMATION PAR COMMUNE 2012-2013





dans la même dynamique positive : il s'agit du bioincubateur d'Eurasanté, du Centre d'innovation et d'échanges CIEL, dédié à la création d'entreprises et aux transferts de technologie, du CETI (Centre européen des textiles innovants), d'EGID (Institut de recherche sur les diabètes) ou encore de centres de recherches privés comme ceux des entreprises Genfit, Bayer Schering, Tate and Lyle...

## UN DES PRINCIPAUX CENTRES UNIVERSITAIRES DE FRANCE

L'Académie de Lille occupe une place importante en termes de formation supérieure ; elle se situe au troisième rang en France, après celles d'Ile-de-France et de Rhône-Alpes : plus de 163 000<sup>27</sup> étudiants y suivent une formation, soit 4,02% de la population régionale<sup>28</sup>. 59,58% des étudiants sont inscrits en université. Localisées principalement à Lille (Moulins, CHRU et Vauban) et sur les deux campus de Villeneuve d'Ascq, les formations métropolitaines rassemblent, en 2013, plus de 107 000 étudiants, soit 65,4% des effectifs de l'Académie. Cette part croît avec le niveau des études : la métropole concentre 80,9% des étudiants inscrits en 3<sup>e</sup> cycle<sup>29</sup>.

La population étudiante représente 9,7% de la population totale de la métropole ; c'est l'une des métropoles françaises qui compte la plus grande proportion d'étudiants dans sa population. La métropole lilloise se distingue dans la région par des effectifs en constante augmentation alors que les autres sites connaissent une baisse ou une stagnation de leurs effectifs depuis 2006-2007.

L'offre universitaire dans la métropole est très diversifiée. Aux trois universités publiques, Lille 1 (Sciences et technologies), Lille 2 (Droit et santé) et Lille 3 (Sciences humaines et sociales), s'ajoute un réseau dense et diversifié de « grandes écoles », publiques ou privées, la plupart réunies au sein de la FUPL (Fédération universitaire et polytechnique de Lille, pôle d'enseignement supérieur catholique), l'un des cinq instituts<sup>30</sup> en France dispensant un enseignement supérieur privé généraliste.

Les écoles d'ingénieurs sont particulièrement nombreuses : École centrale, École nationale supérieure des arts et métiers, Institut Catholique des arts et métiers, Institut supérieur d'électronique et du numérique, Hautes études d'ingénieur, Institut supérieur d'agriculture, Polytech'Lille, Telecom Lille 1... Les écoles de commerce et de management jouissent d'une reconnaissance nationale voire internationale. L'EDHEC a renforcé son implantation dans la métropole avec l'inauguration, à la rentrée 2010, d'un nouveau campus accueillant 3 000 étudiants à Croix et Roubaix.

D'autres écoles proposent des formations plus spécialisées; c'est le cas notamment de l'École supérieure de journalisme de Lille, reconnue comme l'une des meilleures dans son domaine, de l'École nationale supérieure d'architecture et du paysage, ou encore de l'Institut d'études politiques. Enfin, certains établissements implantés en région depuis la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, dispensent une formation très spécialisée, liée aux besoins historiques de l'industrie régionale : l'École nationale d'arts et d'industries textiles ou encore l'École supérieure de chimie.

Toutes ces écoles, dont l'aire de recrutement est au moins nationale, ont connu une augmentation de leurs effectifs depuis 10 ans pour compter aujourd'hui plus de 20 000 étudiants.

### UNIVERSITÉ-MONDE ÉCONOMIQUE-COLLECTIVITÉS, UN TRIPTYQUE RENFORCÉ

Le paysage universitaire français connaît de grandes mutations depuis quelques années : autonomie des universités, fusion d'établissements, appels à projets nationaux (Plan Campus en 2008, Initiatives d'Excellence en 2012 et 2014) etc. C'est dans ces dynamiques que s'inscrit la redéfinition des relations entre universités et écoles, publiques comme privées. La candidature métropolitaine à des projets nationaux a permis de mobiliser les acteurs locaux, d'optimiser l'organisation des établissements d'enseignement supérieur et de recherche et d'intensifier les relations du monde universitaire avec le monde économique et les collectivités locales.

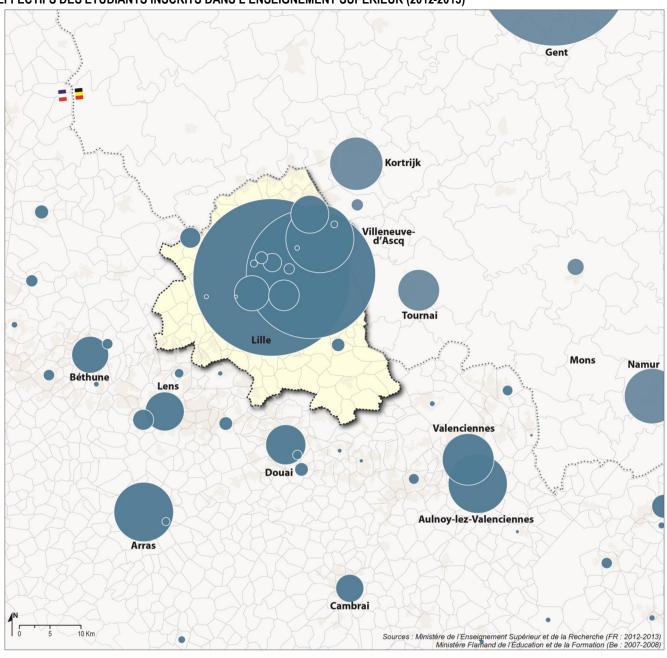
<sup>27- 163 561</sup> étudiants inscrits en 2012-2013 selon le Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche.

<sup>28-</sup> Une part relativement élevée : inférieur à celle de l'Île de France (5,3%) et de Midi-Pyrénées (4,2%) mais supérieur à celle du Languedoc Roussillon (3,7%) et de la Bretagne (3,6%).

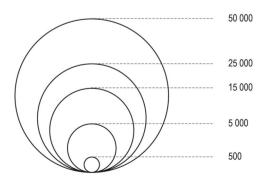
<sup>29-</sup> Les étudiants inscrits en Master 2 professionnel ou de recherche.

<sup>30-</sup> Avec ceux de Paris, Angers, Lyon et Toulouse.

### EFFECTIFS DES ÉTUDIANTS INSCRITS DANS L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR (2012-2013)



### Nombre d'étudiants



Frontière
Limite du SCOT
Limite communale





## LE PROJET « LILLE CAMPUS INTERNATIONAL »

Retenu lors de la seconde vague de sélection fin 2008, le Plan Campus lillois a été déposé par les universités Lille 1, Lille 2 et Lille 3. Classé onzième, il a été labellisé par l'État « Campus prometteur » et intégré à l'opération nationale Campus au titre du plan de relance. Ce projet « Lille Campus international » s'est vu allouer, en septembre 2009, une dotation de l'État de 110 millions d'euros, abondée à hauteur de 85 millions d'euros par les collectivités territoriales. En y ajoutant les crédits du Contrat de projet État-Région (CPER) et du Fonds européen de développement régional (FEDER), ce sont plus de 300 millions d'euros qui sont investis dans l'amélioration des sites universitaires de la métropole. Les projets portent principalement sur le site de la Cité scientifique à Villeneuve d'Ascq, mais sont également réparties sur d'autres lieux : Pont de Bois à Villeneuve d'Ascq (résidences universitaires), le CHRU et le pôle Eurasanté limitrophe, ainsi que de façon plus diffuse sur des sites ou bâtiments à Lille, Roubaix et Tourcoing.

### Le projet lillois développe quatre priorités :

- la naissance de l'Université de Lille ;
- la structuration de la recherche en 7 grands pôles scientifiques en phase avec les orientations économiques régionales et métropolitaines : sciences et technologies de l'information et de la communication et image, biologie-santé, chimie et matériaux innovants, environnement, sciences humaines et sociales, mathématiques et mécanique, physique ;
- la création de « learning centers », bibliothèques du futur, l'un d'entre eux étant consacré à l'innovation et aux pôles de compétitivité régionaux;
- l'amélioration de la qualité de la vie étudiante, grâce à la rénovation et la construction de logements (respectivement 2 700 et 3 500 logements), et à l'amélioration des services, notamment la restauration et les installations sportives.

## UNE STRUCTURATION INSTITUTIONNELLE RÉGIONALE

Installé en janvier 2009, le PRES, Pôle de recherche et d'enseignement supérieur, constitue une évolution majeure du paysage régional. Ce nouvel organe de gouvernance, appelé Comue, Communauté d'Universités et d'établissements Lille Nord de France depuis 2013, regroupe 30 établissements régionaux parmi lesquels, les membres fondateurs du PRES - les Universités publiques régionales, l'École centrale de Lille et l'École des mines de Douai - et

des membres associés tels que des organismes de recherche, la FUPL, des écoles publiques et privées, l'Institut Pasteur ou encore le CHR.

La Comue permet d'ores et déjà d'accroître la visibilité du pôle lillois au niveau international. L'ensemble des enseignants chercheurs de la région signent désormais sous le même label « Université - Lille Nord de France ». La Comue doit permettre d'accroître la cohérence des formations au niveau régional, coordonner les programmes de recherche communs, développer les dispositifs de mutualisation dans le domaine de la recherche, favoriser l'acquisition de grands équipements et proposer un service de valorisation. La SATT, société d'accélération du transfert de technologie, labellisée en 2011 et lancée en 2013, constitue un bel exemple de structuration. Il s'agit d'un guichet unique, à l'échelle des territoires du Nord, du Pas de Calais, de la Champagne Ardennes et de la Picardie à destination des chercheurs et des entreprises simplifiant l'écosystème actuel

La Métropole Européenne de Lille et la Région sont membres associés au sein de la Comue où siègent également des représentants du monde économique : pôles de compétitivités, MEDEF, CCI...

### LE SCHÉMA RÉGIONAL D'ENSEIGNEMENT SUPÉ-RIEUR ET DE RECHERCHE ET SA DÉCLINAISON MÉTROPOLITAINE

Outre l'État, qui reste le premier acteur en ce domaine, la Région joue un rôle déterminant en matière d'enseignement supérieur et de recherche en intervenant à divers titres : bourses de mobilité, formation continue, financement de thèses, investissement immobilier, etc. Sa compétence « action économique » l'a conduite à adopter en 2009 le Schéma régional de l'innovation. Celui-ci définit en particulier trois domaines prioritaires de développement : les transports, le commerce du futur (notamment les STIC, sciences et technologies de l'information et de la communication) et la santé nutrition alimentation. Il a aussi pour vocation de développer des secteurs d'avenir en s'appuyant sur l'excellence scientifique régionale reconnue (notamment le domaine de la chimie des matériaux).

Après la convocation des assises de l'enseignement supérieur et de la recherche en 2012, la Région s'est également engagée à réaliser un schéma régional de l'enseignement supérieur et de la recherche. Celui-ci est décliné à l'échelle métropolitaine. Il a pour objectif de définir les grandes ambitions en matière d'égalité des chances, de relation ville et Université et de développement économique. Ce schéma

doit favoriser l'affectation des ressources des différents partenaires, notamment régionaux et métropolitains.

La Métropole Européenne de Lille participe également à cette dynamique au travers de ses compétences. En 2011, la Métropole a pris la compétence recherche, afin d'étendre son champ d'action à d'autres secteurs clés de la société de la connaissance. Elle peut ainsi mieux soutenir l'enseignement supérieur dans sa restructuration et dans le développement des filières d'excellence, et soutenir les efforts de recherche en lien avec le développement économique et le monde de l'entreprise. Elle a ainsi initié une politique de soutien actif à l'innovation, dans le cadre du Plan métropolitain de développement économique (PMDE) en direction notamment des pôles d'excellence, de compétitivité ou des parcs technologiques.

### UN GRAND PROJET « UNIVERSITÉ ET MÉTROPOLE »

Le Plan métropolitain de développement économique souligne justement que : « il n'est pas de grande métropole sans grande université ». Les évolutions récentes, liées au plan Campus, à la création de la Comue contribuent à la reconnaissance d'une véritable identité universitaire métropolitaine. La fusion annoncée des Université publiques lilloises pour le prochain contrat quadriennal (2015-2019), augure d'une montée en visibilité et en cohérence du site lillois. De même, le nouvel appel à projet IDEX constitue une opportunité de s'inscrire durablement comme un pôle d'enseignement supérieur et de recherche majeur.

Ces évolutions se poursuivront avec le développement de la société de la connaissance, dont l'un des axes majeurs est une meilleure ouverture de l'université sur la ville. Il apparaît donc nécessaire d'anticiper dès aujourd'hui ces évolutions d'avenir. Les améliorations apportées aux équipements et à la vie universitaires, avec le plan Campus, devraient faire l'objet d'une réflexion globale, débouchant sur des projets locaux ambitieux et coordonnés. C'est un grand projet d'ensemble « université et métropole » au carrefour du développement scientifique, de la transmission du savoir et de l'aménagement durable du territoire avec, comme objectif, une université plus attractive et mieux intégrée à la métropole.



## LES BESOINS FONCIERS ET IMMOBILIERS POUR L'ÉCONOMIE À L'HORIZON 2035

Approcher les besoins immobiliers et fonciers pour l'économie dans les 20 prochaines années est un exercice difficile tant les incertitudes sont nombreuses.

Ces incertitudes touchent des aspects très divers relevant de l'évolution spécifique de la métropole lilloise mais aussi d'évolutions à grande échelle communes à la France, ou même à l'ensemble des pays industrialisés.

Les évolutions démographiques évoquées plus haut se répercutent sur la population active et le nombre des emplois, donc sur les besoins de locaux.

L'évolution de la population active peut varier selon les hypothèses d'évolution des taux d'activité :

- Si l'évolution des taux d'activité du territoire du SCOT évolue parallèlement aux taux nationaux, la population active du territoire du SCOT augmenterait de 3,4% à l'horizon 2035. Elle passerait de 580 000 en 2011 à 600 000 en 2035 dans l'hypothèse d'une croissance de population « tendancielle » ; 620 000 dans l'hypothèse d'un regain d'attractivité du territoire.
- Si les taux d'activité locaux tendent à rattraper les taux nationaux, la population active du territoire du SCOT de Lille dépasserait 615 000 actifs en 2035 dans l'hypothèse d'une croissance de la population « tendancielle » de la population ; 636 000 dans celle d'un regain d'attractivité du territoire.

Le passage d'une estimation de population active à une estimation d'emplois suppose de nouvelles hypothèses sur le taux de chômage d'une part et sur les échanges domicile-travail entre le territoire et les autres territoires d'autres part, c'est-à-dire sur un indice de concentration de l'emploi.

L'hypothèse retenue en matière de chômage est une fourchette de 8% (correspondant aux hypothèses optimistes d'évolution de l'activité) à 12% (correspondant plutôt à des prolongations tendancielles). Une différence d'un point du taux de chômage correspond à une variation d'environ 6 000 emplois pour l'arrondissement.

L'hypothèse retenue en matière de concentration de l'emploi est soit celle d'une prolongation de tendance (l'indice de concentration de l'emploi attendrait 112 en 2035) ; soit

celle d'une métropolisation qui renforcerait l'indice de concentration (atteignant 114 en 2035). Une différence d'un point de cet indice correspond à une variation d'environ 6 000 emplois dans le territoire du SCOT.

Ces hypothèses posées, la fourchette d'évolution de l'emploi est très large : dans le cas d'une évolution tendancielle de la population active, d'une évolution peu favorable du chômage et d'une évolution limitée de l'indice de concentration, le territoire du SCOT compterait 590 000 emplois en 2035 (+50 000 emplois par rapport à 2011) ; dans le cas des évolutions les plus favorables (forte croissance de la population active, taux de chômage nettement réduit et indice de concentration augmentant fortement), le territoire du SCOT pourrait compter jusqu'à 666 000 emplois en 2035, soit 126 000 de plus qu'en 2011 .

Parmi les autres facteurs pouvant peser sur les besoins de terrains et de locaux figurent :

- les effets de la mondialisation de l'économie et leurs conséquences, difficilement prévisibles, en matière de délocalisations. Ces mouvements concernent d'abord l'industrie ou les activités tertiaires réclamant peu de qualification. Ils peuvent aussi concerner des entreprises à forte valeur ajoutée, dans la mesure où les décisions de grands groupes peuvent se prendre à distance, les conséquences pour le territoire d'implantation étant peu ou pas prises en compte;
- le développement du télétravail peut aussi influer sur les besoins de locaux. Un rapport gouvernemental de 2006 estime le potentiel d'emplois concerné, en France, à 25%. 8,9% de la population active pratiquent déjà le télétravail en 2012 (au moins 8 heures par mois) ; ils sont 12,4% dans les grandes entreprises et 18,3% en 2010 en moyenne en Europe. Les conséquences physiques de cette évolution demeurent difficiles à cerner, mais elle conduit sans doute à une réduction des surfaces d'activités dans des bâtiments spécifiques, peutêtre liée à une augmentation de surface des logements pour y aménager des espaces de travail, ou à un report des surfaces de travail dans des espaces de co-working répartis sur le territoire ;

- la nature des futurs emplois et leur lieu d'exercice : la tertiarisation de la métropole a fortement alimenté, ces dernières années, les besoins de surfaces de bureaux ; plus de 80% des emplois sont des emplois tertiaires. Il est possible qu'à l'avenir le rythme de cette évolution se réduise, ainsi que le nombre des emplois de bureaux ;
- la réduction de la surface moyenne par emploi, fréquemment affichée comme un objectif de rationalisation et d'économie, dans les entreprises et les administrations. L'objectif de réduction est souvent de l'ordre de 20% ou plus.

Ces éléments vont dans le sens d'une réduction des besoins, mais il existe également des tendances en sens opposé :

- la question du retour de certaines activités industrielles est posée, la forte demande en petites séries, les problèmes de gestion à distance de la qualité des produits, l'accroissement des coûts de transports et, à terme, la réduction des écarts de coût de main d'œuvre entre pays du Nord et du Sud;
- les mutations sociales devraient entraîner la croissance de nouveaux types d'emplois, particulièrement dans le domaine des services à la personne;
- l'obsolescence des locaux anciens va se traduire par la sortie progressive du marché d'un certain nombre de programmes existants.

### **BESOINS DE LOCAUX TERTIAIRES**

On se limitera donc ci-dessous à une première approche, principalement fondée sur des appréciations issues des besoins constatés au cours des dernières années.

Le volume annuel des locaux neufs construits est de l'ordre de 80 000 m² par an pour les dix dernières années. La prolongation de cette tendance sur 20 ans conduirait à des besoins de l'ordre de 1,6 million de m².

Une part importante de ces besoins apparaît couverte par les projets existants (à tous niveaux d'avancement) qui totalisent quelques 1 000 000 m². L'essentiel de ce total est assuré par les pôles d'excellence métropolitains et leurs projets de densification. C'est le cas notamment pour Euralille, où 230 000 m² de tertiaire sont encore prévu au plus près des gares qui forment le nœud des réseaux de transport métropolitains. Les pôles d'excellence devraient conserver leur place éminente dans le SCOT.

Pour les autres surfaces à prévoir à l'horizon du SCOT, les objectifs de développement durable et d'optimisation de l'usage du foncier conduisent à donner une priorité aux sites urbains aisément accessibles par les transports en commun, pour les opérations nouvelles mais aussi pour des opérations de renouvellement urbain. Des programmes importants pourraient être regroupés dans quelques sites. Si cette idée est retenue, ces sites pourraient compléter la liste des pôles d'excellence. Le tertiaire plus banal devrait être prioritairement implanté dans le tissu urbain. Les parcs d'activités accueilleraient plutôt les bureaux liés à la production ou aux services aux entreprises.

### **BESOINS FONCIERS POUR LES ACTIVITÉS**

Les locaux d'activités sont bien plus hétérogènes que les locaux de bureaux et plus sujets à des variations de conception et de surface liées aux évolutions des techniques et de l'organisation des entreprises. Cela constitue un autre facteur d'incertitude.

L'estimation des besoins, forcément très globale, porte sur des surfaces de terrain nécessaires pour accueillir les entreprises nouvelles et surtout les extensions et les relocalisations des entreprises locales. Une étude de programmation économique, menée par la MEL avec le cabinet Katalyse en 2009, a cherché à quantifier les besoins de foncier pour les activités à 10 ans, en s'appuyant sur la connaissance des tendances des années antérieures, redressées en tenant compte de certaines inflexions de la demande et d'objectifs de qualité des zones d'activités et d'augmentation de leur densité bâtie. En prolongeant les résultats de ce travail et en prenant en compte les travaux des autres intercommunalités du SCOT, on aboutit à une estimation indicative de l'ordre de 2 500 ha d'espaces d'activités pour l'ensemble de la métropole.

Il revient au SCOT de proposer une répartition de ces emprises entre territoire déjà urbanisé et extensions nouvelles, avec l'objectif de répondre à la fois au cadre réglementaire fixé par l'Etat et la Région, en matière de limitation de l'étalement urbain notamment et aux besoins de développement économique durable. Une telle maîtrise peut être obtenue par différents moyens : utilisation de friches ou espaces disponibles dans le tissu urbain, optimisation des zones d'activités existantes (réemploi d'emprises libérées, densification). Cette répartition devra également prendre en compte le réexamen des emprises d'extension économique inscrites au schéma directeur, mais demeurées en zones agricoles dans les PLU, qui couvrent 810 ha bruts en 2010 (correspondant à 500 à 600 ha nets de zones d'activités). Les propositions devront également rechercher les synergies possibles avec les territoires voisins de l'aire métropolitaine transfrontalière.

Pour renforcer son attractivité pour les entreprises, le territoire doit pouvoir proposer une offre immobilière et foncière, suffisamment abondante, diversifiée, et de grande qualité.

Le SCOT doit permettre de disposer des espaces nécessaires au développement économique pour les 20 ans à venir. Mais cette enveloppe globale reste aléatoire en raison des nombreuses incertitudes sur les évolutions à venir. La bonne gestion des flux de ressources foncières et immobilières apparaît plus importante. L'enjeu est en fait d'assurer un flux abondant et régulier, de ne pas laisser se créer une situation de pénurie, même momentanée. Cela implique, comme pour les besoins de logements, la mise en place d'un dispositif de suivi régulier des évolutions, permettant de gérer progressivement la mobilisation et la mise en œuvre des besoins fonciers dédiés à l'économie.

Le SCOT peut également donner l'occasion d'organiser une coordination de l'information sur l'offre foncière pour les activités dans l'aire métropolitaine transfrontalière, premier pas vers une future coordination des interventions publiques à cette grande échelle.

			-
_ 			_

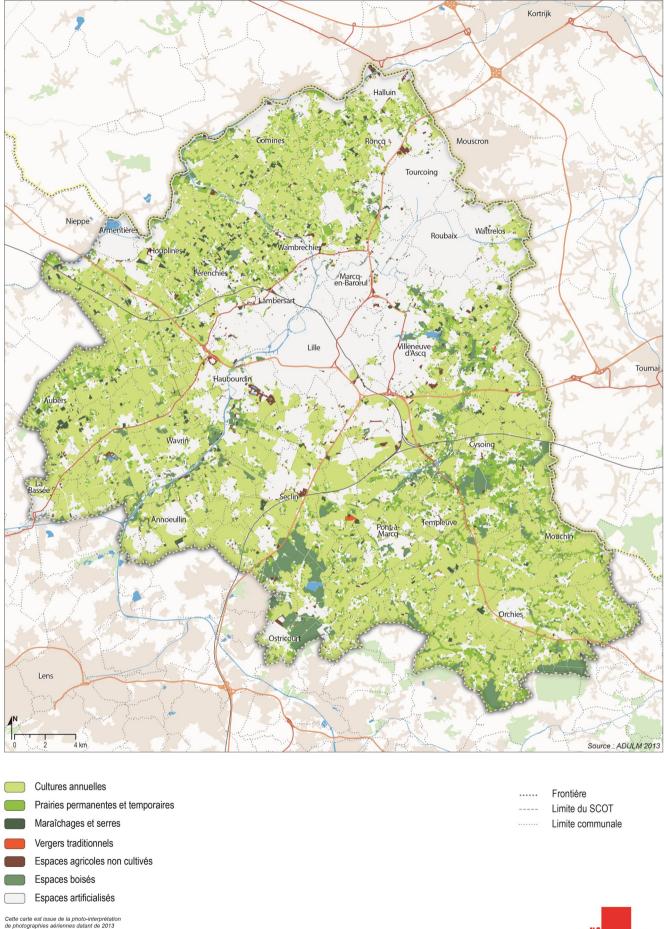


## L'AGRICULTURE, UNE ACTIVITÉ STRUCTURANTE CONFRONTÉE À DE PROFONDES MUTATIONS ET PRESSIONS

L'agriculture occupe aujourd'hui plus de la moitié de la surface du territoire du SCOT. La forte pression urbaine, la baisse du nombre d'exploitations et des agriculteurs représentent des menaces qui fragilisent l'agriculture.

La poursuite de synergies entre la ville et son environnement rural, la protection du foncier agricole et le développement de techniques agricoles respectueuses de l'environnement et de filières d'alimentation en circuit court constituent des enjeux importants pour les prochaines décennies.

### **SURFACES NATURELLES ET AGRICOLES EN 2013**







## UNE SURFACE AGRICOLE IMPORTANTE, DES SPÉCIFICITÉS TERRITORIALES

### UNE « MÉTROPOLE AGRICOLE »

Malgré les fortes pressions de l'urbanisation, l'agriculture continue à occuper une place significative dans la Métropole lilloise, comparée à d'autres grandes agglomérations.

Selon le dernier Recensement général agricole (RGA, 2010), la Superficie Agricole Utilisée (SAU) sur le territoire du SCOT s'élevait à près de 50 000 ha en 2010<sup>31</sup>, soit 50% de sa surface (alors qu'elle représente moins de 40% dans le SCOT de Lyon). Selon la source Occupation du sol 2013 (OCCSOL 2013), la part des espaces agricoles s'élèverait même à 55%<sup>32</sup>, soit environ 54 000 ha.

On note tout de même une diminution moyenne de la SAU de 3,8% en 10 ans, supérieure à la moyenne régionale (2,4%). Et celle-ci s'exprime plus fortement encore aux franges de l'agglomération centrale, où elle est proche de 5%.

Le maintien d'un tissu dense d'exploitations agricoles est à souligner car c'est une spécificité à l'échelle régionale. Même si la tendance généralement observée de baisse du nombre d'exploitations se confirme aussi dans la métropole lilloise, elle est moins importante qu'en Région, 19% contre 25%. Les exploitations s'agrandissent (+17%) mais, là encore, moins que dans la Région (+33%). Leur surface moyenne (37 ha) demeure aussi en dessous des moyennes régionales (61 ha) et nationales (55 ha).

Les contraintes liées au foncier (morcellement, rareté...), sont souvent compensées par **une forte productivité**, notamment grâce à une spécialisation dans les cultures horssol, le maraichage, les endives, l'horticulture... Le revenu moyen dégagé par hectare est supérieur à 3 000 €/ha et dépasse ainsi la moyenne régionale (2 400 €/ha) dans une majorité de communes de la métropole lilloise.

L'activité agricole est en effet favorisée par les conditions climatiques, le faible relief et la bonne qualité des terres ; à dominante de grandes cultures (près de la moitié des surfaces cultivées), elle se caractérise par la diversité des productions. Les cultures annuelles (céréales et légumes spécialisés) occupent plus de 80% des terres agricoles, et les prairies (permanentes et temporaires) 18%. La présence significative de productions légumières et horticoles témoigne du caractère périurbain de l'agriculture lilloise. La surface cultivée en maraîchage, sous serres et en vergers représente environ 1 220 ha en 2013, et a augmenté de 56% en une quarantaine d'années<sup>33</sup>. 124 exploitations agricoles, soit près de 9%, sont spécialisées dans le maraîchage<sup>34</sup>.

### **QUATRE ENTITÉS AGRICOLES**

Au sein de l'agglomération, quatre grandes entités territoriales se distinguent par leurs spécificités paysagères et agricoles<sup>35</sup>.

L'ensemble de la plaine de la Lys et du Ferrain, au nordouest, est formé de terres argileuses avec quelques limons sableux au nord, caractérisées par un assèchement l'été et une hydromorphie importante. L'absence de relief et la proximité de la nappe en hiver y rendent plus difficile l'assainissement des sols.

Ce territoire concentre près de la moitié du cheptel laitier du SCOT avec des élevages très performants ; il comprend aussi la moitié du cheptel avicole et 40% du cheptel ovin. La part des surfaces fourragères y est plus importante qu'ailleurs. Les cultures spécialisées (légumes et pommes-de-terre) sont également bien présentes, ainsi que les exploitations maraîchères, horticoles ou encore hors-sol.

<sup>31-</sup> Le RGA recense les surfaces agricoles utiles (SAU) déclarées par les agriculteurs. La SAU comprend les terres arables, la superficie toujours en herbe et les cultures permanentes.

<sup>32-</sup> Base de données d'occupation du sol, ADULM 2008, complétée avec les données équivalentes du SCOT du Douaisis. Prochaine actualisation prévue en 2015.

<sup>33-</sup> Chiffres issus de la base de données sur l'occupation du sol de l'arrondissement établie par l'Agence à partir de photo-interprétations. Elle s'appuie sur les photographies aériennes de 1971, 1983, 1994, 2001, 2008 et 2013.

<sup>34-</sup> Source : AGRESTE - Ministère de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Pêche

<sup>35- «</sup> L'agriculture périurbaine », Chambre d'agriculture du Nord, Syndicat mixte du schéma directeur de Lille métropole, Agence de développement et d'urbanisme de Lille métropole - Août 2002).

En 2008, les terres agricoles couvrent presque 60% de ce secteur, soit environ 13 500 ha, dont trois-quarts occupées par des cultures annuelles. Le maraîchage et les cultures sous serres représentent 3% des surfaces agricoles (contre 2% en moyenne sur l'ensemble de l'arrondissement). La part des prairies, permanentes et temporaires, s'élève à plus de 20% des surfaces agricoles.

La Pévèle, au sud-est, se caractérise par ses collines argileuses d'une altitude moyenne de 50 m, avec un point culminant à Mons-en-Pévèle. La proximité de l'argile entraîne une assez forte humidité des sols, qui doivent en partie leur richesse agronomique actuelle aux travaux de défrichement et de drainage.

C'est un secteur de polyculture et d'élevage intensifs qui concentre 40% du cheptel allaitant et un tiers du cheptel laitier de l'arrondissement. Berceau traditionnel de l'endive, dont les méthodes de production ont évolué pour s'adapter au marché, ce territoire produit également fraises, chicorée, betteraves, pommes de terre et accueille pépinières et horticulture.

En 2008, les terres agricoles couvrent environ 68% de la superficie de la Pévèle, soit environ 22 000 ha, dont troisquarts occupés par les cultures annuelles. La part des surfaces en maraîchage et sous serres est inférieure à 1%. Les prairies représentent 20% des surfaces agricoles.

Dans la région de Lille (incluant également Roubaix et Tourcoing), secteur le plus urbanisé, l'agriculture se développe prioritairement à l'est, le long de la vallée de la Marque.

Même si les céréales y sont très présentes, les légumes et l'horticulture dominent en valeur : la ceinture maraîchère lilloise constitue l'un des premiers bassins légumiers de la région. Pourtant, les surfaces agricoles ne forment que 23% de la superficie totale de ce secteur (4 000 ha agricoles au total) dont l'urbanisation croît régulièrement

Les cultures annuelles représentent environ 70% des surfaces agricoles, le maraîchage et les cultures sous serres, 3%. Les prairies occupent près du quart des surfaces agricoles de ce territoire.

Dans les Weppes et le Carembault, au sud-ouest, dominent les légumes (choux-fleurs, endives, petits pois, haricots), essentiellement cultivés en plein champ.

En 2008, les terres agricoles recouvrent environ 60% du territoire (16 000 ha environ au total). Les cultures annuelles représentent 85% des surfaces agricoles. La part des surfaces en maraîchage et sous serre s'élève à 2%, celle des prairies à environ 11%.

Ce secteur comprend des milieux naturels intéressants (prairies humides, structures semi bocagères), mais l'élevage y est moins présent que sur la plaine de la Lys et la Pévèle. Les cultures fourragères font place à de grandes cultures de type céréales et betteraves.





## UNE ACTIVITÉ EN PLEINE MUTATION

Depuis 1962, l'agriculture est soumise aux règles de la Politique agricole commune (PAC) qui avait pour objectif initial d'augmenter la production alimentaire et la productivité en Europe. La PAC a ainsi fortement contribué à l'industrialisation de l'agriculture et à la disparition des petites exploitations. Depuis les années 90, elle a connu des réformes successives, visant notamment à accorder une importance croissante à la dimension qualitative : appui au développement rural, protection de l'environnement, respect des normes sanitaires et du bien-être de l'animal. Également affirmée dans la législation française avec une série de lois (Loi d'orientation agricole de 2006, Loi pour l'avenir de l'agriculture de 2014) cette tendance au « verdissement » se confirme pour la nouvelle PAC 2014-2022. La réforme des aides se déroule de plus dans un contexte de crise économique qui touche particulièrement le monde agricole.

## LA DIMINUTION DU NOMBRE D'EXPLOITATIONS

Depuis 20 ans le nombre des exploitations a fortement baissé. Si entre 1988 et 2000, ce mouvement a été plus rapide dans la métropole lilloise que dans le reste du territoire français : plus de 40% des exploitations agricoles (environ 80 exploitations en moyenne par an) ont disparu en 12 ans<sup>36</sup>, ce mouvement s'est ralenti entre 2000 et 2010. En 2000, la métropole comptait 1 660 exploitations, elles sont 1 350 en 2010, soit une baisse de 19% (disparitions de 30 exploitations par an). Dans la même période, la Région Nord-Pas de Calais enregistre une baisse de 25% du nombre d'exploitations, elle est de 26% en France.

Ces restructurations ont permis une augmentation de la taille des exploitations, afin de mieux répondre aux contraintes économiques. La taille moyenne des exploitations agricoles est ainsi passée de 19 ha en 1988 à 31 ha en 2000<sup>37</sup>, puis à environ 37 ha en 2010<sup>38</sup>. Elle reste cependant réduite par comparaison à la moyenne régionale (61 ha), départementale (53 ha dans le Nord) ou française (55 ha) en 2010. Cette différence s'explique notamment par la

proximité de la ville et par des productions à plus haute valeur ajoutée dans la métropole lilloise.

La taille moyenne des exploitations varie fortement d'un territoire à l'autre. Inférieure à vingt hectares à proximité de la zone agglomérée, elle peut varier de cinquante à trente hectares pour le reste du territoire du SCOT.

Les 14 exploitations en agriculture biologique constituent une particularité : 8 d'entre-elles exploitent une surface de moins de 2,5 ha, et seulement 4 ont une superficie supérieure à 15 ha<sup>39</sup>.

### UNE BAISSE DES EMPLOIS, UN RAJEUNISSEMENT DES EXPLOITANTS

Entre 1968 et 2006, l'arrondissement de Lille a perdu 60% de ses emplois agricoles, exploitants et salariés, et l'Orchaisis 80%. Cette baisse a été de 70% en région et en France pour la même période. Elle tend à se ralentir ces dernières années.

Ainsi en 2011, selon l'Insee, 3 400 personnes (dont 1 700 exploitants) travaillent encore directement pour l'agriculture, la sylviculture ou la pêche, soit moins de 1% de l'ensemble des actifs du territoire du SCOT. Cette part atteint 4% dans la Communauté de communes des Weppes et la Pévèle, territoires plus ruraux.

Selon l'INSEE, environ 29% des exploitants agricoles ont plus de 55 ans en 2011 (contre environ 18% pour l'ensemble des chefs d'entreprises, commerçants et artisans), ce qui confirme une certaine stabilité. Deux territoires, la Lys et l'Est, ont une population d'exploitants plus jeune, avec seulement 20% environ d'exploitants de plus de 55 ans.

Si au niveau régional, 40% des exploitants de plus de 55 ans connaissent leur successeur, dans l'arrondissement de Lille, ils ne représentent que 21%.

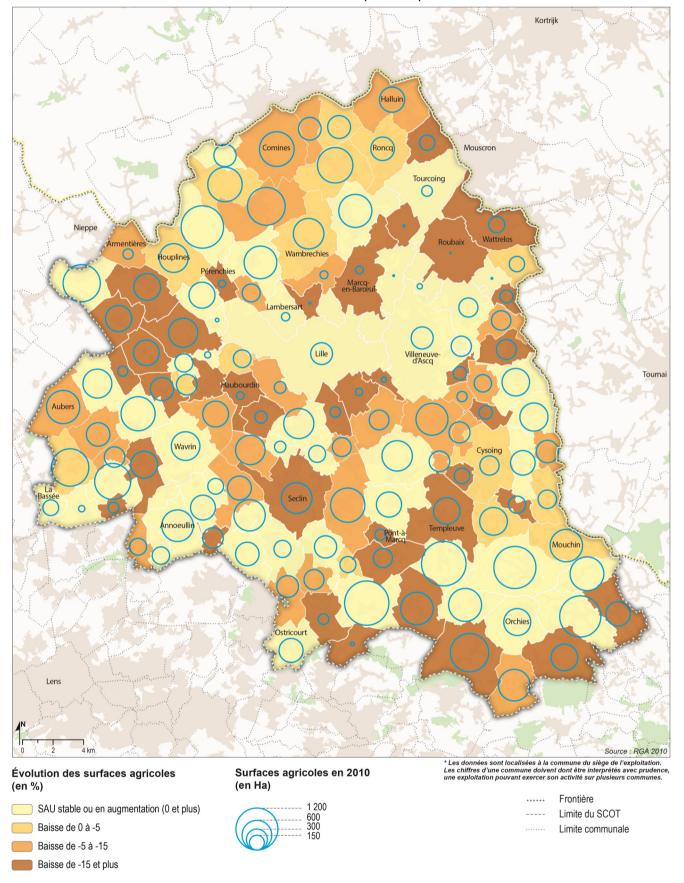
36- Source: RGA 2000

37- Source: Mutualité Sociale agricole (MSA)

38- Source: RGA 2010

39- Source: Groupement des agriculteurs biologiques du Nord-Pas de Calais (GABNOR - 2010)

### ÉVOLUTION DE LA SURFACE AGRICOLE UTILISÉE PAR COMMUNE (2000-2010)\*







### LA DIMINUTION DES SURFACES AGRICOLES SOUS LA PRESSION URBAINE

Selon les derniers recensements généraux agricoles, la SAU de l'arrondissement de Lille a baissé de 8% entre 1988 et 2000, passant de 49 000 ha à 45 000 ha, ce qui représente une diminution d'environ 0,65% (soit 340 ha) en moyenne par an. Ce phénomène s'est poursuivi entre 2000 et 2010, les « espaces agricoles » auraient encore diminué d'environ 2 000 ha au profit des espaces urbanisés, ce qui correspond à une perte d'environ 0,60% (soit 280 ha) en moyenne par an.

Cette évolution n'est pas homogène sur le territoire. La Pévèle et les Weppes sont les secteurs qui ont perdu le plus : environ 350 ha entre 2001 et 2008, soit 50 ha par an pour la Pévèle et 285 ha, soit 40 ha par an pour les Weppes. Cette pression foncière constitue une source d'insécurité importante pour les exploitants, dans un contexte où les terrains agricoles sont convoités. La clarté de l'information, sur les changements de destination, et sa communication, le plus en amont possible, sont nécessaires pour limiter ce manque de lisibilité. Ses effets se ressentent d'autant plus que le faire valoir indirecte, le fermage, est largement dominant sur le territoire. Ainsi, dans la MEL, seulement 15% du foncier agricole est la propriété de ses exploitants, 79% est en fermage et 6% en occupation précaire (Source : Diagnostic agricole de Lille Métropole, 2012<sup>40</sup>).

La réduction des surfaces cultivées et l'objectif de maintenir ou d'augmenter la taille des exploitations entrainent également une tension sur le prix des terrains agricoles. Entre 2001 et 2008, le prix moyen des transactions concernant les terres agricoles non bâties (hors plaine de la Lys) a ainsi augmenté d'environ 80% (contre environ 60% dans le département du Nord et 50% dans la Région), pour atteindre 12 230 €/ha (8 530 €/ha pour le département du Nord et 7 900 €/ha pour la région<sup>21</sup>).

Mais ce niveau reste considérablement inférieur à celui du terrain constructible.

À la raréfaction du foncier agricole dans la métropole lilloise, s'ajoutent d'autres contraintes, comme le morcellement des terres au sein d'une exploitation ou encore les trafics supplémentaires induits par la périurbanisation. En découlent des difficultés pour la circulation des engins agricoles et qui appellent à une meilleure prise en compte de cette problématique dans les futurs aménagements, notamment par l'identification d'itinéraires majeurs de déplacement.

### DES CONFLITS D'USAGE À GÉRER

Outre la réduction de l'espace agricole, l'étalement urbain a une série d'effets secondaires qui peuvent pénaliser le bon fonctionnement des exploitations : la proximité des habitations ou des locaux d'activités et le développement de la fréquentation touristique ou de loisirs peuvent être sources de dégradations liées à la méconnaissance ou au nonrespect des pratiques agricoles par les citadins ; une mise en œuvre compliquée des plans d'épandage face aux nuisances potentielles pour le voisinage.

Ces conflits d'usage doivent, autant que possible, être abordés en amont des projets de développement ou de création d'équipements en milieu agricole, de façon à être limités au maximum.

			-
_ 			_





### DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

### LES ACTIVITÉS AGRICOLES ET LA RESSOURCE EN EAU

La protection de la ressource en eau qui approvisionne la métropole en eau potable est un enjeu majeur. L'activité agricole, qui occupe encore la principale partie de l'aire d'alimentation des captages au sud de Lille, permet la recharge efficace de la nappe. Cependant, comme pour d'autres usages du sol (industries, habitat...), certaines de ses pratiques contribuent à la diffusion d'intrants et de produits phytosanitaires vers les milieux aquatiques.

Si l'ensemble de la Région a été classée en zone vulnérable au titre de la directive européenne sur les nitrates, ce vaste territoire (15 540 ha sur 37 communes, dont 12 000 ha agricoles) appelle plus particulièrement une adaptation des pratiques culturales.

La Déclaration d'utilité publique (DUP) de juin 2007 et la mise à jour du PIG de 1992, ont renforcé la protection des captages par la création de périmètres de « protection immédiate » et « de protection rapprochée ». Si cela a eu pour effet de restreindre sérieusement les velléités d'urbanisation dans certains secteurs, des contraintes se sont imposées spécifiquement à l'agriculture. En complément de cette approche réglementaire en 2008, la MEL a lancé une démarche appelée « Opération de reconquête de la qualité des eaux » (ORQUE) destinée à lutter contre les pollutions diffuses et à réduire l'utilisation des produits phytosanitaires. Cette opération vise toutes les sources de pressions sur la ressource et prévoit notamment la promotion de l'agriculture biologique.

Plus récemment, au vue des pollutions historiques aux nitrates et de l'importance de la population alimentée par cette ressource, les champs captants ont été identifiés au niveau national comme prioritaires. Cette démarche, dite « Captages Grenelle », a abouti en 2013 à la définition d'un plan d'action triennal et qui s'applique pour l'agriculture dans les zones les plus vulnérables de l'aire d'alimentation de la nappe. Il prévoit notamment que les abords de tous les cours d'eau bénéficient d'une bande tampon non traitée, ni fertilisée; la rotation régulière des cultures;

l'accès à du conseil ou à des outils d'aide à la décision en matière d'usage de phytosanitaire, etc.

Par ailleurs, avec le classement en zone vulnérable du Nord-Pas de Calais, au titre de la directive européenne sur les nitrates, s'appliquent divers prescriptions visant à limiter la pollution des eaux superficielles par les nitrates d'origine agricole : création de bandes tampon sans traitement ni fertilisation, d'un minimum de 5 m de large, le long d'une partie des cours d'eau du territoire ; couverture hivernale des sols...

Certains secteurs de la métropole subissent un phénomène d'érosion, lié au ruissellement des eaux sur les terres agricoles, qui peut affecter la qualité des cours d'eau en y amenant matières en suspension et pesticides. Malgré l'évolution des pratiques agricoles pour réduire l'érosion (maintien de la végétation en hiver, protection des bandes végétales le long des cours d'eaux, etc.), les zones sensibles au ruissellement d'eaux pluviales concernent environ 25% de la superficie de l'arrondissement d'e la Marque.

### DES PRATIQUES AGRICOLES QUI RÉDUISENT LA BIODIVERSITÉ

Pendant des siècles, l'activité agricole traditionnelle a créé des paysages et des biotopes variés. Soumise aux contraintes économiques et aux changements des modes de consommation, l'agriculture est rationalisée, si bien qu'elle menace aujourd'hui la biodiversité qu'elle a créée. Progressivement, comme partout ailleurs, de nombreuses prairies bocagères et humides ont été comblées et drainées, des haies et des bosquets ont été supprimés, l'utilisation des produits phytosanitaires s'est développée... Ces évolutions contribuent à la disparition des biotopes et des espèces. Les prairies, notamment, où les pratiques d'élevage participent au maintien de la biodiversité, sont en régression continue ; leur surface a diminué d'environ 32,5% dans le territoire du SCOT entre 1971 et 2013, et de 12% pour la période 2001-2013<sup>42</sup>.

41- Source : DDTM du NORD 42- OCCSOL, ADULM, 2013 Les projets de trame verte et bleue, de reboisement, de protection des berges des cours d'eau, ont tous pour objectif de lutter contre l'appauvrissement de la biodiversité. Leur mise au point doit prendre en compte l'agriculture, afin de rechercher un bon équilibre entre les besoins agricoles et les objectifs de protection de l'environnement.

### L'AGRICULTURE, ÉLÉMENT CLÉ DES PAYSAGES RURAUX DE LA MÉTROPOLE

L'agriculture occupe une part majeure de l'espace métropolitain. Elle joue donc un rôle essentiel dans la formation et l'évolution des paysages ruraux, déterminant dans l'image diversifiée de la métropole. Les actions de protection des paysages ouverts et les créations d'espaces naturels et de loisirs doivent intégrer cette dimension et associer le monde agricole.





## DES OPPORTUNITÉS POUR L'AGRICULTURE PÉRIURBAINE

### LA MOBILISATION DES ACTEURS

Si la ville exerce une forte pression sur l'agriculture, la proximité d'un bassin de consommation important offre l'opportunité de créer des synergies nouvelles entre rural et urbain. Plusieurs initiatives lancées ces dernières années illustrent cette possibilité de partenariat entre agriculture et projets de développement.

La mise en place d'une commission mixte agricole périurbaine, après l'approbation du schéma directeur de 2002, a débouché notamment sur l'adhésion conjointe de la MEL et de la Chambre d'agriculture au réseau national « Terres en villes », créé en 2000, pour favoriser des échanges d'expériences avec une vingtaine d'autres territoires agricoles périurbains en France. La charte « Terres en ville » a été cosignée par la Métropole Européenne de Lille et la Chambre d'agriculture en 2014. L'engagement de la MEL dans une politique en matière d'agriculture a été concrétisé depuis 2010 par la création d'une délégation politique à l'espace rural et au monde agricole, dont l'objectif est de définir une stratégie commune et des actions permettant sa mise en œuvre au sein des différentes politiques. Parmi ses réalisations : la création d'un comité partenarial entre la MEL et la Chambre d'agriculture, un diagnostic agricole partagé, des actions sur les filières courtes et à l'égard des cantines, l'inventaire des bâtiments agricoles « IBA 2 », partenariat avec la SAFER... La mise en place d'une stratégie foncière en matière d'installation et de compensation est à l'étude.

La réalisation des parcs périurbains gérés par le Syndicat mixte « Espaces naturels Lille Métropole » (ENLM) a permis d'associer, dans le cadre de démarches partenariales, agriculteurs, Chambre d'agriculture et la MEL, en intégrant, dès en amont, l'agriculture dans les projets. La mise en valeur de l'agriculture périurbaine constitue ainsi un des trois axes thématiques du parc de la Deûle. Le parc agricole des Périseaux, dont la réalisation est en cours, implique une dizaine d'agriculteurs sur 260 ha ; le parc du Val de Marque concilie sur 800 ha, usages récréatifs pour les habitants et activités agricoles. Outre les actions menées sur la protection de la ressource en eau et les circuits courts, La Métropole Européenne de Lille, en partenariat avec la Chambre d'agriculture, développe un soutien

spécifique au maraîchage et à l'horticulture à travers des aides à l'installation et à la commercialisation.

Pour cette démarche globale, le Région a contractualisé en 2013 avec la MEL dans le cadre de son **Schéma régional d'agriculture et d'alimentation durables**, avec cinq objectifs stratégiques en matière d'enjeux alimentaires de l'agriculture locale, de ressources foncières, d'agriculture périurbaine d'excellence, de qualité de l'espace rural et de pratiques agricoles respectueuses de l'environnement.

Dans les Communautés de communes, l'activité agricole est affichée comme une composante importante de l'économie et du développement territorial. Le Pays pévélois préfigurant la nouvelle intercommunalité de Pévèle Carembault, avait lancé, suite à l'adoption de sa charte en 2008, plusieurs réflexions sur les circuits courts et la place de l'activité agricole, ainsi que de l'activité équestre, sur son territoire

### LE DÉVELOPPEMENT DES CIRCUITS COURTS ET LA DIVERSIFICATION DE L'AGRICULTURE

Plusieurs démarches ont pour objectif de renforcer les liens entre les consommateurs de la métropole et les producteurs. Des réseaux et initiatives collectives comme « Savoir vert », « Bienvenue à la ferme », « Maraîchers des campagnes lilloises » et cinq Associations pour le maintien de l'agriculture paysanne (AMAP) organisent et soutiennent des circuits courts.

Par ailleurs, un grand nombre d'agriculteurs pratiquent la vente directe à la ferme « hors » réseaux. 41% des agriculteurs de l'arrondissement pratiquent la vente directe de façon occasionnelle ou plus professionnelle, dont 26% dans la MEL (ils ne sont que 19% dans la Région). C'est aussi le cas pour la très grande majorité des exploitations en agriculture biologique.

La « diversification » représente les activités développées en dehors de la production agricole classique. Cela concerne 13% des exploitations. Dans la métropole lilloise, elle est orientée très majoritairement sur la transformation : 59% des agriculteurs qui font de la diversification sont dans la transformation, et plus de la moitié concerne la filière du lait. Parmi les diversifications, il y a l'hébergement à la ferme, avec 16% des exploitations, ce qui est légèrement supérieur à ce qui se fait au niveau régional.

Dans les secteurs d'intervention de l'ENLM, trois circuits de ferme ont été mis en place, et les agriculteurs pratiquent l'accueil à la ferme et la vente directe de produits fermiers. développement des activités agrotouristiques (l'hébergement, l'accueil des classes...) ou des initiatives telles le « Campus vert » proposant des logements à la ferme aux étudiants, apportent des ressources supplémentaires aux exploitants agricoles et participent ainsi au maintien de l'agriculture périurbaine. L'inventaire des bâtiments agricoles, engagé par la Métropole Européenne de Lille sur son territoire, devrait permettre de valoriser le patrimoine rural tout en autorisant son évolution vers des fonctions d'accueil. Toutes ces initiatives, même si elles sont encore limitées en nombre, contribuent également à sensibiliser les citadins à la présence de l'agriculture, à son rôle et aux enjeux de son maintien sur le territoire.

### LE DÉVELOPPEMENT DE L'AGRICULTURE BIOLOGIQUE

Depuis 1999, en dépit des effets de crises, le marché des produits « bio » en France continue d'augmenter en moyenne de 10% par an tous secteurs confondus. De nombreuses collectivités territoriales souhaitent augmenter la part de l'alimentation bio dans les cantines scolaires et dans leurs restaurants d'entreprises. Elles se heurtent à différentes difficultés : les règles des marchés publics qui peuvent s'opposer à la continuité des commandes, mais surtout l'insuffisance de ressources locales.

Le territoire du SCOT accuse un sérieux retard dans le développement de l'agriculture biologique, de même que la région Hauts-de-France dans son ensemble. Alors même qu'au niveau national la surface cultivée en agriculture biologique a atteint 3,8% de la SAU en 2012, la région peine à dépasser 1%.

Dans la métropole, le « bio » couvrait moins de 0,5% de la SAU en 2010 (pour 14 exploitations et 114 ha). En dépit d'une augmentation régulière des surfaces en bio entre 2007 et 2012, l'objectif de 6% en 2012 porté par la loi « Grenelle 1 » a été hors d'atteinte, tant au niveau régional que sur le territoire du SCOT.

Le nouveau programme national « Action bio 2017 » ambitionne de son côté un doublement des surfaces cultivées en bio d'ici fin 2017 (soit 230 ha environ pour la métropole).

L'objectif de la MEL, affirmé en avril 2010 dans la délibération-cadre sur le développement durable, est de soutenir la conversion et la création d'exploitations agricoles bio pour tendre vers 20% de SAU à l'horizon 2020, soit 5 300 ha (conformément aux objectifs de la loi « Grenelle 1 ». L'accès au foncier est un frein sérieux dans la métropole, plus encore que pour l'agriculture conventionnelle, et alors même que la demande en bio y est importante. L'aménagement de la zone maraîchère et horticole de Wavrin (40 ha), pour y accueillir des projets agricoles orientés vers le bio, sera un soutien modeste mais utile en la matière.

### LA PROTECTION DES SURFACES AGRICOLES

La protection de la surface agricole de l'agglomération est un objectif central du schéma directeur de 2002. Il se traduit notamment par l'indication, sur la carte de destination générale des sols, d'une surface de 41 000 ha « d'espace agricole protégé », à laquelle s'ajoutent 3 000 ha conservant une fonction agricole dans la zone à « dominante naturelle et récréative ».

Le schéma directeur a également introduit la notion de progressivité : un tiers des surfaces destinées à l'extension urbaine ne pouvaient être utilisées avant la fin de la première phase de mise en œuvre du schéma, c'est-à-dire la fin 2008. Cette règle a été respectée en général.

Le SCOT devra reprendre des mesures drastiques de limitation des espaces à urbaniser, en tenant compte de la part de développement qui pourra se faire dans la ville existante.

Compte tenu des incertitudes sur les besoins pour le développement futur, il apparaît souhaitable de remettre en place un dispositif de progressivité adaptable dans le temps, en fonction des évolutions constatées.



## UN TERRITOIRE ÉQUIPÉ

Les équipements scolaires, culturels, sportifs, de loisirs, commerciaux... sont des facteurs de qualité de vie pour les habitants et les visiteurs d'un territoire, en même temps que des vecteurs de cohésion sociale, d'identité, voire de rayonnement. Nota : l'enseignement supérieur et la recherche sont abordés dans le chapitre économie.

L'équipement numérique est d'une nature différente. Déjà très présent dans la vie quotidienne, à domicile, au travail et même en déplacement, les besoins ont vocations à se multiplier. La facilité d'accès pour les entreprises, mais aussi pour les ménages, est devenue un enjeu important d'aménagement du territoire.

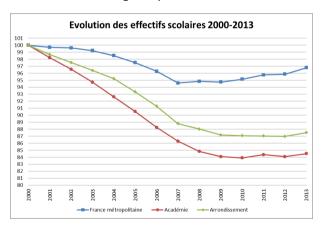
			-
_ 			_



## LYCÉES ET COLLÈGES : DES EFFECTIFS STABILISÉS APRÈS DE FORTES BAISSES, DES BESOINS D'INTERVENTIONS ENCORE IMPORTANTS

## DES EFFECTIFS SCOLAIRES EN AUGMENTATION DEPUIS 2010

À la rentrée 2013, on compte 112 000 élèves du secondaire scolarisés dans les collèges et lycées du territoire du SCOT. C'est la première hausse depuis la baisse continue des années 2000 (+0,7%, soit +800 élèves en 15 ans). Les effectifs avaient diminué en moyenne de 1% par an entre les rentrées 2000 et 2013, soit 12% de moins (-17 500 élèves). Cette baisse, un peu moins marquée qu'au niveau régional (-15% en dix ans), était nettement plus importante qu'au niveau national (-3%). Le fléchissement des effectifs était lié au vieillissement de la population ainsi qu'au solde migratoire déficitaire de la métropole. La hausse de 2013 s'observe aussi à l'échelle nationale depuis la rentrée 2010, mais à un rythme plus rapide. Ce renversement de tendance est liée notamment à l'arrivée du « baby-boom » de l'an 2000 dans les collèges depuis la rentrée 2011.



## UNE POLITIQUE ACTIVE DE RÉNOVATION ET RÉHABILITATION DES COLLÈGES

Le Conseil départemental du Nord a en charge, depuis 1986, l'entretien des 83 collèges publics situés sur le territoire du SCOT (soit 40% des collèges du département). Il a engagé des opérations de reconstruction, réhabilitation, construction à partir de 1988. Près de la moitié des établissements actuels aura bénéficié de l'action départementale d'ici 2015.

Les interventions ont été liées au besoin d'améliorer les bâtiments, mais aussi à la nécessité de s'adapter aux évolutions des effectifs scolaires. 3 collèges ont ainsi été supprimés à Lille, Marcq-en-Barœul, Hem et Tourcoing en raison de regroupement d'établissements.

À l'inverse, un nouveau collège à Cappelle-en-Pévèle a été rendu nécessaire par le développement démographique de la Pévèle.

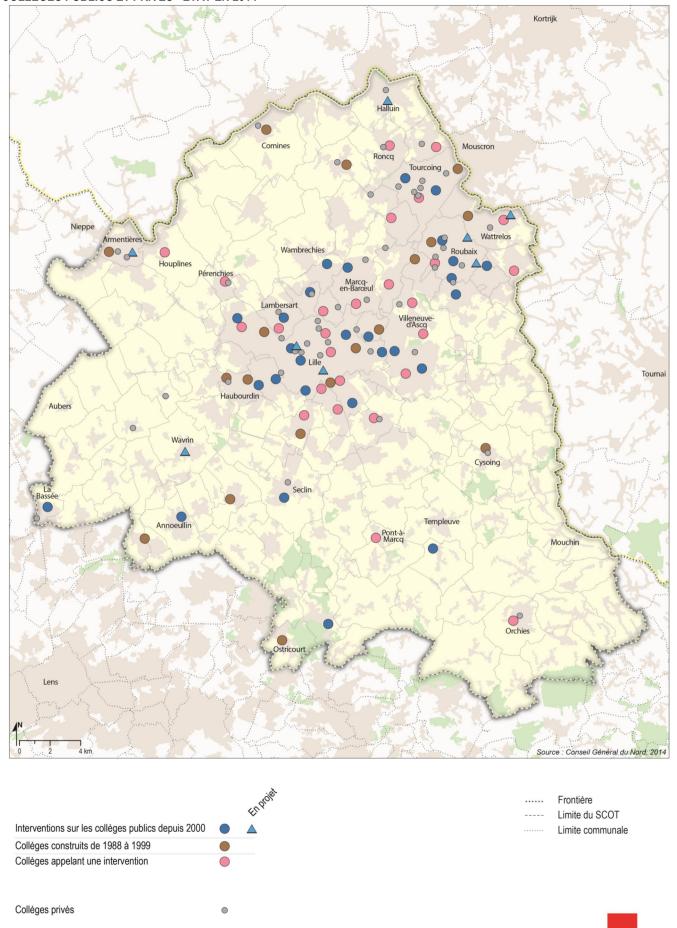
### DES LYCÉES ANCIENS, DES BESOINS D'ENTRETIEN ET DE RÉNOVATION

Le Conseil régional a en charge, depuis 1986, l'entretien des bâtiments de 48 établissements scolaires de l'arrondissement : 44 lycées et 4 établissements d'enseignement adapté. Le parc, hérité de l'État, était globalement en mauvais état. Dans un premier temps, la priorité de la Région a été de rééquilibrer l'offre de formations dans le territoire régional en construisant des lycées dans les secteurs mal desservis. La Région s'est consacrée, dans un second temps, à l'entretien des lycées, avec une intervention prioritaire sur les lycées à structure métallique.

La plupart des lycées de l'arrondissement sont de construction ancienne : seuls 3 ont des bâtiments datant d'après 1988, et 2 ont été récemment reconstruits.

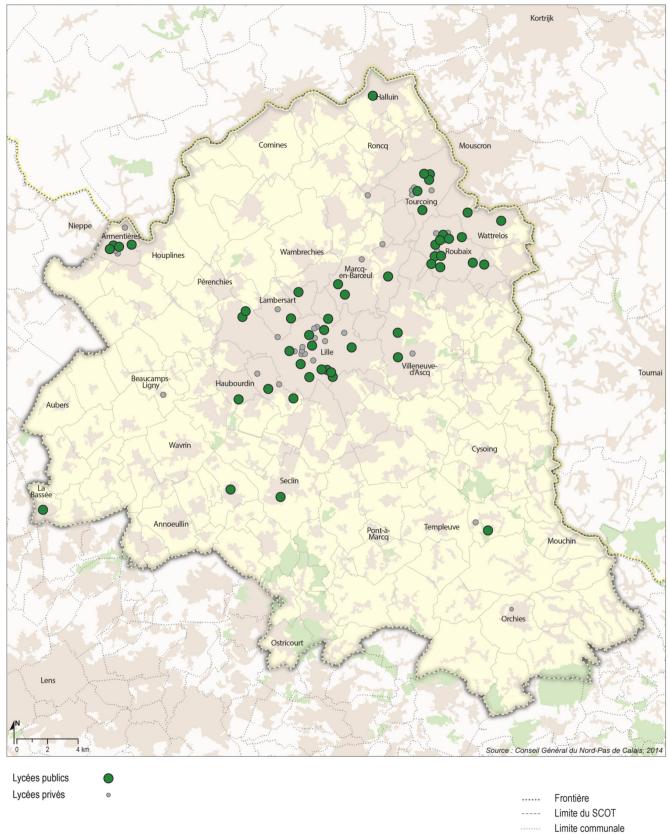
Les besoins en construction, entretien et rénovation sont énormes. Depuis 1996, 15 lycées ont été lourdement réhabilités et 9 sont actuellement en cours de réhabilitation. Il reste en 2011, 15 lycées publics dont les bâtiments n'ont pas été traités de manière lourde.

### **COLLÈGES PUBLICS ET PRIVÉS - ÉTAT EN 2014**



Octobre 2014 Agence de développe
Lille Métropole

### LYCÉES PUBLICS ET PRIVÉS - ÉTAT EN 2014





### DES PROJETS POUR 2 LYCÉES, UNE RÉFLEXION EN COURS POUR 5 AUTRES

Deux lycées ont fait l'objet de projet en 2011 : la reconstruction du lycée Michel Servet à Lille, lycée hôtelier à vocation européenne, dans le cadre de l'opération d'urbanisme Fives - Cail - Babcock et la réhabilitation lourde du lycée professionnel du bâtiment, Louis Loucheur à Roubaix.





## SPORT ET CULTURE : UNE MÉTROPOLE BIEN ÉQUIPÉE

Le sport et la culture jouent un rôle important dans la qualité de vie des habitants, pratiquants et spectateurs, et contribuent au rayonnement du territoire.

## UNE ARMATURE COMPLÈTE D'ÉQUIPEMENTS SPORTIFS

La métropole lilloise compte un important vivier de sportifs et d'équipes de tous niveaux, avec plus de 200 clubs et associations, ainsi que plusieurs centres de formation. Le dynamisme de ces hommes et de ces structures et leur implication au service du territoire sont illustrés par leur participation à des événements comme la route du Louvre ou le semi-marathon de Lille.

L'offre en équipements sportifs s'est beaucoup étoffée et permet la pratique des activités les plus diverses du niveau amateur au niveau professionnel. La métropole compte de nombreux équipements de proximité. Elle affiche un taux d'équipements semblable à celui des autres agglomérations françaises pour les équipements locaux, tels que les grandes aires de jeux et les salles de sports, spécialisées ou non.

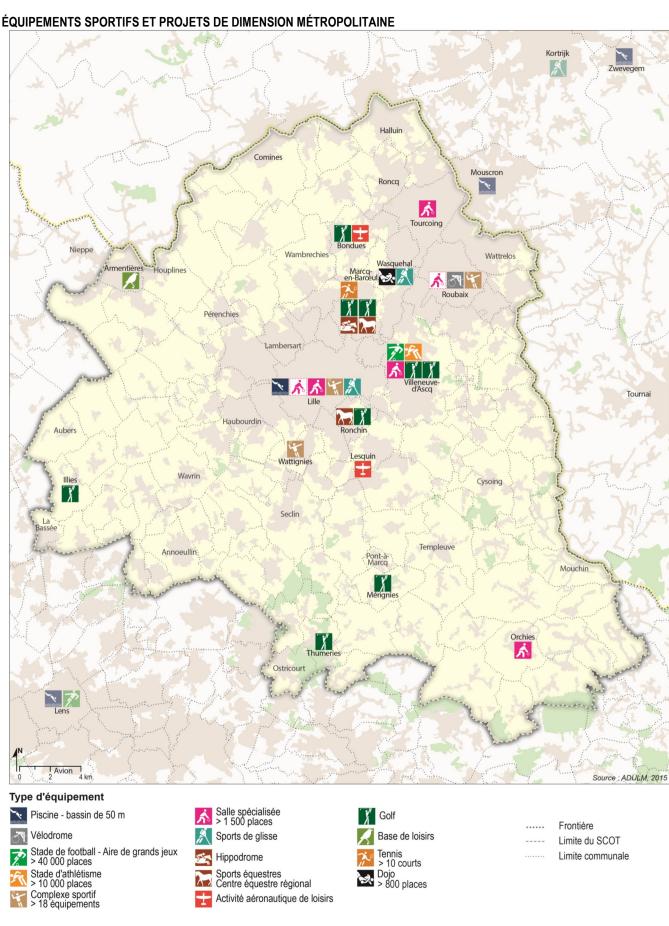
Afin de favoriser la pratique du plus grand nombre, la Métropole Européenne de Lille a adopté depuis 2005 un « Plan piscines » dont l'objectif est de donner un meilleur accès à la natation aux scolaires et au grand public par la mise en réseau et l'amélioration des équipements existants. L'offre actuelle d'une trentaine de piscines gérées par les communes a été complétée par l'ouverture de la piscine intercommunale des Weppes ouverte en 2012. En dehors de la MEL, seule la Communauté de communes de Pévèle Carembault dispose d'une piscine à Orchies et étudie les emplacements potentiels d'un deuxième équipement de ce type.

La métropole compte aussi un grand nombre d'équipements de nature et loisirs et une dizaine de golfs. Plusieurs grands espaces ouverts, dont les bases de loisirs, permettent la pratique des sports nautiques tels que l'aviron, le canoë kayak ou la voile; c'est le cas sur la Deûle à Lille, au Lac du Héron à Villeneuve d'Ascq ou encore dans la base des Près du Hem à Armentières. La métropole s'est dotée d'un riche ensemble d'équipements spécialisés de niveau régional parmi lesquels l'hippodrome et le centre d'entraînement de tennis de la Ligue du Nord-Pas de Calais, à Marcq-en-Barœul, l'aérodrome de Bondues, la halle de glisse de Lille, le CREPS (Centre d'éducation populaire et de sport) de Wattignies, le Dojo et la patinoire de Wasquehal. Les grands équipements accueillant les compétitions nationales et internationales sont implantées dans les principales villes des territoires : Stade Pierre Mauroy (football) et son Arena (grandes manifestations de sport indoor), Stadium Lille Métropole (athlétisme et rugby) et Palacium (basket) à Villeneuve d'Ascq, Pubeco Arena Pévèle (basket) à Orchies, centre Léo Lagrange (volley ball) et piscine (natation et water-polo) à Tourcoing, vélodrome de Roubaix, etc.

Forte de cette armature d'équipements, la métropole lilloise s'est engagée dans le projet du « plus grand terrain de jeux » en s'inscrivant comme base arrière des Jeux Olympiques de Londres de 2012. Plus d'une dizaine d'équipements sportifs métropolitains ont été labellisés et mis à disposition des équipes nationales souhaitant se préparer dans des conditions similaires à celles de Londres ; parmi ceux-ci le Stadium, le Palacium, le complexe Leo Lagrange à Tourcoing et le palais Saint Sauveur à Lille.

Au-delà de la métropole, des équipements majeurs sont situés dans l'Aire métropolitaine de Lille et fréquentés par le public métropolitain. C'est le cas notamment du stade Bollaert à Lens, du stade du Hainaut à Valenciennes, du stade couvert régional de Liévin, ainsi que, à un niveau différent, de la piscine de Mouscron ou encore de la base nautique de St Laurent Blangy.

Certains équipements récents apportent à la métropole des capacités d'accueil de compétitions nationales et internationales, mais aussi de grandes manifestations et spectacles. Le Stade Pierre Mauroy, à Villeneuve d'Ascq, dote la métropole d'une structure unique en France : en plus d'un stade moderne d'une capacité de 50 000 places, avec un toit mobile, le déplacement de la moitié de la pelouse découvre une Arena de 30 000 places dédiée aux spectacles et manifestations de sport indoor. Achevé en 2012, le stade accueille le LOSC et sera l'un des principaux lieux de l'Euro 2016.

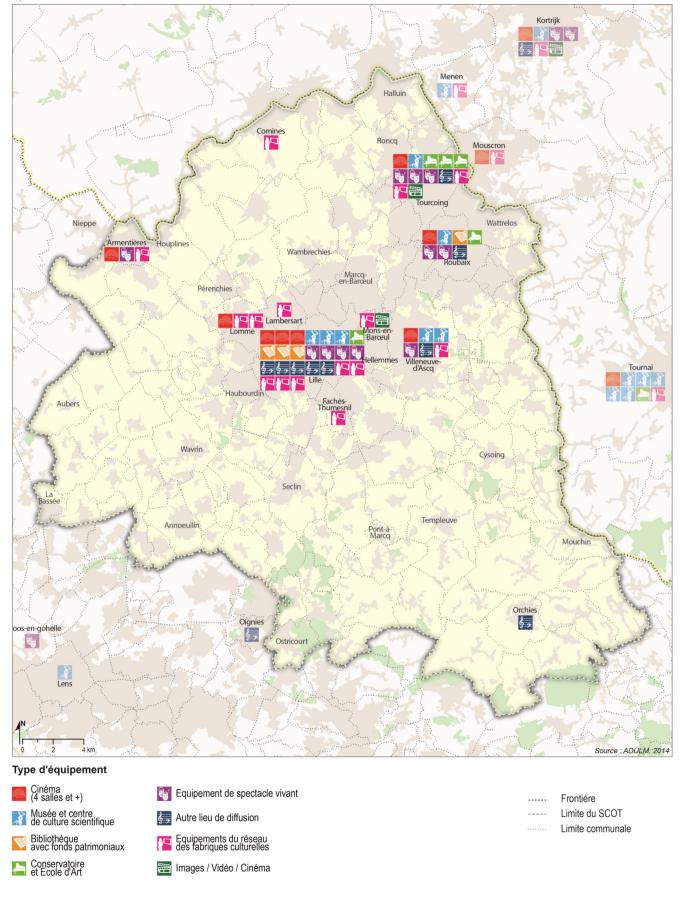




Equipement en projet ou en construction



### **ÉQUIPEMENTS CULTURELS ET PROJETS DE DIMENSION MÉTROPOLITAINE**



La carte figure les principaux équipements et réseaux d'équipements ayant un rayonnement à l'échelle de l'arrondissement et au-delà.



Le vélodrome couvert de Roubaix complète le vélodrome historique du Paris-Roubaix pour développer un pôle de cyclisme sur piste répondant aux normes olympiques.

Au cours des prochaines années, d'autres équipements nouveaux tels que piscines, palais des sports, etc., pourraient voir le jour et venir compléter cette offre de grand rayonnement. L'ensemble des équipements existants et des projets forme une panoplie de grande qualité pour la pratique et le spectacle sportifs.

### UNE RÉFÉRENCE EN MATIÈRE CULTURELLE

Le développement des activités culturelles est un facteurclé du processus de métropolisation et l'une de ses manifestations les plus claires.

Lille 2004, capitale européenne de la culture, a montré la capacité de la métropole d'organiser avec succès de très grandes manifestations publiques. Ce grand évènement a permis de renforcer les équipements culturels et d'illustrer la créativité des artistes du territoire. Il a eu un puissant impact sur l'image de la métropole, devenue celle d'un lieu d'innovation et de création artistique, mais aussi de participation du plus grand nombre. Dix ans après, l'héritage de Lille 2004 reste présent à travers les bâtiments réhabilités, les espaces publics réaménagés et les « Maisons Folie ». Lille 3000 poursuit cet élan, près d'un million de personnes ont participé à chacune des deux éditions : celle de 2006, consacrée à l'Inde, et celle de 2009 « Europe XXL »; l'édition 2012 « Fantastic » et celle de 2015 « Renaissance » n'ont pas démenti ce succès. Certaines des Maisons Folie et des lieux comme le Tripostal et la gare Saint Sauveur sont devenus des lieux culturels incontournables de la Métropole.

La métropole est dotée d'un réseau dense d'équipements culturels de haut niveau, animés par des équipes de renommée internationale. En font partie, par exemple : l'Opéra, le Théâtre du Nord à Lille, ou la Rose des vents à Villeneuve d'Ascq. Parmi les équipes, celles des Ballets du Nord à Roubaix, de l'Atelier Lyrique de Tourcoing, et, bien sûr, de l'Orchestre national de Lille, sont notamment des vecteurs majeurs de notoriété internationale depuis plusieurs décennies.

La métropole compte une vingtaine de musées, le dernier à avoir ouvert ses portes étant le Musée de la Bataille de Fromelles. Quatre d'entre eux figurent régulièrement aux premiers rangs des classements des musées de France,

après les grands musées parisiens<sup>43</sup> le Palais des beaux-arts de Lille et La Piscine, Musée d'art et d'industrie André Diligent, de Roubaix (ouvert en 2000) qui dépassent les 200 000 visiteurs annuels ainsi que le LaM, Musée d'art moderne de Lille Métropole à Villeneuve d'Ascq, rouvert en 2010 après son extension-rénovation, avec une collection d'art moderne, d'art contemporain et d'art brut de portée internationale. Le Musée des beaux-arts de Tourcoing, dont la restructuration est envisagée suite à la donation Leroy, conforte une offre sans équivalent national, hors Paris.

La métropole dispose avec Lille Grand Palais et son Zénith, d'un équipement susceptible d'accueillir de grands événements culturels. Outre les grands lieux de spectacles ou d'exposition déjà cités, le territoire est maillé par une multitude de lieux de concerts, de salles d'exposition, de lieux de rencontres culturelles et de spectacle vivant. Parmi ceux-ci on peut citer: l'antenne de l'Institut du Monde Arabe et l'Imaginarium récemment ouverts à Tourcoing, l'Aéronef à Lille, le Pacbo à Orchies, le Colysée à Roubaix ou le Grand Mix à Tourcoing.

La métropole lilloise compte aussi une centaine de salles de cinéma réparties sur le territoire et notamment à Armentières (1 complexe de 5 salles et 700 places), Lille (26 salles et 4 000 places réparties dans 5 ensembles), Lomme (1 complexe de 23 salles et 7 500 places), Villeneuve d'Ascq (14 salles et 3 000 places dans 3 ensembles) et sur le secteur de Roubaix Tourcoing (16 salles et 2 500 places dans 3 ensembles)<sup>44</sup>.

Un intérêt nouveau pour l'architecture et l'urbanisme a émergé récemment. Des lieux spécifiques leur sont dédiés comme la Maison de l'architecture et de la ville (MAV) à Euralille qui a pour objectif d'assurer la diffusion et la promotion de l'architecture contemporaine et de l'urbanisme; le centre euro métropolitain en réseau d'interprétation de la ville à Mons-en-Barœul; ou dans un autre registre, le musée de plein air à Villeneuve d'Ascq qui retrace la richesse et la diversité de l'architecture vernaculaire.

Un riche milieu créatif s'est développé grâce à l'essor de la diffusion culturelle et à l'attraction de lieux prestigieux de formation dans le domaine musical ou celui des arts visuels comme Le Fresnoy qui attire des artistes du monde entier et de structures de développement, comme le Centre régional de ressources audiovisuelles (CRRAV) dans le domaine de l'audio-visuel.

Depuis 30 ans, les territoires voisins du territoire du SCOT, ont également développé d'ambitieux programmes d'équi-

<sup>43-</sup> Source: Journal des Arts-juin 2014

<sup>44-</sup> Les multiplexes et les cinémas 4 salles et plus représentent 79% des salles et 84% des fauteuils du territoire du SCOT.



pements culturels. L'armature d'équipements de l'agglomération lilloise est ainsi enrichie en salles de concert comme Gayant Expo à Douai, en musées - parmi lesquels le Musée des Beaux-Arts de Valenciennes, le centre historique minier de Lewarde, l'espace Marius Staquet à Mouscron, ou la Maison de la culture à Tournai, etc. Le Louvre Lens inauguré fin 2012, ainsi que le classement du Bassin minier au patrimoine mondial de l'Unesco, apportent, à peu de distance, un complément considérable à ce patrimoine et vient bouleverser l'offre culturelle et touristique de l'Aire métropolitaine de Lille.

La métropole est donc particulièrement riche en grands équipements culturels. Certaines idées ont été évoquées à plusieurs reprises pour compléter l'offre existante et conforter le rayonnement de la métropole par des équipements attachés à l'histoire et au patrimoine local et régional : un musée scientifique et industriel, un centre dédié à la mémoire de l'immigration ou encore un centre d'interprétation consacré à la métropole et son développement.

Parallèlement à sa dotation effective et croissante en équipement, la métropole s'inscrit aussi dans un territoire historiquement riche et dont les sites mémoriels sont à haut potentiel touristique. Ainsi, il convient de mettre l'accent sur les sites de Fromelles, à savoir, le « Fromelles (Pheasant Wood) cemetery », rue de la basse et le « V.C Corner Australian cemetery and memorial », rue Delval. A l'initiative de l'association « Paysages et Sites de mémoire de la Grande Guerre », soutenu par le département du Nord depuis 2011, ces sites font partie des « Sites funéraires et mémoriels de la Première Guerre mondiale (Front Ouest) » candidats à l'inscription sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco. Leur intégration permettrait de mettre en valeur à une échelle internationale ces territoires et de conforter l'importance de la métropole dans le tourisme de mémoire. Ouvert en 2014, le musée de la bataille de Fromelles, jouxtant le cimetière de Pheasant Wood, bénéficierait aussi de cette attractivité nouvelle. Ces sites emblématiques font partie intégrante de parcours mémoriels régionaux et transfrontaliers incluant de nombreux lieux tels que le mémorial néo-zélandais de Le Quesnoy, le Dud Corner Cemetery and Loos Memorial à Loos-en-Gohelle, ou encore le « In flanders fiels museum » à Ypres.

L'agglomération lilloise compte aussi un grand nombre de structures d'enseignement artistique et culturel : conservatoires, écoles de musique, de danse, etc. Certaines, comme les Beaux-Arts de Tourcoing, le Conservatoire de Lille, et les écoles nationales de musique de Roubaix et de Tourcoing proposent des formations de haut niveau. Les équipements culturels de proximité sont également nombreux. Parmi eux, les « Maisons Folie » sont devenues des lieux repères du paysage culturel local ; certaines, notam-

ment la Condition Publique à Roubaix, attirent un public bien plus large que celui de la métropole.

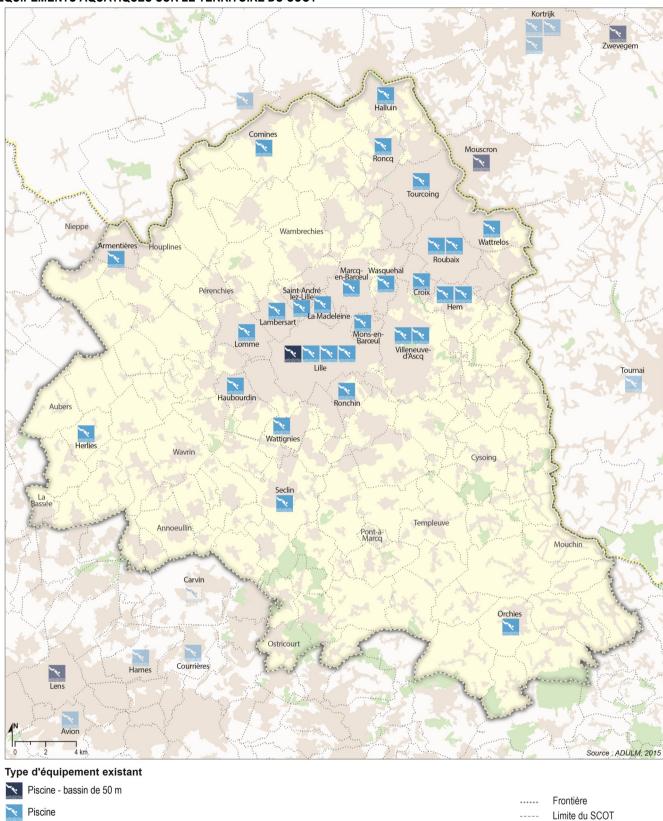
Les bibliothèques du territoire présentent des caractéristiques très diverses. Publiques ou associatives, elles sont de tailles très diverses. Quelques-unes sont importantes comme les bibliothèques publiques de Lille, Roubaix ou Tourcoing qui possèdent par ailleurs des fonds patrimoniaux. Le développement de la lecture publique prend une acuité particulière dans une région où 16% d'adultes (soit 6 points de plus que la moyenne française) connaissent des difficultés graves dans les fondamentaux de l'écrit.

Les actions et travaux menés par la MEL autour de la lecture publique devraient permettre de mieux cerner les besoins dans ce domaine, montrer l'opportunité d'équipements nouveaux, mieux cadrer le contenu envisageable d'une grande médiathèque et approfondir les synergies possibles entre équipements nouveaux et les learning center inscrits dans le projet Campus Grand Lille. Le réseau « à suivre... », réseau des bibliothèques & médiathèques de Lille Métropole, soutenu par un plan de développement métropolitain du service public de lecture, d'information et de documentation, et par le développement d'une offre de services numériques complète les actions déjà en cours autour de la mise en réseau des musées, des Fabriques culturelles et des conservatoires.

Des territoires voisins de la MEL expérimentent déjà la mise en réseau de leurs bibliothèques qui se traduit de diverses façons : portail web et catalogue commun, animation et coordination, acquisition de fonds thématiques intercommunaux, etc. Le réseau des médiathèques de la Communauté de Communes de la Haute Deûle s'organise autour de la médiathèque centrale d'Annœullin et de quatre satellites situés sur les autres communes de son territoire. La Communauté de communes Pévèle Carembault gère deux réseaux de médiathèques. La Communauté de Communes de Weppes s'est dotée depuis 2008 de la compétence « mise en réseau des médiathèques », « MédiaWeppes » regroupe actuellement 4 bibliothèques.

La mise en réseau des équipements culturels et sportifs constitue une priorité. Elle peut contribuer au renforcement de la cohérence territoriale, au développement des complémentarités, à la réalisation d'économies d'échelle en augmentant le professionnalisme des équipes. La mise en réseau contribue également à développer la création, favorise la circulation des publics et le renforcement du sentiment d'appartenance à la métropole. C'est sur de telles bases que se développe notamment le réseau des « fabriques culturelles » qui regroupe les Maisons Folie et des équipements comme les Arcades de Faches-Thumesnil, le Nautilys de Comines et le Vivat d'Armentières.

### **ÉQUIPEMENTS AQUATIQUES SUR LE TERRITOIRE DU SCOT**

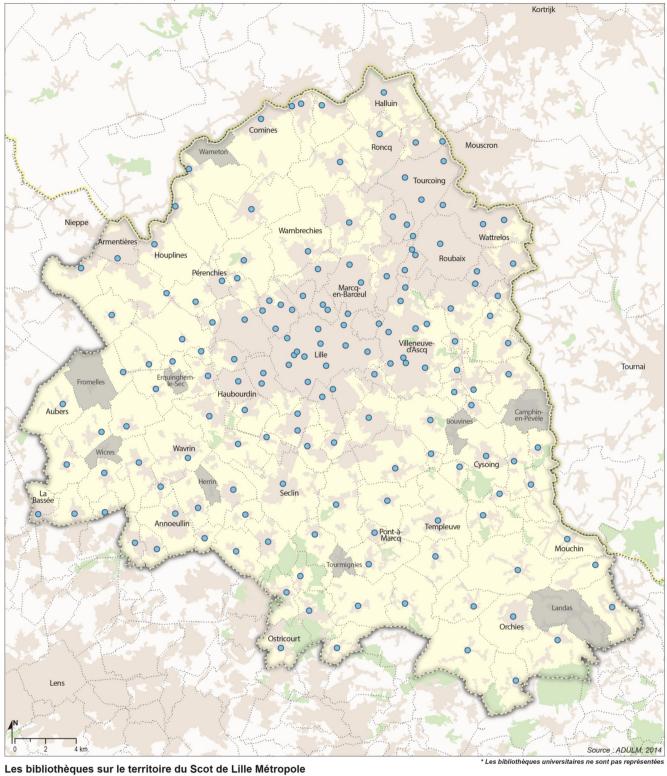


Limite du SCOT

Limite communale



### LOCALISATION DES BIBLIOTHÈQUES SUR LE TERRITOIRE DU SCOT - 2014



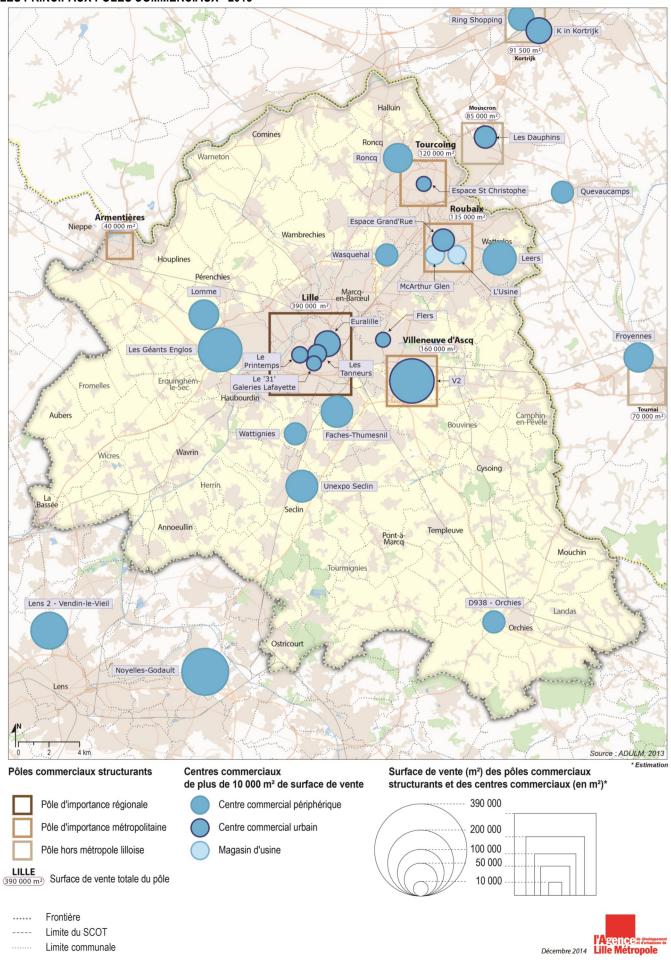
- Bibliothèques\* ou médiathèques
- Communes n'étant pas équipées de bibliothèques

Frontière
Limite du SCOT

..... Limite communale



### LES PRINCIPAUX PÔLES COMMERCIAUX - 2013





### UN DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL À MIEUX MAÎTRISER

Avec près de 1,5 millions de mètres carrés de surface de vente - petits commerces et grands magasins confondus, la métropole lilloise accueille plus d'un quart des surfaces de vente de plus de 300 m² de la région. 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. Depuis 2009, cette croissance s'est ralentie.

Parallèlement, l'émergence du commerce en ligne induit des changements non négligeables pour le territoire métropolitain. Ce nouveau mode d'achat qui concerne en 2015 plus de 34 millions de clients en France<sup>46</sup> génère en effet le développement d'importantes surfaces d'entreposage et de préparation de commandes, mais aussi un fort accroissement des flux de livraisons (dont 80% au domicile du client). La future organisation d'une logistique urbaine est un enjeu pour l'équipement durable du territoire. En ce sens, la préservation d'infrastructures stratégiques existantes, notamment ferrées, et pour certaines aujourd'hui délaissées, est un préalable important.

### UN ÉQUIPEMENT COMMERCIAL À LA MESURE DE L'ATTRACTIVITÉ MÉTROPOLITAINE

La métropole lilloise dispose d'un équipement commercial dense (en nombre de magasins) et diversifié (en type d'offre représentée). La répartition spatiale de l'ensemble de ses commerces est hétérogène. La plus grande densité et les équipements de plus grande taille se concentrent en priorité dans le cœur urbain, partie la plus peuplée de l'agglomération lilloise, alors que les territoires des Weppes et de la Pévèle, moins peuplés, sont moins équipés, que l'on considère le nombre ou la diversité de l'offre commerciale<sup>47</sup>.

La métropole lilloise compte une douzaine de grands pôles commerciaux d'envergure régionale et métropolitaine, situés dans les principaux centres villes et dans des centres commerciaux périphériques.

Ces pôles, par leur ampleur et leur offre, témoignent de l'attractivité particulière de l'agglomération, bien au-delà du seul service à la population locale. C'est particulièrement vrai dans des domaines comme l'équipement de la personne et l'offre de culture, sports et loisirs, ou pour certains espaces comme le centre-ville de Lille notamment.

Le maillage commercial de proximité<sup>48</sup> apparaît par contre encore insuffisant : certains quartiers urbains et certains bourgs ruraux sont dénués d'une offre minimale, accessible facilement et répondant à des besoins de consommation quotidiens.

Il faut également souligner la présence d'autres pôles commerciaux importants, pôles urbains (Tournai, Courtrai...) ou grands centres commerciaux périphériques, comme celui de Noyelles-Godault (110 000 m²), à proximité de la métropole lilloise.

### LA TRANSFORMATION DU PAYSAGE COMMERCIAL MÉTROPOLITAIN

Depuis 2000, les réalisations commerciales ont fortement transformé le paysage métropolitain. Les magasins de plus de 300 m² de surface de vente, par leur taille et par leur logique d'implantation, ont eu un impact particulièrement fort sur le territoire. Entre 2000 et 2013, la demande totale en grandes surfaces commerciales 49 s'élève à plus de 800 000 m². Elle a principalement amené à l'extension du réseau des supermarchés classiques ou maxidiscomptes, et

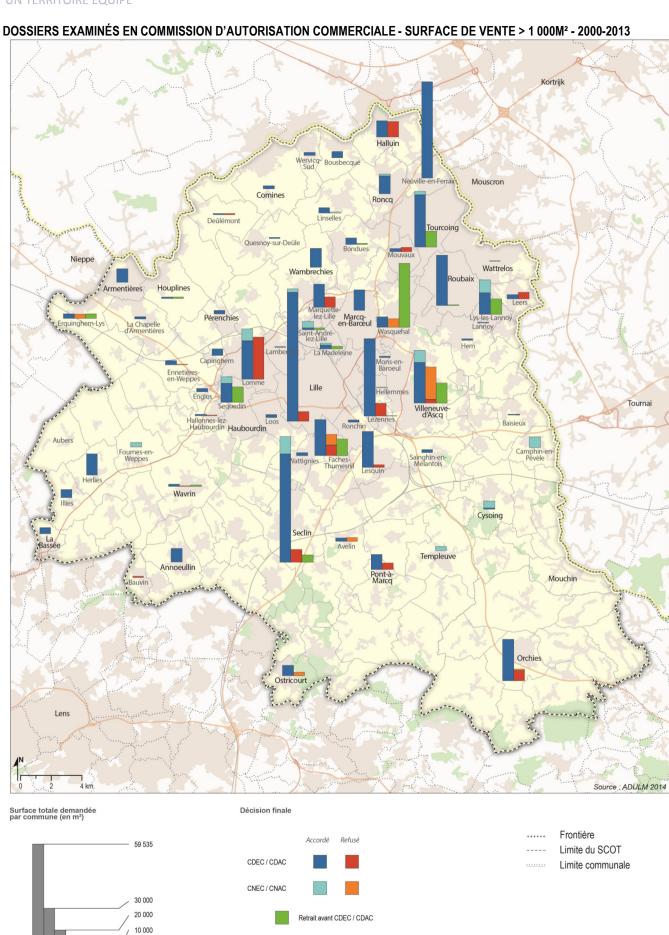
<sup>45-</sup> ADULM, les projets commerciaux du territoire de Lille Métropole – bilan 2000-2008, décembre 2009.

<sup>46-</sup> FEVAD, chiffres clés 2015, juillet 2015.

<sup>47-</sup> INSEE, base permanente des équipements, 2014 et ADULM, base permanente des magasins de +300 m², 2014.

<sup>48-</sup> Commerces de proximité : ils présentent une offre réduite centrée sur l'alimentaire et leur zone de chalandise est limitée (10 mn à pied). Les boulangeries ou les supérettes, par exemple, font partie de cette catégorie.

<sup>49-</sup> Ce chiffre correspond aux surfaces de vente soumises à autorisation en Commission départementale d'autorisation commerciale (CDAC) entre 2000 et 2013 : il s'agit des projets de plus de 300 m² de surface de vente entre 2000 et 2008, puis des projets de plus de 1 000 m² à partir de 2009 (suite à la Loi de modernisation de l'économie ou LME, 2008).



Novembre 2014

5 000

au développement des grandes surfaces spécialisées, notamment en bricolage-jardinage ou sports-culture-loisirs.

Un peu moins de la moitié des communes de la métropole lilloise a été concernée par un projet commercial de plus de 1 000 m², mais la majorité des projets se concentrent dans une dizaine de communes situées au cœur de l'agglomération, en particulier celles de Lille-Lomme-Hellemmes (84 000 m<sup>2</sup> autorisés), Seclin (58 000 m<sup>2</sup>), Neuville-en-Ferrain (44 000 m<sup>2</sup>), Lezennes (35 000 m<sup>2</sup>), Tourcoing (25 000 m²), Villeneuve d'Ascq (25 000 m²), Roubaix (25 000 m²) et Orchies (19 000 m²). La période 2000-2013 a vu la réalisation d'importants projets dans les grands centres villes de l'agglomération (Lille, Roubaix et Tourcoing) et le renforcement des principaux pôles commerciaux existants. Dans le même temps, de nouveaux pôles spécialisés ont émergé, notamment à Seclin, et de grands projets ont été lancés (Lillénium à Lille, Promenade de Flandres à Neuville-en-Ferrain).

### L'EFFET MODÉRATEUR DU SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT ET D'URBANISME COMMER-CIAL (SDUC) JUSQU'EN 2008

Face à des logiques d'implantation qui continuent à privilégier les espaces périurbains (66% des surfaces déposées), le Schéma de développement et d'urbanisme commercial (SDUC) a eu une réelle influence et a permis de modérer les effets de la demande. Pris en compte par le Schéma directeur de Lille Métropole et le plan local d'urbanisme (PLU) de la Métropole Européenne de Lille, le SDUC a directement influé sur les décisions CDAC prises entre 2000 et 2008<sup>50</sup>. Les trois-quarts des projets de cette période et 70% des surfaces de vente autorisées, soit plus de 280 000 m², respectent ainsi ses principes. Ils répondent aux grandes orientations d'aménagement du territoire (priorité aux espaces urbains) et d'amélioration qualitative (création d'une alternative aux hypermarchés, accueil de projets innovants) définies dans le SDUC.

Une part importante des projets autorisés entre 2000 et 2008 (30% des surfaces ; 120 000 m²) ne s'inscrit toutefois pas dans les principes du schéma : elle vient renforcer les pôles de périphérie sans un réel apport innovant ou dissémine de nouvelles implantations dans les périphéries et entrées de villes.

**Depuis 2009, l'effet modérateur du SDUC s'est affaibli**, puisque la quasi-totalité des projets est autorisée, alors même que plus de 60% d'entre eux ne correspondent pas aux grandes orientations du schéma.

Ce constat sur la période 2000-2013 relève de plusieurs causes de nature différente :

- la forte pression de la demande d'implantations nouvelles dans des pôles périphériques (notamment de la part des grands distributeurs);
- la demande d'extension des supermarchés classiques et maxi-discomptes;
- la difficulté à mettre en œuvre certaines orientations du SDUC (création de pôles spécialisés, appréciation des limites des zones de centralité...);
- l'absence de la CDAC depuis 2009 du Syndicat mixte du SCOT et de la MEL qui a amené à un net recul de la prise en compte de la stratégie d'urbanisme commercial définie dans le SDUC.

En outre, la qualité des réalisations commerciales, qui était également un objectif du SDUC, semble avoir évolué de façon duale.

Les nouveaux commerces des centres urbains et des quartiers font fréquemment l'objet d'efforts de traitement qui leur permettent de bien s'intégrer dans la ville. À l'inverse, les implantations dans les centres commerciaux de périphérie et le long des routes, aux abords de villes, restent trop souvent sommairement traitées et peu qualitatives. De nombreux secteurs commerciaux sont très consommateurs d'espaces (pas d'hauteur, une majorité de stationnements au sol), ne s'intègrent pas dans la ville et manquent de mixité.

#### **UN SCOT PLUS DIRECTIF**

La nouvelle réglementation de l'urbanisme commercial mise en place par la LME en 2008, marque le début d'une réforme dont l'aboutissement doit être le versement complet des questions de développement commercial dans le droit de l'urbanisme.

Depuis, plusieurs nouveaux textes ont ouvert des possibilités pour un encadrement plus directif des implantations. La loi portant engagement national pour l'environnement (Grenelle 2) donne au SCOT et au PLU un rôle majeur dans la planification des équipements commerciaux. Les arguments économiques, souvent mis en avant pour évaluer

l'impact des implantations commerciales, ne peuvent plus être autorisés. La loi pour l'accès au logement et pour un urbanisme rénové (ALUR) en 2013 et la loi relative à l'artisanat, au commerce et aux très petites entreprises (ACTPE) en 2014 ont renforcé les outils de planification du commerce, et les exigences urbaines et environnementales de leur contenu.

Il revient au SCOT de définir les règles d'un développement commercial équilibré et durable à partir d'arguments relevant de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, et de l'environnement. Les nouveaux outils législatifs doivent permettre au SCOT d'assurer une meilleure maîtrise du développement commercial, en accord avec les objectifs d'économie d'espace et d'adéquation entre urbanisation et transports en commun.

L'élaboration du SCOT peut aussi donner l'occasion d'une réflexion à long terme, plus ouverte, sur l'avenir des grands développements à vocation commerciale. Il s'agit d'examiner les possibilités de mieux les intégrer à la ville, à l'occasion de futures opérations de restructuration, par exemple en y introduisant une mixité fonctionnelle ou en créant de nouveaux espaces publics.



### LA COUVERTURE NUMÉRIQUE : UN ENJEU D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

La loi « portant engagement national pour l'environnement », dite « Grenelle 2 », fixe au SCOT un nouvel objectif : la prise en compte de la question des infrastructures et réseaux de communications numériques. Cette évolution législative témoigne de la place prépondérante des technologies de l'information et de la communication (TIC) dans notre société et de son lien nécessaire avec l'aménagement du territoire.

En effet, face à la démocratisation d'Internet et à la multiplicité grandissante des usages liés au web, l'aménagement numérique devient un levier incontournable pour l'attractivité des territoires. Ainsi, la couverture numérique est aujourd'hui considérée par les spécialistes comme le troisième critère d'implantation des entreprises. C'est un outil à très forte valeur ajoutée dans de nombreux domaines comme la santé, l'éducation, la culture ou le service public local, et qui ne cesse de se développer dans tous les usages de la vie quotidienne des habitants.

Suite au plan national « France Numérique 2012 » présenté en octobre 2008, qui vise notamment « à permettre à tous les Français d'accéder aux réseaux numériques », la loi Pintat de décembre 2009, relative à la lutte contre la fracture numérique, prévoit notamment la création de schémas directeurs territoriaux d'aménagement numérique établis à l'initiative des collectivités territoriales, ainsi que la création de fonds d'aménagement numérique des territoires. Lancé au printemps 2013, le Plan France Très Haut débit vise à couvrir l'intégralité du territoire en très haut débit d'ici 2022. Pour atteindre cet objectif, le Plan s'appuie prioritairement sur le déploiement de réseaux mutualisés de fibres optiques et mobilise un investissement de 20 milliards d'euros en dix ans, partagé entre l'État, les collectivités territoriales et les opérateurs privés.

À l'échelle européenne, la stratégie Europe 2020, lancée en mars 2010 par la Commission européenne, place la stratégie numérique pour l'Europe comme l'une de ses sept initiatives phares qui soutiennent ses 5 objectifs (Emploi, Recherche et développement, changement climatique et énergies durables, éducation, pauvreté et exclusion sociale). La stratégie numérique vise à définir le rôle que les TIC doivent jouer pour parvenir à atteindre les 5 grands objectifs fixés, et est fondée sur un internet à (très) haute vitesse : d'ici 2013, une couverture en haut débit de base pour tous les citoyens, d'ici 2020 un accès en haut débit rapide pour tous (30 Mbs et au-delà) avec au moins la moitié des foyers européens ayant accès haut débit de 100 Mbs, d'ici 2025 l'ensemble des foyers accédera au 100 Mbs.

### UNE COUVERTURE NUMÉRIQUE INÉGALE<sup>51</sup>

Un certain nombre de communes, comprennent encore des zones d'ombre (zones inéligibles à 512 Kbits/s) qui sont cependant en voie de disparition grâce à la politique de résorption menée actuellement.

L'étude<sup>52</sup> dans le territoire de la MEL, montre des écarts en matière de desserte « haut débit » pouvant aller de 1 à 200 sur les débits disponibles. Elle indique également que 5% des foyers disposent d'un débit inférieur à 2 Mbits.

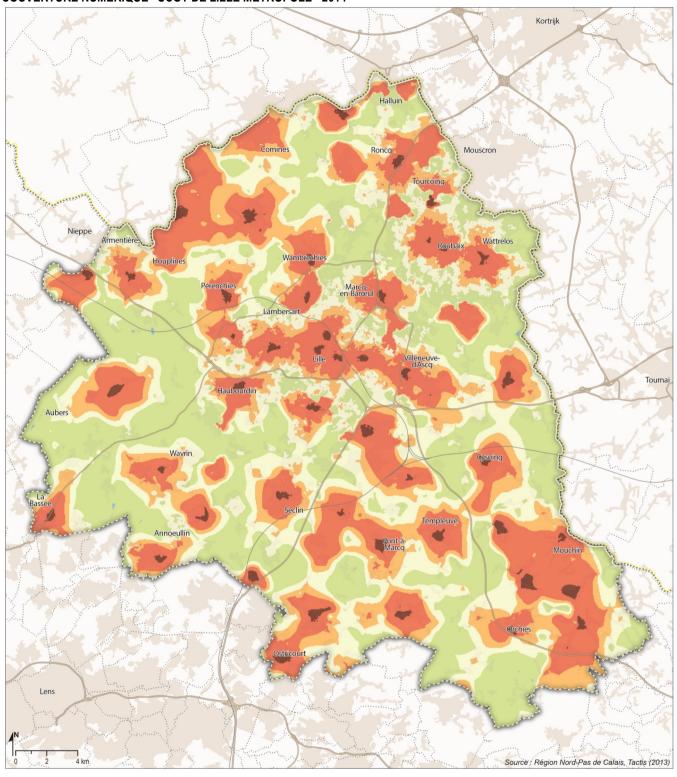
Plus de la moitié des lignes ADSL sont ainsi inéligibles à 2 Mbit/s dans 14 communes de la MEL (Bouvines, Ennetières-en-Weppes, Escobecques, Halluin, Hantay, Herlies, Marquillies, Péronne-en-Mélantois, Sailly-les-Lannoy, Santes, Templemars, Vendeville et Wicres). Plus de la moitié des communes du territoire des Weppes et de celui de la Lys ne peuvent prétendre à 6 Mbit/s. Les secteurs plus

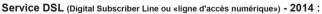
51- Les réseaux de nouvelle génération à même de supporter les enjeux en termes de développement des usages reposent sur :

- le débit ou capacité de diffusion d'information : le débit est bas lorsqu'il ne dépasse pas 2 Mbits, le très haut débit est de 30 Mbits minimum selon l'ARCEP, dans la pratique il est de 100 Mbits ;
- la symétrie lorsque le débit d'internet vers l'usager est le même que de l'usager vers l'internet. C'est une caractéristique de plus en plus nécessaire au regard de l'évolution des usages (réseaux sociaux, la visioconférence, etc.).

Ces caractéristiques cumulées ne peuvent être obtenues de manière pérenne et évolutive que par l'utilisation de la fibre optique. Les autres technologies, et notamment celles basées sur le cuivre (ADSL), ont des performances dépendantes de la distance qui sépare l'usager du central de télécommunications. 52- Étude MEL et Tactis - septembre 2010

### **COUVERTURE NUMÉRIQUE - SCOT DE LILLE MÉTROPOLE - 2014**





Moins de 512 Kbit/s

De 512 Kbit/s inclus à 2 Mbit/s exclus

De 2 Mbit/s inclus à 4 Mbit/s exclus

De 4 Mbit/s inclus à 10 Mbit/s exclus

De 10 Mbit/s inclus à 30 Mbit/s exclus

Plus de 30 Mbit/s

Observatoire régional des communications électroniques NORD - PAS DE CALAIS











denses, comme le territoire lillois, bénéficient d'un niveau d'accès supérieur à 50 Mbit/s couvrant plus de 80% de la surface du territoire ; dans le territoire Est, le niveau d'accès supérieur à 50 Mbit/s couvre un peu moins de 60%. En 2010, au regard des autres métropoles françaises, la MEL se situe en septième position des territoires bien desservis en ADSL. Rennes, Paris, Marseille, Toulouse ou Lyon sont ainsi à plus de 90% desservis à 2 Mbits ADSL, contre 88,4% pour Lille Métropole.

L'étude montre également qu'outre l'inégalité liée aux services, les territoires sont inégaux en matière d'offre concurrentielle, ce qui a des implications sur les tarifs des services. On note que, si par le passé le dégroupage a connu une croissance géographique, l'intensité concurrentielle tarde à s'améliorer depuis 2010. Si la majorité des communes de l'arrondissement de Lille dépendent désormais de répartiteurs équipés par au moins 3 opérateurs; on ne constate cependant pas d'évolution du périmètre desservi par 4 opérateurs et plus. On note aussi toujours des enclaves sur lesquelles un seul opérateur est présent, en situation de monopole, dans quelques communes de l'arrondissement<sup>53</sup>. Ainsi, un seul opérateur intervient sur 6 communes de la Métropole Européenne de Lille et 13 communes ne disposent que de deux opérateurs.

### VERS UNE COUVERTURE NUMÉRIQUE TRÈS HAUT DÉBIT

Avec le développement des usages informatiques dans le travail comme à la maison, les besoins d'un rendement important se font de plus en plus sentir. Or, concernant le très haut débit, la même étude mentionnée ci-dessus indique qu'il existe d'importantes inégalités liées à la desserte des territoires. Les écarts de tarifs des services de très haut débit varient de 1 à 30 dans les zones d'activités. Au vu des tarifs proposés, le Très Haut Débit n'est accessible qu'aux entreprises de plus de 50 salariés. Par ailleurs, les pôles d'excellence économique disposent de services différents. La moitié des projets « 1 000 hectares » de la Métropole Européenne de Lille risquent de disposer de services haut et très haut débit peu compétitifs.

Seul le développement d'un réseau de fibre optique étroitement maillé peut permettre d'améliorer la couverture numérique des territoires. Si, jusque récemment, les démarches prises localement n'étaient pas forcément **coordonnées,** le renforcement de la couverture numérique du territoire est désormais guidé par deux schémas visant à résorber la fracture numérique constatée :

- le schéma directeur du très haut débit en Nord Pas de Calais (approuvé en mars 2013);
- le schéma d'aménagement numérique de la métropole lilloise (voté le 1<sup>er</sup> juillet 2011).

Le schéma directeur du très haut débit en Nord-Pas de Calais a été élaboré par la Région Nord-Pas de Calais et les Départements du Nord et du Pas de Calais. Ce document réglementaire constitue le cadre stratégique de la Région et des deux Départements en matière d'infrastructures numériques, ce schéma s'intègre à ceux déjà existant en Région (SRDE, SDRADT...). Il couvre de manière exhaustive l'intégralité du territoire du Nord-Pas de Calais (zone privée et zone publique<sup>54</sup>). La stratégie retenue consiste à investir directement dans les zones qui ne sont pas couvertes par les opérateurs privés. Néanmoins, le schéma directeur prévoit des dispositifs pour suivre les déploiements dans la zone privée, effectuer une médiation entre opérateurs et collectivités pour faciliter les déploiements. L'objectif majeur du SDAN est la couverture intégrale du territoire en fibre optique et le très haut débit pour tous d'ici 2025. Il prévoit la complémentarité entre investissements privés et publics et des investissements publics programmés en deux phases de 5 ans (priorité aux communes disposant d'un mauvais ADSL)... Regroupant les différents partenaires publics, un syndicat mixte, « La Fibre numérique 5962 » a été créé afin de porter les études techniques préfigurant les travaux envisagés. Il réalise actuellement les schémas d'ingénierie de desserte numérique des territoires concernés.

La Métropole Européenne de Lille a acquis les compétences en matière d'aménagement numérique en 2004.

L'étude menée en 2010 a posé la base d'un diagnostic numérique et d'une vision prospective, permettant de proposer aujourd'hui des objectifs stratégiques et des scénarios afin d'établir un schéma d'aménagement numérique opérationnel sur son territoire.

Le territoire de la Métropole Européenne de Lille est une zone d'initiative privée soit un territoire sur lequel les opérateurs (SFR et Orange) ont manifesté des intentions d'investissements avant 2020. Les premières conventions « France Très Haut Débit », pour le déploiement du réseau FTTF, associant l'État, les collectivités et les opérateurs

<sup>53-</sup> Source SIGALE Nord-Pas de Calais - septembre 2012

<sup>54-</sup> La zone privée correspond aux territoires sur lesquels les opérateurs (SFR et Orange) ont manifesté des intentions d'investissement avant fin 2020. La zone publique correspond aux territoires les moins denses sur lesquels les opérateurs de télécommunications ne proposent aucun investissement.

ont été signées sur le territoire de la MEL avec SFR, et Orange. Les opérateurs se sont ainsi engager précisément sur le déploiement de la fibre optique sur tout le territoire métropolitain d'ici à 2020. Si les travaux ont déjà commencé, c'est surtout à partir de 2015 qu'ils vont s'intensifier. Grâce à cet accord, Lille Métropole offrira au monde économique un débit important et une couverture pour ses habitants.

En ce début du 21<sup>ème</sup> siècle, le développement du très haut débit apparait comme un vecteur essentiel de la croissance, de l'attractivité et du développement durable et solidaire d'un territoire. L'accès des entreprises et des foyers aux applications numériques existantes et futures, nécessite l'ancrage durable d'infrastructures capables de supporter d'importantes hausses de débit.

Cela passe par la mise en place d'infrastructures à même de stimuler la concurrence sur les services et sur les prix. La fibre optique est aujourd'hui un support d'accès à internet dont les capacités sont susceptibles d'offrir des débits très performants.

Les projets de déploiement du très haut débit doivent donc rechercher la cohérence avec les projets d'aménagement du territoire.



## UNE MOBILITÉ DÉPENDANTE DE LA ROUTE, MAIS DES PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS QUI ÉVOLUENT

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.

Dans un contexte marqué par une prépondérance de l'utilisation de la route, la mobilité des habitants de la métropole tend cependant à évoluer avec une hausse de la fréquentation des transports urbains, interurbains et ferroviaires avec de fortes attentes des usagers en termes de confort, fiabilité et lisibilité des services de transport en commun.

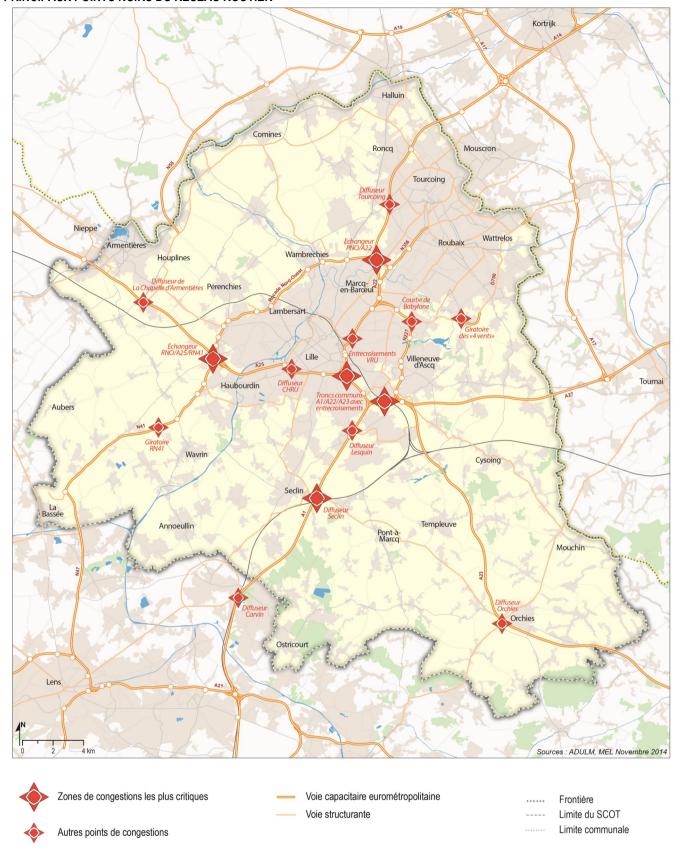
Les changements radicaux du contexte (tension sur les finances publiques, volatilité du coût du carburant, prise de conscience des enjeux environnementaux...), obligent à repenser la mobilité en cohérence avec un développement urbain durable.

L'optimisation des infrastructures existantes (routières, ferroviaires, fluviales...) et le maillage des réseaux de transport sont essentiels face à la demande d'amélioration de l'accessibilité internationale de la métropole et à 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.



### PRINCIPAUX POINTS NOIRS DU RÉSEAU ROUTIER









### L'ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE : DES RÉSEAUX STRUCTURANTS EN ÉTOILE QUI CONVERGENT VERS LILLE

### UN SYSTÈME ROUTIER PRINCIPAL STRUCTURANT MAIS FRAGILE

L'agglomération se situe au cœur d'un vaste système routier, structuré par 6 axes principaux rayonnant en étoile autour de Lille, qui assure des liaisons rapides vers les principaux pôles de la région, la Belgique et l'ensemble de la France. Cette ossature est complétée par des barreaux de liaisons à grande capacité qui desservent le cœur de l'agglomération (Voie Rapide Urbaine et RN227). Ce dessin en étoile et l'absence de contournement routier ne permettent pas d'éviter le cœur d'agglomération ni d'alléger les tronçons les plus chargés sur lesquels les flux convergent. Avec l'accroissement des trafics d'échange et de transit, le réseau se trouve fragilisé et connaît des phénomènes de congestion de plus en plus fréquents.

Un accident sur l'un des axes principaux peut ainsi avoir des incidences sur l'ensemble des infrastructures routières. L'absence d'un véritable réseau secondaire apte à capter le trafic local ou interurbain renforce la fragilité générale du réseau routier principal. De plus, la saturation du réseau primaire a également pour conséquence un report conséquent des trafics vers les itinéraires secondaires d'évitements traversant les centres-bourgs occasionnant des problèmes de nuisances et insécurités accrues.

### L'ACCESSIBILITÉ DE LA MÉTROPOLE IMPACTÉE PAR UNE CONGESTION DU RÉSEAU ROUTIER PRINCIPAL

Son réseau autoroutier hérité majoritairement de la fin du XX<sup>e</sup> siècle est extrêmement sollicité à la fois pour les trafics locaux, d'échange et de transit. Il est **aujourd'hui arrivé à saturation.** 

Aux heures de pointe, les autoroutes sont au maximum de leur capacité avec une congestion routière qui se concentre principalement aux jonctions et échangeurs autoroutiers avec des incidences sur les trafics sur l'A1, l'A22 et l'A25 mais également sur le périphérique Lillois, le boulevard du Breucq ou la rocade Nord-Ouest. A titre d'exemple, ce sont plus de 200.000 véhicules qui empruntent chaque jour l'A1 ou l'A25.

Les niveaux de trafic impliquent une forte baisse du niveau de service de ces axes aux heures de pointe. Près de 40% des véhicules ont une vitesse inférieure à 70km/h (8h-9h et 17h-18h), ce qui entraine de grandes difficultés pour les flux pendulaires et les flux d'échanges avec environ 1,12 à 1,20 personne en moyenne par véhicule.

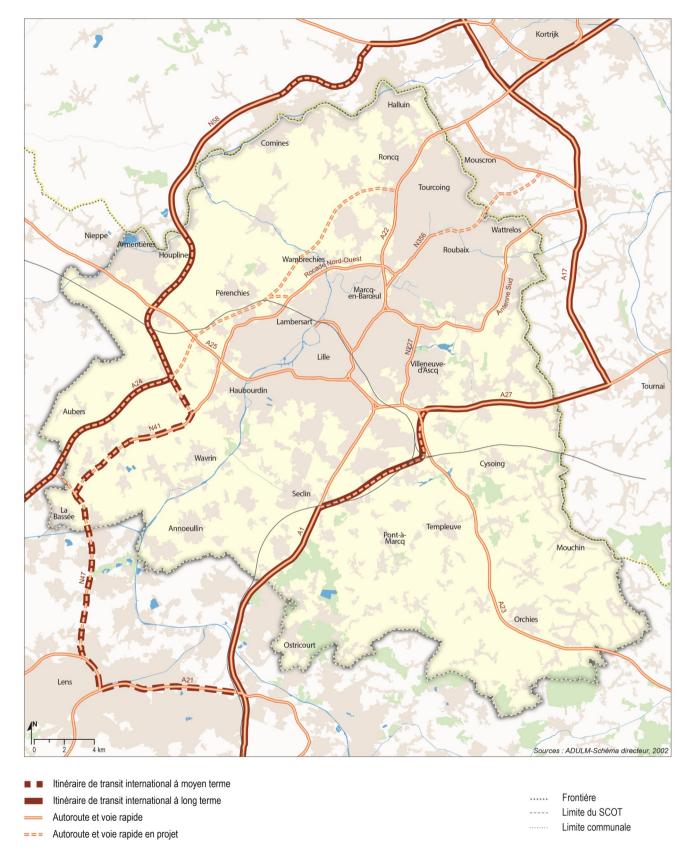
Malgré le développement de l'offre TER, le réseau autoroutier participe majoritairement aux échanges. Son manque de robustesse impacte l'attractivité économique et l''accessibilité aux pôles d'attractivité majeurs pour la région (Euraflandres, plateforme aéroportuaire de Lesquin, Lille CHR, pôles administratifs et équipements régionaux, CRT...).

L'Agence Européenne pour l'Environnement évalue le coût annuel de la congestion à près de 1,5% du PIB en France. Sur la région Nord-Pas de Calais, ce sont plus de 1,4 milliards d'euros qui sont ainsi chaque année inutilement perdus par l'effet de la congestion avec des conséquences lourdes pour le développement économique des territoires. Il est également essentiel de réduire les congestions, sources de consommation accrue de carburant et d'émissions de gaz à effet de serre.

#### UN CONTOURNEMENT ROUTIER LIMITÉ?

Le schéma directeur de 1997, annulé en 2000, avait inscrit le principe d'un ring transfrontalier intégrant la création d'un contournement sud de la métropole. La partie sudouest de ce contournement, reliant l'A25 depuis Englos à l'A1 au niveau de Seclin, a été abandonnée suite à une décision du tribunal administratif. Le tribunal a considéré que la traversée des champs captants du sud-ouest de Lille par

### DISPOSITIF DE CONTOURNEMENT ROUTIER DU SCHÉMA DIRECTEUR DE 2002





une autoroute était incompatible avec le principe de précaution applicable à la protection de la ressource en eau potable.

Le schéma directeur de 2002 maintenait deux parcours de contournement de la métropole : au sud-est, de l'A1 à l'A27, et par le nord, en utilisant une nouvelle liaison entre Amiens et la Belgique (autoroute A24). Ce dernier projet ne fait plus partie des priorités de l'État, réorientées suite au Grenelle de l'environnement. Néanmoins, le Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) adopté en 2013 a inscrit le contournement sud-est de Lille comme un projet dont les études sont à poursuivre, mais dont l'engagement est envisagé à plus long terme, après 2030.

Le schéma directeur prévoyait également de nouveaux échangeurs sur les autoroutes A1, à Templemars, A23, à Templeuve, A27 à Villeneuve d'Ascq (la Haute Borne) et Baisieux, ainsi que sur l'A25, à Loos-Sequedin et Armentières. Des projets ont été élaborés pour les échangeurs de Loos-Sequedin et Armentières ainsi que pour celui de Templemars. Ceux de l'autoroute A27 n'ont pas fait l'objet d'études complémentaires, ni d'ailleurs les voies nouvelles qui y aboutissaient.

### UN RÉSEAU FERRÉ RÉGIONAL DENSE

Également organisé en étoile, le réseau ferroviaire s'articule autour de 6 branches principales, sensiblement parallèles aux sillons autoroutiers, qui relient efficacement la gare de Lille Flandres, nœud central du réseau, à tous les pôles de l'aire métropolitaine transfrontalière. Quotidiennement, plus de 500 trains partent ou arrivent en gare Lille Flandres en provenance ou à destination des principales gares de la Région avec des fréquences soutenues et des temps de parcours attractifs.

Lille est également située sur la Ligne à grande vitesse (LGV) Nord, ouverte en 1993, qui lui permet aujourd'hui d'accueillir chaque jour plus de 160 trains à grande vitesse à destination de Londres, Bruxelles, Paris et des autres régions françaises, répartis entre les gares de Lille Flandres et surtout Lille Europe, entièrement dédiée aux TGV et TERGV (Trains régionaux grande vitesse). En effet, depuis 2000, la Région a mis en place, sur la Ligne à grande vitesse Nord, des TER-GV à destination des trois agglomérations du littoral ainsi que vers Arras, divisant ainsi par deux les temps de parcours.

Mais la configuration du réseau en étoile, la situation en cul-de-sac de Lille Flandres et l'addition de flux de nature

différente (TER, TGV, fret) sur les mêmes lignes, constituent autant de contraintes lourdes pour accueillir l'accroissement des trafics.

Des travaux pour augmenter la capacité ferroviaire à l'entrée de la gare de Lille Flandres et améliorer la régularité des trains ont été réalisés en 2013. La modernisation de la gare Lille Europe, lancée en 2015, devrait améliorer les déplacements dans la gare et la lisibilité des cheminements piétons.

L'ensemble de ces travaux s'inscrivent dans l'objectif de conforter la place de la grande vitesse au cœur de la métropole sur le pôle Euraflandres.

### LE MÉTRO, OSSATURE DU RÉSEAU URBAIN

En tant qu'autorité organisatrice des transports, la Métropole Européenne de Lille a la charge d'un réseau de transports urbains (Transpole) structuré autour de deux lignes de métro automatique :

- la ligne 1 reliant le campus scientifique de Villeneuve d'Ascq au Centre hospitalier régional à l'ouest de Lille (180 000 usagers/jour en 2012). Cette ligne devrait être prolongée dans les prochaines années au sud-Ouest vers Eurasanté en lien avec le développement du pôle économique et scientifique d'envergure européenne;
- la ligne 2, reliant l'hôpital St Philibert de Lomme au centre hospitalier Dron de Tourcoing (194 000 usagers/ jour en 2012), à proximité de la frontière belge, en traversant notamment le nord de Villeneuve d'Ascq et Roubaix.

Ces deux lignes se croisent à la Porte des Postes et à la gare Lille Flandres, point nodal du réseau. Suite à la forte augmentation de la fréquentation du métro (près de 20% entre 2006 et 2012), des phénomènes de saturation apparaissent dans la partie centrale du réseau, aux heures de pointe. Il est donc prévu pour 2019, un doublement des capacités de la ligne 1 avec le réaménagement de 13 des 18 stations de la ligne et l'acquisition de rames doubles, les anciennes rames viendront renforcer la fréquence de desserte de la ligne 2.

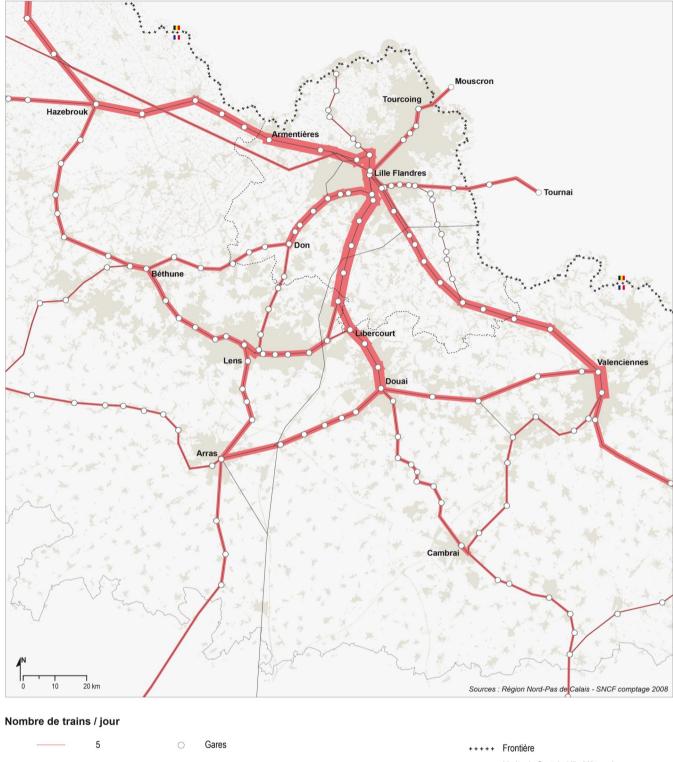
Depuis Lille Flandres, deux lignes de tramway en Y permettent de gagner Roubaix et Tourcoing en empruntant le « Grand Boulevard » qui relie les trois communes.

Le réseau de bus a longtemps été le maillon faible des transports en commun, mais des améliorations ont été réalisées ces dernières années, avec notamment l'accroissement et la modernisation du parc de véhicules et la créa-

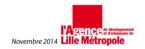


UNE MOBILITÉ DÉPENDANTE DE LA ROUTE, MAIS DES PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS QUI ÉVOLUENT

### OFFRE TRAIN EXPRESS RÉGIONAL











### LIAISONS GRANDE VITESSE À PARTIR DE LILLE 2010-2020





tion de 4 lignes cadencées de type BHNS (Bus à Haut Niveau de Service): Liane 1 Wambrechies-Ronchin; Liane 2 Loos-CHR-Wattignies; Liane 3 Roubaix-Wattrelos et la Liane 4 Villeneuve d'Ascq-Tourcoing-Halluin. Cependant la performance du réseau de bus est freinée par le manque d'aménagement en site propre ou de priorité bus aux carrefours à feux.

## UNE ACCESSIBILITÉ NATIONALE ET INTERNATIONALE PRINCIPALEMENT FERROVIAIRE

Grâce à la proximité des plateformes de Roissy et de Bruxelles-National, toutes deux accessibles en train à grande vitesse, Lille dispose d'un accès de qualité aux liaisons aériennes internationales.

Cependant, après un net recul de son trafic voyageur (850 000 passagers en 2005), l'aéroport de Lesquin a connu ces 8 dernières années une forte reprise de son activité avec une hausse moyenne du trafic de près de 9% par an et 1 660 000 passagers accueillis en 2013. Cette bonne performance est liée aussi bien au développement du trafic des vols vacances, particulièrement en 2011, qu'à la progression de l'activité des vols domestiques et internationaux ainsi qu'à celle de l'offre des vols « low cost » notamment en 2012. Cette évolution positionne aujourd'hui l'aéroport de Lille au 9e rang des aéroports de province. Il convient de souligner que cette augmentation du trafic passager est essentiellement induite par une augmentation de l'emport moyen (nombre moyen de passagers par vols).

La desserte de l'aéroport en transport en commun s'effectue via une navette Bus en 20 minutes théoriques depuis le pôle Euraflandres par l'autoroute A1. Son cadencement, toutes les heures est aujourd'hui impacté par la congestion du trafic automobile et dépendant du niveau de fluidité du trafic routier sur la métropole.

Depuis 2007, suite à la réforme aéroportuaire, l'aéroport Lille-Lesquin a quitté le giron de l'état pour être aujourd'hui propriété du SMALIM (Syndicat mixte des aéroports de Lille-Lesquin et Merville constitué par le Conseil régional NordPas de Calais, Métropole Européenne de Lille et la Communauté de communes Flandre-Lys), qui en a confié l'exploitation à un groupement associant la CCI Grand Lille, Véolia-Transports et la SANEF.

Aujourd'hui, l'aéroport de Lille-Lesquin constitue au niveau du transport de marchandises, l'un des plus importants aéroports français en matière de fret. Entre 2011 et 2013, le tonnage y a progressé de +14% avec 41 000 tonnes de fret aérien traités en 2013.

C'est d'abord le réseau TGV qui assure l'essentiel des liaisons nationales et internationales de la métropole grâce à une desserte remarquable par ses fréquences et sa diversité. Lille est en effet accessible en TGV depuis Paris en 1 heure (23 allers/retours quotidiens en 2013), Londres en 1h20 (8 allers/retours), Bruxelles en 34 mn (13 allers/ retours), mais aussi de la plupart des grandes villes de provinces: Lyon (12 allers/retours par jour en 2013), Marseille (8 allers/retours), Nantes et Rennes (4 allers/retours), Bordeaux (5 allers/retours), Strasbourg (1 aller/retour), Montpellier (5 allers/retours). De 2006 à 2010, le nombre de voyageurs du TGV est passé de 8,9 à 10,6 millions, soit une augmentation de 19%. Avec 5 millions de passagers par an, Paris est de loin la première destination des voyageurs utilisant le hub lillois loin devant Londres, Bruxelles ou Lyon avec (entre 700 000 à 800 000 chacune). Le développement des relations province-province a permis une forte augmentation du nombre de liaisons facilitant les liaisons entre Lille et Roissy par TGV (50 par jour d'une durée de 55 mn). À l'inverse, la qualité des liaisons reste insatisfaisante vers Amsterdam et Cologne, en raison de l'absence de trains directs et de l'inadaptation des correspondances à Bruxelles.

Sa position sur le réseau TGV européen confère à Lille une accessibilité exceptionnelle, dont l'intérêt est renforcé par le caractère durable des liaisons ferroviaires. Une étude<sup>55</sup>, achevée fin 2012, montre qu'avec le développement du maillage européen de lignes à grande vitesse et l'ouverture des liaisons à la concurrence, et selon le contexte économique et le prix des carburants, le trafic TGV devrait croître en moyenne de 1,6% à 3% par année, sur toutes les liaisons desservant Lille. Assurer le renforcement de sa desserte dans le futur réseau européen à grande vitesse est un enjeu majeur pour la métropole.





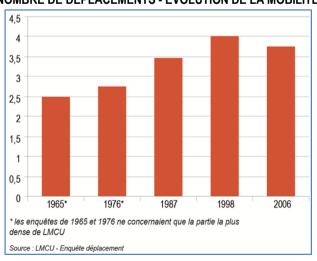
### DES CHANGEMENTS DANS LES PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS DES HABITANTS

### UN RALENTISSEMENT DE LA MOBILITÉ

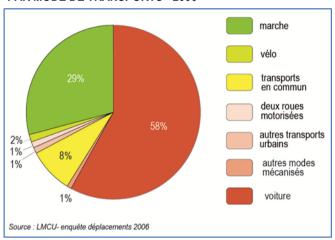
Un ralentissement de la mobilité des habitants sur l'ensemble de l'arrondissement avait été observé pour la première fois dans les résultats de la dernière enquête « ménages déplacements », réalisée par la MEL en 2006<sup>56</sup>. Chaque habitant de plus de 11 ans du territoire du SCOT effectue ainsi, en moyenne, 4,06 déplacements par jour en 2006, contre 4,32 en 1998, soit une baisse de 6%, alors que la mobilité n'avait cessé de progresser depuis 40 ans (2,48 déplacements en 1965 dans le cœur urbain de l'agglomération). Au total, près de 4,1 millions de déplacements étaient effectués quotidiennement en semaine par les habitants de 11 ans et plus. La baisse globale de la mobilité est également observée dans les autres agglomérations françaises ayant fait des enquêtes à cette époque.

Cette baisse est fortement corrélée à un recul sensible du nombre de déplacements en voiture (-5% entre 1998 et 2006). Mais, malgré cette rupture de tendance, l'automobile reste de loin le mode de transport le plus utilisé : elle assure 57% à 73% des déplacements quotidiens selon les secteurs et sa domination est encore plus importante si l'on prend en compte les distances parcourues, puisque 75% à 85% des kilomètres parcourus le sont en voiture.

#### NOMBRE DE DÉPLACEMENTS - ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ



### RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS PAR MODE DE TRANSPORTS - 2006



Les flux domicile-travail, nombreux avec la ville de Lille nécessitent des besoins de stationnement importants. Le centre-ville de Lille dispose de 12 600 places réparties dans 15 parkings sécurisés différents (vieux Lille 312 places, République 367 places, Lille Flandres 376 places, Plaza 408 places, Grand Place 422 place, Opéra 546 places, Tanneurs 563 places, Béthune Lafayette 595 places, Lille Europe 806 places, Nouveau siècle 933 places, Grand Palais 1 182 places, Champ de Mars 1 500 places, Euralille 3 216 places, Rihour Primptemps 300 places et Tours 1 074 places). Le taux d'occupation moyen à 15h en semaine était de 66% en 2015 et 70% le samedi.

Concernant l'autopartage, Le nombre de voyages mensuels en autopartage est globalement en hausse sur la MEL: +6% sur 2014 et +156% depuis janvier 2011, année de l'entrée au capital de Lilas Autopartage par la MEL. Fin décembre 2014, Lilas comptait 2229 adhérents, soit deux fois plus qu'en janvier 2011.



### Limites des territoires Lille Roubaix-Tourcoing Couronne de Lille Couronne de Roubaix-Tourcoing Territoire périurbain de la MEL Halluin Territoire hors MFI Comines Données indisponibles en 2006 Tourcoing Armentières Annoeullin Mouchin Phalempin Ostricou

### UNE AUGMENTATION DE LA FRÉQUENTATION DES TRANSPORTS COLLECTIES

En comparaison avec les autres grandes agglomérations françaises, la part modale des transports collectifs demeure relativement modeste à Lille, aux alentours de 10%. La fréquentation des transports urbains (réseau Transpole) a fortement progressé depuis 2001 augmentant de près de 62% pour atteindre 170 millions de voyages en 2013, dont 105 pour le métro, 56 pour les bus et 9 pour le tramway. En 15 ans le nombre de déplacements en transport collectif a doublé conformément aux objectifs du schéma directeur de 2002. Aujourd'hui l'enjeu se situe en termes de fiabilisation et de robustesse du réseau, face au renforcement de la demande.

Avec 191 400 utilisateurs quotidiens en 2010, le TER régional a vu sa fréquentation augmenter de manière importante avec une hausse de 32% entre 2003 et 2010.

En 2014, sur le territoire du SCOT, 17 gares sur 47 avaient une fréquentation supérieure à 500 voyageurs/jour. Lille Flandres est de loin la gare TER la plus fréquentée de la Région avec plus de 63 000 voyageurs quotidiens, suivie de Lille Europe (10 393 montées et descentes/jour en 2014 pour la clientèle TERGV), Armentières (5 716), Orchies (2 954), La Bassée (2 394), Lille CHR (1 970), Don Sainghin (1 894), Templeuve (1 864), Seclin (1 424), Lesquin (1038), Phalempin (846), Wavrin (783), Tourcoing (765), Roubaix (862), Ostricourt (692), Pérenchies (637) et Bauvin-Provin (526) Se rapprochent ensuite des 500 voyageurs/jours, Fretin (430) et Haubourdin (453) avec respectivement des croissances de 89% et 47% entre 2010 et 2014

La croissance de l'usage des transports en commun s'explique par les efforts importants portés sur la qualité des réseaux existants (augmentation de l'offre, modernisation des systèmes, nouveaux matériels, renforcement de la sécurité, adaptation de tarification...) et par l'évolution du contexte favorable à l'usage des transports en commun, notamment l'alourdissement de la facture énergétique.

### MAIS DE GRANDES DIFFÉRENCES SUIVANT LES TERRITOIRES

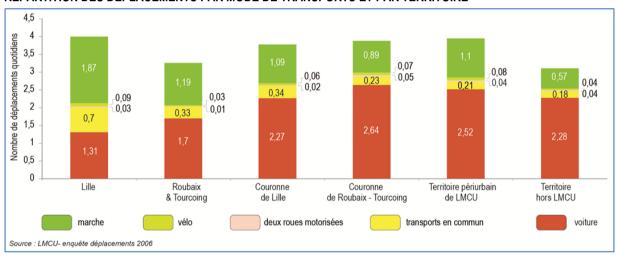
Ces résultats favorables aux transports publics ne doivent pas masquer une très grande hétérogénéité des comportements de mobilité en fonction des caractéristiques des différents territoires et un besoin croissant en matière d'offre intermodale qui s'exprime par le développement du vélos en libre-service « V-Lille », de la saturation de certains parkings relais et du développement de parkings de covoiturage « spontanés ». La présence ou l'absence d'une offre de transports collectifs urbains, le niveau de desserte proposé, l'âge de la population, le niveau des revenus, le taux de motorisation, le niveau de diplôme... sont autant de facteurs qui conditionnent la mobilité des habitants. Plus on s'éloigne du centre de la Métropole lilloise, plus la part de la voiture dans les déplacements augmente, au détriment des transports en commun, peu développés en périphérie.

Ce phénomène observé sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille est encore plus accentué dans les Communautés de communes. Alors que la part modale de la voiture particulière représente en 2006 56% des déplacements dans la MEL couverte par le réseau Transpole, elle s'élève à 73% dans les Communautés de communes et jusque 88,5% dans la Communauté de communes Pévèle Carembault en 2010<sup>57</sup>. Ces territoires se distinguent nettement du secteur urbain plus dense par un usage plus important de la voiture (2,70 déplacements par jour contre 2,33 dans la MEL), un taux d'occupation des véhi-



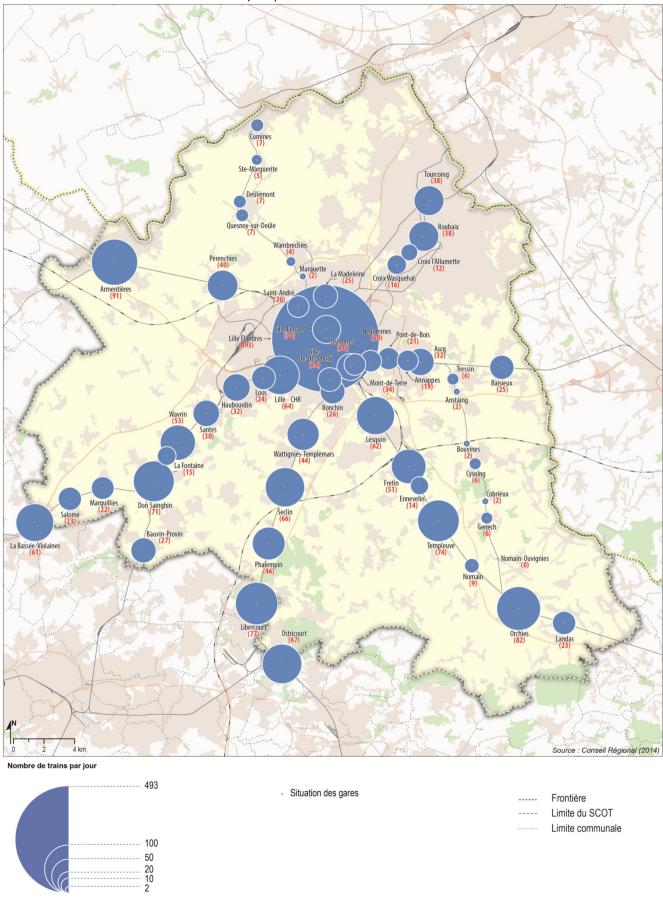
cules plus faible (1,22 contre 1,32) et des trajets en voiture plus longs (6,6 km contre 5,6 km en moyenne). Le taux de motorisation y est également sensiblement plus fort (1,61 voitures par ménages contre 1,07 en 2006). Globalement, la mobilité y est inférieure à celle des habitants de la MEL en raison probablement des longueurs et des durées supérieures des déplacements mais également de l'existence d'un réseau TC faiblement structuré et hiérarchisé. Les transports collectifs (5%) sont essentiellement fréquentés par les scolaires et les autres modes sont peu utilisés. L'urbanisation peu dense ne favorisant pas les déplacements à courte distance, la marche à pied ne représente que 18% des déplacements contre 32% dans la MEL (33% pour Strasbourg, 32% pour Lyon ou 28% pour Hambourg, par exemple) et la pratique du vélo pour les déplacements quotidiens reste très marginale.

#### RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS PAR MODE DE TRANSPORTS ET PAR TERRITOIRE





### TER / TERGV: NOMBRE DE TRAINS PAR JOUR (2014)

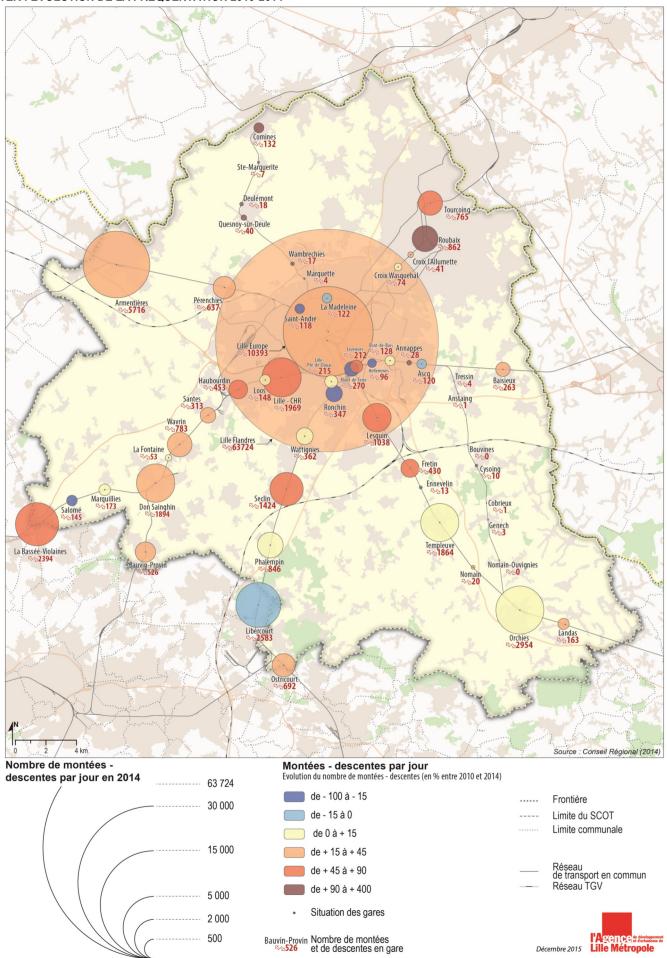






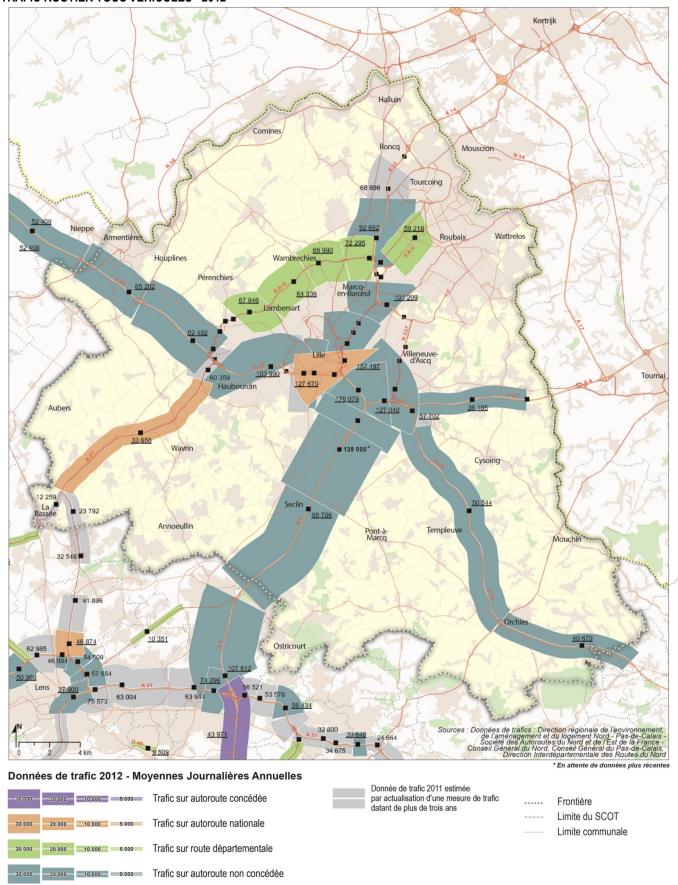


### TER: ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION 2010-2014



### UNE MOBILITÉ DÉPENDANTE DE LA ROUTE, MAIS DES PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS QUI ÉVOLUENT

### **TRAFIC ROUTIER TOUS VÉHICULES - 2012**



68 776 Postes de comptage permanents







# UNE PRÉPONDÉRANCE DE LA ROUTE ET UN ALLONGEMENT DES DISTANCES

### DES TRAFICS DE TRANSIT ET D'ÉCHANGES EN AUG-MENTATION

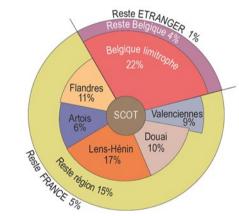
Le trafic de transit traversant quotidiennement le territoire du SCOT a progressé de 32% en dix ans et peut dépasser 20% du trafic à certains points d'entrée de la métropole, sur les autoroutes venant accentuer l'effet de congestion aux heures de pointe. Il représente 43 000 véhicules soit 2% d'un volume total de déplacements routiers estimé à 2 534 000 par jour.

Les trafics routiers d'échanges entre la métropole et l'extérieur ont augmenté de 23% entre 1998 et 2009 pour atteindre 388 000 déplacements par jour, mais leur croissance annuelle est passée de 5 à 8% par an en 1985-1990, à 2 à 3% par an en 2006-2010. Ces échanges s'effectuent pour les trois quarts avec la première couronne de territoires limitrophes (dont 53% avec le Bassin minier et la Flandre intérieure et 22% avec les territoires belges limitrophes). Si la distance moyenne des déplacements d'échanges reste stable (49 km), on constate un allongement de 6% de la distance moyenne avec la Région (68% des échanges). La longueur des déplacements d'échange domicile-travail s'est également accrue de 7% entre 1998 et 2007 pour passer de 38 à 41 km.

Cette augmentation des trafics d'échanges et de transit, qui s'ajoutent à des trafics locaux très importants sur un réseau autoroutier qui n'évolue plus, génère des épisodes de congestion de plus en plus fréquents aux entrées de l'agglomération, notamment aux heures de pointe du matin et du soir qui concentrent les déplacements domicile-travail. En période de pointe, les nœuds vers lesquels convergent plusieurs autoroutes (A23/A27/A22, A25/RN41/RNO, A22RNU/RN227/RNO), les entrecroisements (barreau de Ronchin, périphérique Est) et les échangeurs (La Chapelle d'Armentières sur l'A25, Carvin-Seclin-Lesquin sur l'A1, Orchies sur l'A23) sont les principaux points de dysfonctionnement du réseau.

A titre d'exemple 75% des flux d'échange qui sortent de la Communauté de communes Pévèle Carembault concernent la métropole lilloise avec des impacts important sur la fluidité de l'A23 et de l'accessibilité au cœur métropolitain. Les autres flux d'échanges concernent ensuite les 3 autres zones d'emplois limitrophes du Bassin minier avec Lens-Hénin, Douai et Valenciennes.

### RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS D'ÉCHANGES ENTRE L'ARRONDISSEMENT ET LES TERRITOIRES VOISINS (véhicules légers)



Source : enquête "cordon" 2007 - CETE Nord Picardie

### UN TRANSPORT DE MARCHANDISES ESSENTIELLEMENT ROUTIER, EN CONSTANTE AUGMENTATION

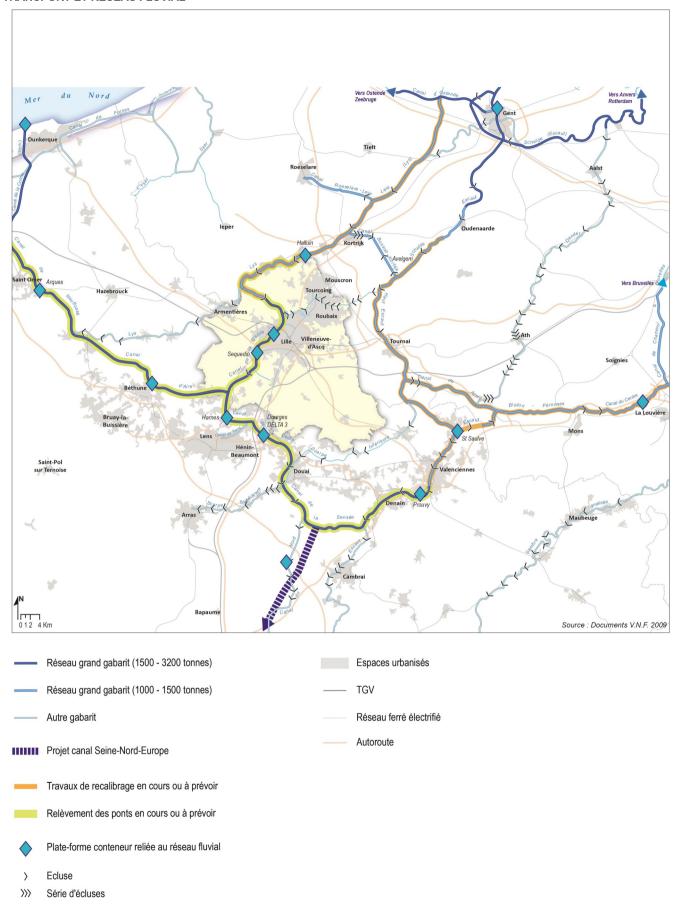
Le positionnement de Lille sur l'un des principaux corridors européens, en fait un point de passage obligé pour le trafic de marchandises généré par les grands ports hollandais et belges et les économies dynamiques du nord-ouest européen. Ce trafic transite par les autoroutes lilloises et se mêle aux trafics locaux, faute d'alternatives efficaces.

L'enquête « cordon » 2007<sup>58</sup> montre que le trafic de transit des poids lourds (20 700 véhicules/jour) a progressé de 31% en dix ans. Le trafic d'échanges (37 500 véhicules/



UNE MOBILITÉ DÉPENDANTE DE LA ROUTE, MAIS DES PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS QUI ÉVOLUENT

### TRANSPORT ET RÉSEAU FLUVIAL







**jour)** a augmenté de 13% pendant la même période; c'est avec le territoire du SCOT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin qu'il est le plus important (20% du total des échanges).

Beaucoup des principales zones d'activités de la métropole sont accessibles uniquement par la route et desservies par des infrastructures saturées en heures de pointe, ce qui peut constituer un réel handicap pour l'attractivité du territoire. Les quelques connexions existantes au rail demeurent peu utilisées.

Un itinéraire de contournement obligatoire a été mis en place, par décision préfectorale, pour les poids lourds venant du sud et se rendant en Belgique qui doivent aujourd'hui emprunter l'A27, puis l'A17 en Belgique pour rejoindre l'autoroute de Gand (A14). Aucune mesure symétrique n'a pu être prise sur le sens opposé.

Afin de mieux appréhender les enjeux liés aux flux de marchandises, un état des lieux du transport de marchandises et des activités logistiques a été réalisé en 2012 par l'Aire métropolitaine de Lille à son échelle (AML). En effet le territoire de l'AML, de par sa population et les activités économiques qui s'y trouvent, génère de multiples flux de marchandises. L'état des lieux effectué montre qu'une majorité des flux routiers de marchandises sont internes au territoire de l'AML. On observe ces dernières années un glissement vers le sud de l'AML des implantations d'activités logistiques.

Les modes alternatifs, comme le fluvial ou le ferroviaire..., sont peu utilisés, alors même que leur pertinence augmente avec les distances à parcourir. Bien que leur usage pour les échanges internes ne soit pas à exclure, les modes alternatifs auraient donc un fort potentiel pour les trafics d'échanges avec l'extérieur de la métropole. Leur développement peut s'appuyer sur l'existence d'un réseau très dense d'infrastructures ferroviaires et fluviales, amené à s'améliorer avec les projets de canal Seine Nord Europe ou d'autoroute ferroviaire Atlantique au départ de Dourges.

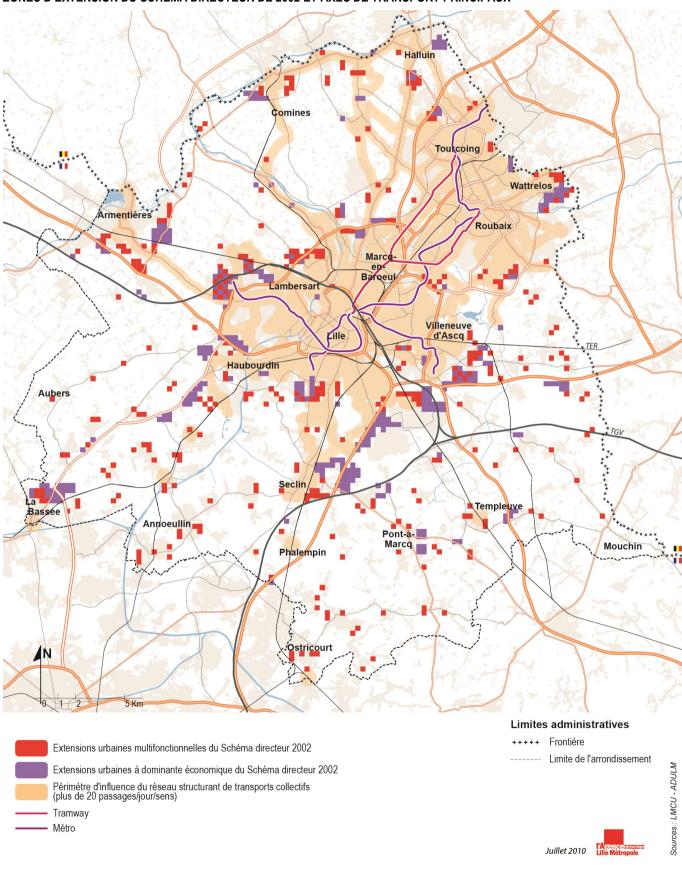
L'étude de 2012 permet ainsi d'identifier des enjeux, dont les principaux sont :

- la gestion de l'offre foncière pour répondre aux besoins d'implantations logistiques, avec d'une part la préservation ou le recyclage des sites stratégiques (embranchés ferroviaires ou bords à voies d'eau) et la polarisation des implantations en vue de mutualiser l'offre de services, d'autre part;
- la modération de la croissance du trafic routier (meilleur accès à la façade maritime, rapprochement des équipements intermodaux et des clients...);
- inciter au report modal, notamment en adaptant les conditions d'utilisation des sites embranchés ou mouillés.

Par ailleurs, la problématique de la logistique du « dernier kilomètre » a fait l'objet de réflexions partenariales depuis 2009. Un centre multimodal de distribution urbaine (CMDU) a été concrétisé avec le soutien du Pôle de compétitivité des industries du commerce (PICOM) et l'implication de nombreux partenaires privés et publics. L'objectif est de favoriser le report modal en approvisionnant en produits un site du Port de Lille, par barges fluviales, trains et poidslourds. Les produits sont déchargés, stockés, allotis puis acheminés vers les points de vente et commerces par des moyens de transport plus respectueux de l'environnement (véhicules électriques, triporteurs, etc.). Les marchandises, emballages et déchets sont ensuite ramenés vers le CMDU.

Le territoire dispose, du fait de son histoire, de grandes infrastructures ferrées aujourd'hui en partie délaissées, comme la plateforme Délivrance à Lomme (1919, environ 40 ha) et la ceinture ferroviaire de Lille. Outre leur valeur foncière et les effets de coupures qu'ils génèrent, ces équipements constituent une réelle ressource infrastructurelle qu'il faut pouvoir préserver dans un contexte économique qui ne permet pas d'envisager de les refinancer. Une augmentation des coûts de l'énergie à l'avenir restant probable et les systèmes logistiques étant quant à eux en perpétuelle évolution, la préservation et l'optimisation à terme de ces infrastructures doivent pouvoir rester possibles.

### ZONES D'EXTENSION DU SCHÉMA DIRECTEUR DE 2002 ET AXES DE TRANSPORT PRINCIPAUX







### UN URBANISME DÉPENDANT DE LA VOITURE

### DES TERRITOIRES PÉRIURBAINS PEU DESSERVIS PAR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Le développement du réseau routier et autoroutier et les possibilités de déplacement rapide qu'il offre, hors périodes de pointe, ont contribué à élargir le territoire métropolitain et à favoriser la dispersion des lieux de résidence dans des secteurs peu desservis par les transports collectifs, offrant du foncier en plus grande quantité et à plus faible coût. La voiture reste, de loin, le mode de transport le plus utilisé dans ces territoires périphériques.

Au-delà de la Métropole Européenne de Lille, l'organisation des services des transports départementaux (réseau Arc-en-Ciel) très marquée par sa vocation scolaire, ne parvient pas à constituer une alternative efficace pour des déplacements pendulaires (domicile-travail) ni pour les autres motifs (achats ou loisirs). Si quelques lignes se distinguent (Cysoing-4 Cantons, Orchies-4 Cantons-Les Près, Lille-Merville...) leurs performances (fréquences, amplitude, horaires, correspondance) restent faibles et peinent à les rendre attractives. Seul le TER offre, dans certaines gares, un niveau de service apte à répondre aux demandes de fréquence et de rapidité en heure de pointe : Orchies, Templeuve, Lesquin, Lille CHR, Don, La Bassée, Phalempin, Seclin, Ostricourt, Armentières, Pérenchies. Cette qualité de service pourrait être encore renforcée par l'amélioration des conditions d'accueil offertes en gare et par le renforcement de l'intermodalité et du rabattement tous modes vers les pôles intermodaux. Cependant suite à la mise en place du cadencement TER en 2012, certains gares secondaires du cœur métropolitain ont vu leurs niveaux de dessertes TER décliner; (Saint-André, La Madeleine, Ronchin, Pont-de Bois, Croix Wasquehal...) alors même que les opportunités d'articulation avec les transports en commun urbain sont grands et que la première couronne de Lille composé d'un tissu urbain dense constitue un potentiel de renouvellement ou d'intensification urbaine intéressant.

À l'interaction entre réseau TER, et réseau de transport urbain, les études du projet de Tram-Train menées par la MEL entre 2011 et 2012 ont montré l'importance du développement urbain en lien avec le réseau de transport en site propre structurant. Certains tronçons constituent des sites prioritaires à moyen terme pour le développement,

dans un premier temps, de bus à haut niveau de services, et pourquoi pas à plus long terme de tramway urbains ou tram-train.

### UN DÉVELOPPEMENT URBAIN RÉCENT OU PROGRAMMÉ, À L'ÉCART DES TRANSPORTS COLLECTIFS

La périurbanisation qu'a connue l'agglomération au cours des dernières décennies s'est, pour l'essentiel, structurée autour de la route et de l'usage de la voiture. Elle s'est traduite par le développement de nombreux lotissements de maisons individuelles, de zones d'emploi, d'activités et d'équipements commerciaux, très consommateurs d'espace, dans des lieux peu favorables à l'usage d'autres modes de transport que la voiture.

Force est de constater qu'une grande partie du développement urbain récent n'est pas organisée en rapport avec les axes de transports lourds existants ou projetés. De même, l'armature commerciale, très présente dans la métropole, s'est beaucoup développée dans de vastes centres commerciaux périphériques ou dans des « centralités linéaires » en bord de routes entraînant une banalisation des espaces urbains et périurbains.

Ces constats renvoient au schéma directeur, document cadre du développement. S'il donne une priorité affirmée au renouvellement de la ville sur elle-même, le schéma directeur reste fortement appuyé sur le réseau routier pour trouver les ressources foncières permettant les extensions urbaines qu'il autorise.

### DES TERRITOIRES BIEN DESSERVIS PAR LES AXES LOURDS DE TRANSPORTS COLLEC-TIFS, MAIS PAS TOUJOURS UTILISÉS DE FAÇON OP-TIMALE

Les quartiers desservis par des stations d'axes lourds de transport (gares, métro, ou tramway) sont parfois peu denses au regard du niveau de desserte en transport en commun. Il existe dès lors, un potentiel d'intensification urbaine autour de ses axes de transport lourd. Les règles d'urbanisme pratiquées, n'y valorisent pas toujours l'investissement public que constitue le transport collectif. Ce constat a été fait par la MEL qui a récemment affirmé, dans plusieurs de ses délibérations cadres, concernant la « ville intense », la mobilité ou le développement durable, sa volonté d'optimiser l'utilisation des espaces les plus accessibles par les transports publics. Le Plan de déplacements urbain (PDU) 2010-2020 adopté en 2011, reprend cet objectif et fait de la cohérence entre le développement urbain et les systèmes de déplacement la première de ses priorités.

Le constat est particulièrement frappant dans le territoire de l'agglomération centrale situé entre Lille d'une part et Roubaix-Tourcoing d'autre part. Ce territoire historiquement articulé par le grand boulevard et spécifique à la formation de la conurbation, présente une typologie de tissu urbain marquée par une densité faible, des formes urbaines hétéroclites et de larges espaces mutables ou encore disponibles à proximité des infrastructures (autoroutes, canal), qui entraîne mécaniquement une sous -exploitation importante des axes de transport lourds pourtant existants (métro, tramway). Cette partie du territoire, dont les dynamiques de mutation sont déjà en cours, concentre ainsi un potentiel encore inexploité, qui doit être identifié de façon à orienter ces dynamiques (via les règlements d'urbanisme par exemple) vers une nouvelle cohérence entre dispositif de transports et intensité du tissu urbain.





### DES CONSÉQUENCES ENVIRONNEMENTALES IM-PORTANTES

### LE POIDS DE LA CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE LIÉE AUX TRANSPORTS

Les transports sont fortement consommateurs d'énergies fossiles.

En France, le secteur des transports représente en 2008<sup>59</sup> 31% de la consommation d'énergie (dont la moitié en ville) et 57% des importations de pétrole. Les voitures particulières totalisent 61% de la consommation énergétique du transport routier. La quasi-totalité de la consommation d'énergie du secteur des transports correspond à des produits pétroliers.

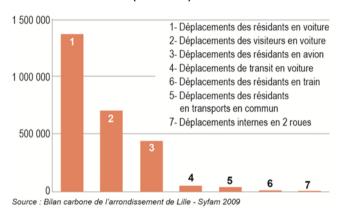
Une étude réalisée sur le territoire de l'arrondissement y évalue la part du secteur des transports à 31% de la consommation énergétique, dont 56% pour les voitures particulières. Le diagnostic environnemental de la mobilité réalisé sur le territoire de la MEL montre que la consommation énergétique liée aux transports a augmenté de 2% entre 1998 et 2006. Il met en évidence le lien très fort entre la densité urbaine et la consommation énergétique : alors que le budget énergie augmente dans le périurbain (+26% entre 1987 et 2006), il baisse dans les centres urbains.

#### LES EFFETS SUR LE CLIMAT

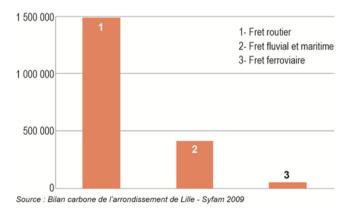
L'augmentation de la concentration de gaz à effet de serre dans l'atmosphère contribue au changement climatique. Le dioxyde de carbone ( $CO_2$ ) est le principal gaz à effet de serre émis par le secteur des transports, secteur le plus émetteur avec celui de l'habitat.

Les transports de marchandises et de personnes constituent l'une des principales sources d'émission de gaz à effet de serre avec environ 4,6 millions de tonnes d'équivalent  $\rm CO_2$  rejetées par an<sup>60</sup>, dont 57% pour le transport de personnes et 43% pour le transport de marchandises (part importante au regard de la part des poids lourds dans le trafic).

### ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DÉPLACEMENTS DE PERSONNES - 2007 (T ÉQ. CO₂)



### ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DÉPLACEMENTS DE MARCHANDISES - 2007 (T ÉQ. CO<sub>2</sub>)



### LES IMPACTS SUR LA SANTÉ PUBLIQUE

L'augmentation des déplacements automobiles de ces dernières décennies, a contribué à faire du trafic routier la principale source de pollution atmosphérique dans la métropole lilloise, devant le bâtiment et l'industrie, malgré les progrès technologiques et le renforcement de la réglementation qui ont permis de réduire les émissions de certains polluants. Les principaux polluants émis par les transports à

<sup>59-</sup> Source : Repères, Chiffres clés de l'énergie, édition 2009, Commissariat général du développement durable - décembre 2009. 60- « Version 6 » du Bilan Carbone, selon la méthode de consolidation de la MEL.

savoir, le monoxyde de carbone, les oxydes d'azote, les composés organiques volatiles et les particules en suspension sont, en effet, en baisse constante. Ce sont logiquement les axes routiers principaux les plus chargés qui sont les plus émetteurs.

Certains épisodes climatiques contribuent à accélérer la concentration d'ozone dans l'atmosphère par décomposition des gaz de combustion, provoquant gêne respiratoire, surmortalité chez les sujets fragiles et de possibles impacts à long terme liés à l'exposition aux pollutions atmosphériques. À l'occasion de pics d'ozone, les automobilistes sont invités à ralentir leur vitesse pour réduire les conséquences de ce phénomène.

Le bruit généré par le trafic routier, reste la principale gêne ressentie par les populations. Il dépend de nombreux facteurs : débit et taux de poids lourds dans la circulation, profil de la voie, type de revêtement, vitesse du flot de circulation, caractère fluide ou pulsé de la circulation... qui constituent autant de critères à prendre en compte dans les projets d'aménagement. Des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) devraient prochainement être élaborés sur les communes de la MEL et certaines communes du reste des territoires, dans le cadre de la directive européenne de 2002 sur le bruit dans l'environnement.





### UN NOUVEAU CONTEXTE

Depuis l'approbation du schéma directeur en 2002, les transports évoluent dans un contexte qui s'est radicalement transformé :

- la limitation des financements publics et en particulier des crédits d'État rend plus difficile la réalisation de nouveaux équipements lourds de transport;
- un coût des carburants soumis à de nombreux aléas, qui rend l'usage de l'automobile d'autant plus onéreux pour les ménages et les entreprises que les distances parcourues s'allongent;
- la prise de conscience croissante de l'importance des enjeux environnementaux (réchauffement climatique, pollution, diminution des énergies fossiles, Grenelle de l'environnement...) contribue à faire évoluer les mentalités.

Face à ce contexte, de nouveaux objectifs ont été fixés par les collectivités locales.

#### LE SCHÉMA RÉGIONAL DES TRANSPORTS

La Région Nord-Pas de Calais affirme depuis 2006, à travers son Schéma régional des transports, la volonté de faire du TER l'épine dorsale de la mobilité régionale. Cette volonté a été réaffirmée et confortée lors de la révision du schéma régional des transports en 2013. Avec l'élargissement du bassin de vie, le TER apparaît en effet comme une des meilleures solutions pour favoriser le report modal d'une partie des trafics routiers d'échanges. L'objectif est de doubler la fréquentation à l'horizon 2020 (aujourd'hui, plus de 50 000 voyageurs quotidiens). Pour y parvenir, la Région a réalisé la mise en place du cadencement fin 2011 et va poursuivre un certain nombre d'investissements parmi lesquels l'achat de matériel plus capacitaire, le développement de l'accessibilité ferroviaire de la gare de Lille Flandres et la création de pôles d'échanges et de rabattement. Par ailleurs, de nouveaux projets d'infrastructures concernant le territoire du SCOT sont envisagés : un lien ferroviaire structurant rapide entre Lille et le Bassin minier appelé « Réseau Express Grand Lille », la réouverture de la ligne Armentières-Merville ou la création ou la rénovation de plusieurs gares TER et pôle intermodaux.

La création de pôles d'échanges liés aux gares est un facteur décisif pour renforcer l'utilisation du train. Après les réalisations de ceux d'Armentières, d'Orchies, de Templeuve, de la Bassée et de Don Sainghin, ceux de Seclin, et de Pont de Bois sont en projet. La réalisation ou l'extension de transports en commun en site propre dans les agglomérations voisines de la métropole constitue également un moyen de capter des nouveaux usagers et de les rabattre vers le train.

Par ailleurs, l'ensemble des autorités chargées de l'organisation des transports collectifs dans la Région se sont associées au sein d'un Syndicat mixte, le SMIRT, pour offrir de meilleurs services aux usagers, de façon à développer l'utilisation des transports en commun et de proposer un service optimisé.

### DE NOUVEAUX OBJECTIFS DE MOBILITÉ

Suite au grand débat organisé en janvier 2009 sur le thème de la mobilité, la Métropole Européenne de Lille a approuvé, en avril 2009, une délibération cadre fixant les grandes orientations de sa politique de déplacements à l'horizon 2020.

Pour anticiper la fin de l'énergie à bon marché et poursuivre le rééquilibrage entre modes de transport au détriment de la voiture individuelle, de nouveaux objectifs de mobilité des habitants, très ambitieux, sont proposés :

- doubler la part de déplacements en transports collectifs: 20%, contre 10% en 2006;
- réduire drastiquement la part de l'automobile : 35% contre 56% en 2006 ;
- porter la part du vélo à 8% contre 2% en 2006;
- accroître légèrement la part de la marche à pied : 35% contre 32% en 2006.

Le Plan de déplacements urbains (PDU) 2010-2020 de La Métropole Européenne de Lille adopté en avril 2011, décline et précise ces grandes orientations. Le scénario retenu, très volontariste, prévoit, à l'horizon 2020, de maintenir la mobilité des habitants à son niveau actuel de 3,75 déplacements quotidiens par personne. Il adopte les objectifs de répartition modale évoqués ci-dessus qui augmentent considérablement la part des transports collectifs et du vélo. La réalisation de ce scénario dépendra des projets effectivement réalisés, surtout les transports en commun, de l'évolution du coût de l'énergie, mais aussi, sans doute, du niveau de contraintes qui s'exercera sur l'utilisation de la voiture.

Parmi les projets d'amélioration du réseau de transport public figurent :

- le doublement des rames de la ligne 1 du métro et le renforcement de l'offre sur la ligne 2;
- le prolongement de la ligne 1 du métro vers Eurasanté;
- la mise en œuvre d'un projet de tram-train qui pourra être préfiguré par des lignes de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) sur certaines sections prioritairement manière nord-sud et est-ouest;
- le renforcement de la performance du réseau de bus, avec la poursuite du programme des LIANE, la création de lignes transversales autour de Lille, et le renforcement de ses liens avec la Flandres et la Wallonie Picarde;
- les réflexions du département pour la mise en place d'un car à haut niveau de service entre Orchies et Villeneuve d'Ascq « Quatre Cantons » via l'A23;
- le renforcement de la ligne ferroviaire Orchies,
   Cysoing-Ascq prolongée jusque 4 Cantons;
- le renforcement et le développement de l'intermodalité notamment par la création de pôles d'échanges et de parcs relais supplémentaire en lien avec le ferroviaire.

Pour atteindre les objectifs de mobilité retenus, le PDU de la MEL présente de nombreuses propositions de réalisations, de règles ou d'incitations, dans les domaines des transports et de l'urbanisme. Le premier axe du plan de déplacements, « ville intense et mobilité » est consacré à l'articulation du développement urbain avec le système de transport et à l'aménagement d'espaces publics de qualité qui invitent à se déplacer autrement. Les préconisations portent notamment sur des densités renforcées pour les constructions situées autour des arrêts de transports collectifs lourds qui sont différenciées en fonction de la qualité de la desserte.

Bien que le PDU préconise de limiter la création de nouveaux projets routiers, certaines infrastructures majeures sont aujourd'hui manquantes, comme la Liaison intercommunale Nord-Ouest, ou le contournement sud-est de Lille (CSEL). Les conditions d'insertion de ce projet doivent encore être précisées.

L'accompagnement du développement du territoire nécessite de renforcer le maillage des infrastructures avec des besoins en termes de :

- sécurisation, adaptation de certaines infrastructures (RN41, RD700 A25, échangeurs existants...)
- création ponctuelle de contournements locaux, intégrés aux paysages et support de multi-modalité.

Parallèlement, la définition de nouvelles normes de stationnement dans le PLU est également essentielle. Le PDU de la Métropole Européenne de Lille développe également une série de propositions de développement des modes alternatifs à la route pour le transport de marchandises (fer et voie d'eau) sur longue et moyenne distance et l'optimisation du transport routier, tant pour l'approvisionnement que pour la distribution.

Plusieurs Communautés de communes du territoire mènent également des projets ou des réflexions visant à enrichir l'offre et l'usage des transports collectifs dans leurs territoires et à répondre aux besoins de déplacements des habitants et principalement pour les déplacements pendulaires ou liés aux loisirs et aux achats, où la voiture demeure le mode largement dominant. La Communauté de communes de Weppes a mis en place, dès 2006, le service de transport TransWeppes qui propose, des circuits à destinations fixes (marchés, métros, centre commerciaux...), des navettes intracommunautaires et du transport à la demande.

Les besoins concernant la Communauté de communes de la Haute-Deûle sont principalement axés sur le rabattement vers les gares de Don Sainghin, Libercourt voir Seclin. Les besoins sont importants pour la création de ligne transversale reliant le pôle d'échange de Don Sainghin à celui de Libercourt en passant par Annœullin et Carvin, desservant ainsi une zone de plus de 35 000 habitants.

Concernant la Communauté de communes Pévèle Carembault, le territoire bénéficie de deux pôles intermodaux récemment réaménagés, avec les gares d'Orchies et de Templeuve. Le nord de la Communauté de communes bénéficie depuis 2013 d'une nouvelle ligne interurbaine « Pev'Ailes » qui traverse les communes de Cappelle-en-Pévèle, Bersée, Mérignies, Pont-à-Marcq, Ennevelin, Genech, Cobrieux, Bachy, Bourghelles, Cysoing et Louvil pour rejoindre rapidement le pôle d'échanges en gare SNCF de Templeuve et ainsi effectuer une correspondance avec le réseau TER.

L'accès au pôle intermodal de Seclin réaménagé implique d'offrir des liaisons Est-Ouest en transport en commun par un redéploiement des lignes de bus sur le territoire. Cela permettrait de mieux structurer des relations entre les pôles d'échange de Baisieux, Templeuve, Orchies, Seclin, Phalempin et Libercourt.

Les besoins sont également importants pour rejoindre Villeneuve d'Ascq et le pôle universitaire, ainsi que le pôle d'emploi du CRT qui tous deux se trouvent à proximité de la gare de Lesquin sur la ligne Valenciennes, Orchies, Lille.



Le développement et la rationalisation du réseau de transport en commun doit également prendre en compte les besoins de liaisons douces depuis les gares, identifiés par la Communauté de commune de Pévèle Carembault. Elles renforceraient l'accessibilité aux équipements publics, comme les Lycées de Genech et le collège de Capelle-en-Pévèle, en lien avec le développement touristique du territoire.

			-
_ 			_



# LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT : UN ENJEU MAJEUR

Sur le territoire du SCOT, la qualité de l'environnement a connu des améliorations notables au cours des dernières années.

La mise en valeur du patrimoine bâti et paysager, l'offre en espaces verts ou encore la gestion des déchets ont fait de grands progrès, mais constituent toujours des enjeux importants. Les risques et les nuisances sont mieux pris en compte, tant dans les règlements que dans les aménagements réalisés.

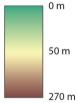
Cependant, des faiblesses demeurent, comme notamment, la qualité insuffisante des eaux de surface, la dégradation des eaux souterraines ou la présence d'importantes emprises polluées, la surreprésentation de ménages en précarité énergétique.

Le SCOT devra répondre à ces questions dans un contexte tout à fait nouveau : la prise de conscience de l'importance des enjeux environnementaux et les contraintes réglementaires ont considérablement évolué.

Un tournant a été pris. Les exigences du développement durable et les engagements pris en la matière au niveau national et régional devront constituer le fil conducteur du SCOT : limitation de l'étalement urbain, préservation des espaces agricoles et naturels, maintien et reconquête de la biodiversité, protection de la ressource en eau, recyclage des friches industrielles et traitement des sols pollués, maîtrise de l'énergie, lutte et adaptation au réchauffement climatique... Autant de dimensions qui devront être prises en compte dans les futures propositions d'aménagement et de développement.

#### **ENTITÉS PAYSAGÈRES**











### UNE QUALITÉ PATRIMONIALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE À RENFORCER

## DES GRANDES ENTITÉS PAYSAGÈRES MODIFIÉES PAR L'URBANISATION

Le paysage du territoire du SCOT est multiple. Il se caractérise à la fois par la diversité des espaces urbanisés qui représentent environ 39% du territoire, et par l'importante présence des espaces agricoles qui occupent 56% de l'espace, dont environ 10% de prairies (permanentes et temporaires). Les espaces boisés couvrent un peu plus de 5% du territoire de la métropole<sup>61</sup>.

L'axe central et historique d'urbanisation, orienté nordest / sud-ouest, se prolonge en Belgique, au-delà de la frontière. De part et d'autre, plusieurs entités paysagères distinctes forment une campagne périurbaine largement « sous influence » de la ville.

Parmi ces entités, la vallée de la Lys est « une plaine dans la plaine »<sup>62</sup>. Domestiquée par un réseau de fossés drainants, elle est parcourue par une maille orthogonale de chemins calée sur la rivière. La Lys présente ne se montre pas et ne se révèle qu'au dernier moment lorsqu'on la franchit. La ville et la campagne réunies autour de la rivière constituent un paysage qui alterne séquences rurales, urbaines et industrielles.

La plaine doucement vallonnée du Ferrain composée d'argile et de sable s'étend de la Lys à l'Escaut, entre le nord de l'agglomération lilloise et le sud de Courtrai. Au contact des villes, « elle en subit les influences et s'est adaptée en une sorte de campagne urbaine présentant parfois l'aspect d'un grand parc habité ».

Le pays des Weppes qui sépare, au nord-ouest, la Lys de la Deûle est marqué par la présence dominante de grandes cultures ouvertes. Une faible dénivellation permet cependant des vues panoramiques sur les vallées qu'elle domine.

Au nord, la vallée de la Deûle se distingue peu de celle de la Lys. Au sud, elle s'inscrit à la jonction du plateau calcaire du

Carembault-Mélantois et du pays de Weppes et ne s'impose à la perception que par une densité plus grande de peupleraies. La rivière est un canal souvent fermé aux relations avec sa vallée. Son identité entre le naturel et l'industriel commence à être révélée notamment grâce aux aménagements du parc de la Deûle.

Le Carembault, au sud de Lille et le Mélantois au sud-est et à l'est, jusqu'à Tournai, sont deux plateaux calcaires aux sols riches. L'eau y est absente et l'habitat regroupé. L'arbre y est plus rare, isolé ou en masse de peupliers, à l'emporte-pièce. Au sud, le Carembault est marqué par la proximité de l'agglomération lilloise et par celle du Bassin minier dont les terrils sont perceptibles. Le relief est très peu prononcé et le paysage est très ouvert.

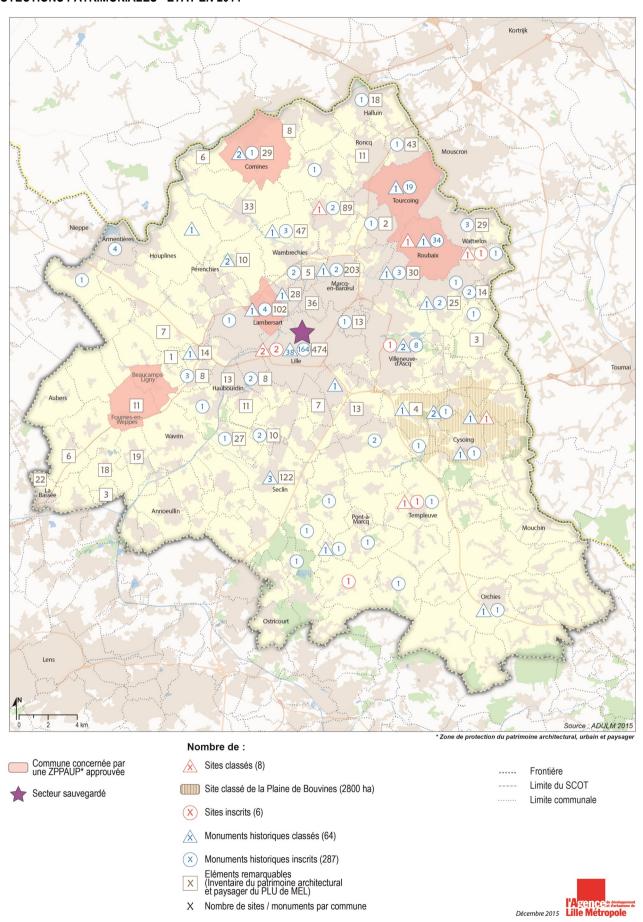
Enfin, la Pévèle, au sud-est se caractérise par son léger vallonnement d'une altitude moyenne de 50 m, avec un point culminant à Mons-en-Pévèle et par le passage de nombreux cours d'eau (la Marque, le Zécart, l'Elnon ou le Courant de Coutiches...). Les prairies permanentes, les alignements de saules têtard, les fossés et peupleraies témoignent de la présence de l'eau. Le paysage conjugue effets d'ouverture et cloisonnements.

L'étalement urbain de la métropole a exercé une pression sur les territoires agricoles et modifié les paysages en créant, aux franges de la zone agglomérée mais aussi autour des petites communes et des villages, des ensembles périurbains standardisés s'inscrivant généralement en rupture avec les tissus urbains plus anciens et le paysage environnant.

Fréquemment monofonctionnelles, grandes consommatrices d'espace pour une densité limitée, les opérations périurbaines récentes d'habitat individuel et d'activités économiques ou commerciales présentent souvent un urbanisme, une architecture et un paysage médiocres et répétitifs qui brouillent l'identité des territoires ruraux. Elles créent une image peu qualitative des franges agrourbaines de l'agglomération et des entrées de ville.

<sup>62-</sup> Les cahiers de l'atelier transfrontalier 02, Portrait du paysage, Philippe Thomas, Anne Leplat, janvier 2000

#### **PROTECTIONS PATRIMONIALES - ÉTAT EN 2014**





Si les paysages ouverts de la métropole ont des qualités méconnues, ils souffrent parfois d'un manque de puissance et d'identité, lié à la géographie (paysage de plaine, dénivellations limitées, cours d'eau peu larges...). L'eau est souvent présente sur le territoire, mais sa présence peut être rendue plus perceptible, comme cela est le cas en Pévèle. Révéler et stimuler les paysages apparaît comme « un véritable défi pour la métropole », un levier pour renforcer son attractivité.

#### UN PATRIMOINE BÂTI ET PAYSAGER SPÉCIFIQUE

La métropole lilloise possède un riche patrimoine architectural et urbain qui témoigne de l'histoire de la région au contact des cultures française et flamande, et de son passé industriel.

Le tissu urbain du territoire présente plusieurs caractéristiques et une identité forte, fruits de processus d'urbanisation particulier: Parmi ces derniers: l'influence flamande et française à la fois; la maîtrise nécessaire de l'eau (canalisation, assèchement, aménagement à grand gabarit...); l'activité industrielle précoce, à l'origine notamment d'une imbrication forte entre villes et campagnes... En résulte une urbanisation dense, souvent mixte avec une fine imbrication.

Dans la tache urbaine centrale : le tissu urbain générique de la métropole se présente comme un tissu généralement dense et d'habitat groupé. Il est parcouru de peu d'axes marquants mais de nombreuses rues caractérisées par la régularité et l'étroitesse des parcelles en lanières qui peut toutefois inclure certaines formes d'habitat et d'exploitations rurales incluses au rythme des différentes extensions de la tache urbaine centrale.

Dans le périurbain, le tissu urbain générique se caractérise par un ancien bourg rural auxquels ont été rattachés divers types de lotissements, n'excluant toutefois pas des formes d'habitat rural dispersé. Les parcelles sont plus trapues et la mitoyenneté plus rare.

Ces deux types de tissus urbains sont dominés par l'emploi varié, mais non exclusif, de la brique rouge comme matériau de construction ou de décoration ainsi que par la forme de la maison unifamiliale (individuelle, jumelle ou mitoyenne), et plus spécifiquement, par celle des maisons de ville ordonnées en rangs réguliers, typiques des villes de la métropole, mais qui se retrouve aussi le long des axes principaux de certaines communes rurales. Selon le statut de son propriétaire et selon la mixité des activités qu'elle

héberge, la maison de ville prend des formes très différentes: maison bourgeoise, semi-bourgeoise, maison ouvrière, courée, maison rurale... Dans les communes rurales, ou anciennement rurales, les censes, fermes à cour carrée spécifiques au Nord, et les fermes « bloc-à-terre » (forme de ferme ramassée réunissant sous un même toit habitation et locaux d'exploitation) marquent également le paysage bâti.

Le patrimoine désigne tout objet ou ensemble, urbain ou naturel, matériel ou immatériel qui est reconnu par la collectivité pour sa valeur historique, mémorielle, identitaire, artistique ou spatiale et qui appelle des mesures spécifiques consistant en sa conservation, sa protection et/ou sa mise en valeur conciliables avec une valeur d'usage contemporaine.

Cette définition adoptée dans le SCOT prend acte de l'élargissement contemporain de la notion de patrimoine qui recoupe tant les monuments inscrits à l'Inventaire Général, les bâtiments, ensembles bâtis ou espaces publics exceptionnels et pour cette raison labellisés et bénéficiant d'une protection réglementaire particulière (patrimoine emblématique) que le patrimoine quotidien qui constitue le tissu urbain traditionnel (bâtiments, îlots, espaces publics, trame viaire, tracés, insertion paysagère...) qui vaut moins comme objet isolé que comme ensemble qui fait sens, et qui, pour cette raison, fonde l'identité des différents villages et quartiers des villes et contribue à la qualité du cadre de vie.

La densification à l'intérieur des fortifications puis l'industrialisation précoce qui touche à la fois les villes et les communes rurales expliquent un autre trait particulier des tissus urbains de la métropole lilloise : la fine imbrication, d'une part, entre habitat et tissu artisanal, protoindustriel puis industriel (maisons-ateliers, ateliers, entrepôts ou usines construits à l'intérieur même des parcelles en deuxième rang ; quartiers d'habitat ouvrier construit au plus près de l'usine), d'autre part, entre les différentes composantes socioéconomiques des quartiers (maisons de maître côtoyant les maisons ouvrières), et enfin entre les différentes communes dans le tissu urbain dense.

Proximité, mixité, imbrication fine, mais aussi mutabilité, flexibilité et capacité d'absorption des constructions nouvelles permises par ces tissus au parcellaire fin (substitution ou mutation à la parcelle) expliquent la remarquable stabilité de ce dernier dans le temps.

#### UN PATRIMOINE DIVERSEMENT RECONNU ET VA-LORISÉ

Si la réhabilitation et la protection ont ainsi progressé, le patrimoine métropolitain n'est sans doute pas encore reconnu à sa juste valeur. Sa promotion et sa mise en valeur méritent d'être poursuivies et renforcées, notamment pour certaines composantes du patrimoine « familier », comme les ensembles de maisons de ville présents dans de nombreuses communes.

La métropole se distingue plus particulièrement par la richesse de son patrimoine urbain et rural :

- communal (beffrois, grand'places...);
- marchand (bourses, halles, maisons de marchands...);
- industriel (depuis les établissements proto-industriels jusqu'aux châteaux de l'industrie, diversité des formes d'habitat (ouvrier, maisons de maîtres, maisons bourgeoises, hôtels particuliers...), importance des lieux servants (châteaux d'eau...), des équipements liés comme les écoles, les commissariats, les dispensaires, ainsi que des établissements liés à la culture ouvrière comme les ginguettes, les estaminets, les jardins ouvriers...);
- rural et agricole (fermes et censes, bâti rural, voyettes, becques...);
- fluvial (canaux, ports, ponts, écluses et maisons d'éclusiers, chemins des bâteliers...), ferroviaire et viaire (gares, réseau de voies, ouvrages d'art...);
- universitaire;
- militaire et de guerre (forts, citadelle, remparts,...) patrimoine du 20<sup>e</sup> siècle (patrimoine de la reconstruction; Mouvement Moderne; grands ensembles) et de la ville nouvelle.

Ce patrimoine est diversement reconnu, protégé et mis en valeur sur l'ensemble du territoire, grâce à plusieurs types de zonage dont les principaux sont : les protections étatiques (sites inscrits et classés, monuments historiques...), d'initiative locale en accord avec l'État (ex-ZPPAUP) ou inscrites via le plan local d'urbanisme.

Le territoire compte 351 monuments historiques classés et inscrits protégés avec leurs abords (zone de servitude de protection des 500 m autour du monument historique), 7 sites classés et 5 inscrits, ainsi qu'un secteur sauvegardé centré sur le Vieux-Lille (58 ha définis en 1980). Leur nombre s'accroit régulièrement : 70 nouveaux édifices ont été protégés au titre des monuments historiques entre 1999 et 2013, tandis que le site formé par le champ de bataille de Bouvines (1214) et ses abords (soit 2 800 ha de plaine partagés sur 11 communes) a été classé en juillet

2014. Quant au secteur sauvegardé de Lille et son plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV), ils sont en cours de révision en vue d'une possible extension.

La protection touchant aux monuments historiques est héritière de la conception la plus ancienne du patrimoine, à savoir, des monuments à « l'intérêt majeur pour le patrimoine national au point de vue de l'histoire, de l'art ou de l'archéologie [et qui] sont considérés comme trésors nationaux<sup>63</sup> », et qui à ce titre sont à conserver et à transmettre aux générations futures pour leur valeur de témoignage essentiel qu'ils livrent. En revanche la protection des abords des monuments, ainsi que la démarche de secteur sauvegardé reconnaît l'importance du contexte dans lequel s'inscrivent les monuments et permettent l'évolution maîtrisée de ces secteurs particulièrement sensibles et à fort enjeu.

La majorité du patrimoine protégé est ainsi constitué d'églises, couvents, châteaux, mais aussi de biens plus spécifiques au territoire avec les hôtels particuliers, villas et maisons particulières de tradition flamande, dont le PSMV est le meilleur exemple, bourloires, ou usines, héritage de la période industrielle.

Cependant, au regard de son imprégnation territoriale, on constate une sous-représentation du patrimoine industriel et du 20<sup>e</sup> siècle.

Cinq zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) ont été créées entre 1999 et 2008. La compétence sur les ZPPAUP a été transférée des communes à la MEL en 2007.

La métropole lilloise se distingue par l'importance numérique de ce type de zones de protection ainsi que par l'étendue des périmètres concernés: à Comines, la totalité du bâti est inclus dans la ZPPAUP, à Tourcoing, Lambersart et Roubaix, la quasi-totalité du bâti; celle de Fournes-en-Weppes/Beaucamps-Ligny prend en compte l'ensemble du paysage agricole et des interfaces bâti/non bâti.

Ces ZPPAUP permettent la reconnaissance d'un patrimoine quotidien, dans son ensemble moins exceptionnel que celui protégé par les zonages étatiques, mais fondateur de l'identité de la métropole, tant par son architecture, sa morphologie, ses proportions que par l'organisation de la vie sociale ainsi permise (importance de la maison de ville notamment). Une part représentative du patrimoine industriel, agricole et transfrontalier, ainsi que de celui lié à la voie d'eau trouve par ce type de zonage un biais de mise en valeur intéressant. Avec un effet encore diffus et moins



visible que dans un secteur sauvegardé, le patrimoine quotidien ainsi protégé ne jouit toujours pas dans son entièreté d'une mobilisation identique à celle du patrimoine protégé par le PSMV de Lille. Les édifices majeurs de l'époque industrielle profitent aujourd'hui d'une reconnaissance acquise, grâce notamment à l'important travail de sensibilisation mené et aux réhabilitations spectaculaires dont ils ont fait l'objet, et constituent les protections les plus visibles et célèbres des ZPPAUP de Roubaix et de Tourcoing notamment. En même temps le patrimoine ordinaire des maisons ouvrières peine à être reconnu aussi bien par les habitants que par les visiteurs. Le fait qu'il s'agisse d'une forme urbaine plus ordinaire, marquée par sa forte répétition à l'échelle de l'agglomération, qu'elle concerne une multitude d'acteurs privés, et enfin qu'elle soit liée à une histoire industrielle qui continue à soulever d'importants problèmes de mémoire peut expliquer cette difficile reconnaissance.

La loi du 12 juillet 2010, dite « Grenelle 2 » prévoit la suppression des ZPPAUP et leur remplacement éventuel par des AVAP. L'heure est donc au bilan des cinq ZPPAUP du territoire pour décider de la pertinence de leur transformation en aires de valorisation de l'architecture et du patrimoine (AVAP). Cette transformation devra être engagée avant le 14 juillet 2016 sous peine de caducité. Pour le moment, seule la ZPPAUP de Roubaix est engagée dans une mise à l'étude de sa transformation en AVAP.

Enfin, s'appuyant sur l'article L.144-2 du Code de l'urbanisme, ainsi que sur l'article L.123-3-1°64, les plans d'urbanisme locaux de plusieurs communes du territoire s'attachent a minima de faire connaître, et parfois de valoriser et protéger des éléments patrimoniaux d'intérêt local. Le PLU intercommunal de Lille Métropole a mis en place en 2004 un inventaire du patrimoine architectural et paysager (IPAP) et un inventaire des bâtiments agricoles (IBA). L'IPAP a identifié près de 1 600 éléments de patrimoine architectural et paysager, tandis le premier IBA a identifié 355 bâtiments agricoles qui font aujourd'hui l'objet de protections règlementaires. En 2013, Lille Métropole a lancé une deuxième procédure dite IBA 2. Celui-ci concerne désormais les fermes qui font l'objet d'un changement de destination et constitue un inventaire alimenté au fur et à mesure des projets.

Par ailleurs, au-delà de ces zonages de protection réglementaires, la reconnaissance et la mise en valeur du patrimoine de la métropole lilloise passe par de multiples initiatives publiques et privées. Le patrimoine industriel a fait l'objet de réhabilitations et de reconversions particulièrement réussies, comme le montrent les exemples emblématiques des reconversions aussi différentes que :

- celle des pionnières, soucieuses de conserver l'héritage tout en le modernisant, à l'image des transformations de l'usine Motte-Bossut en Centre national des archives du monde du travail à Roubaix, de l'ancienne filature Le Blan-Lafont (Lille, Euratechnologies) en centre d'accueil pour les activités des Technologies de l'information et de la communication (TIC) ou bien encore de la Piscine de Roubaix en musée;
- celles de la « maison-folie » de Roubaix ou du Fresnoy à Tourcoing qui jouent sur la confrontation entre patrimoine et architecture contemporaine;
- celles de certaines usines de Tourcoing et Roubaix en lofts et en immeubles de bureau.

Grâce aux différents zonages mis en place ainsi qu'aux efforts publics et privés en faveur de la reconnaissance du patrimoine, sa réhabilitation, sa protection et sa mise en valeur ont véritablement progressé. Ces efforts et réussites perdent toutefois en visibilité du fait de la dispersion spatiale des éléments protégés et surtout du manque de liaison entre eux. Les retombées positives pour le territoire s'en trouvent amoindries, notamment en matière de développement touristique : même si certains pôles touristiques patrimoniaux sont aujourd'hui bien identifiés (centre-ville de Lille, citadelle, musées de la Piscine à Roubaix, LAM à Villeneuve d'Ascq, Le Fresnoy à Tourcoing, le musée de la bataille de Fromelles...) et bénéficient d'une certaine notoriété, et même si certaines manifestations (Lille 3000, braderies...) font exister Lille comme destination touristique, l'offre est aujourd'hui avant tout adaptée à des séjours courts et centrée sur Lille centre.

L'effort de reconnaissance, de promotion, et de mise en valeur doit ainsi passer par la poursuite et l'accentuation des efforts de :

- mise en cohérence des différentes mesures de protection;
- mise en réseau des différentes actions entreprises ;
- de médiation, de mise en valeur et d'incitations en faveur du patrimoine qui jouent un rôle essentiel pour la métropole lilloise au regard de l'importance du patrimoine ordinaire encore à réhabiliter et nécessitant une implication directe des propriétaires.

64- L'article L.123-1-7° permet aux documents locaux d'urbanisme « [d']identifier et [de] localiser les éléments de paysage et [de] délimiter les quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou écologique et [de] définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur protection ». L'article L.123-3-1° permet de protéger les bâtiments agricoles en activité.

Cette reconnaissance de l'importance du patrimoine pour la métropole lilloise et des efforts entrepris permettra de renforcer l'intérêt de chacun pour l'ensemble du patrimoine (emblématique et quotidien) et de faire de ce dernier, dans sa diversité, un véritable moteur d'attractivité du territoire pour les habitants comme pour les visiteurs.

Ces avancées qualitatives méritent d'être poursuivies et généralisées à un moment où les objectifs d'urbanisme et de développement durable appellent la création de nouvelles formes alliant densité, mixité des fonctions, prise en compte de la desserte en transports collectifs et qualité urbaine comme environnementale.

#### DE NOUVEAUX PAYSAGES URBAINS DE QUALITÉ

Les collectivités se sont dotées d'outils et documents destinés à favoriser de façon générale la qualité urbaine, et ont commencé à renouveler leurs pratiques dans ce sens.

Les Cahiers de recommandations architecturales urbaines et paysagères (CRAUP), annexés au PLU de la Métropole Européenne de Lille, insistent ainsi sur la qualité des aménagements dans les secteurs d'activités, les quartiers d'habitat ou le long des voies d'eau. La charte des espaces publics de Lille Métropole, révisée en 2013, fixe des ambitions qualitatives pour l'aménagement des espaces publics métropolitains et donne des orientations visant une harmonisation à l'échelle de la métropole.

La Métropole Européenne de Lille s'est également dotée en 2007 d'une charte des éco-quartiers - actualisée en 2010 - qui incite à prendre en compte le développement durable dès l'amont des projets d'aménagement.

La Charte des Parcs d'activités du 21<sup>e</sup> siècle, établie fin 2013, engage de son côté une démarche qualité partenariale et qui se veut « vitrine de l'aménagement économique durable ». Initiée par la Métropole Européenne de Lille, la stratégie et ses objectifs ont été partagés par les partenaires naturels, tels que la Chambre du Commerce et de l'Industrie du Grand Lille, la Chambre régionale des métiers et de l'artisanat, les aménageurs publics et privés volontaires... Les niveaux d'ambition se déclinent selon six valeurs fondamentales : densité, mixité, efficacité énergétique, mobilité, performance écologique et gouvernance. La Métropole Européenne de Lille expérimente la charte avec trois parcs prototypes ; la Lainière à Roubaix, la ZAC Jeanne de Flandre (ex-Rhodia) à Marquette et Saint-André, l'A1 Est à Seclin.

Les démarches de type « Agenda 21 » se sont multipliées (notamment la MEL et plusieurs communes : Lille-Lomme, Roubaix, Tourcoing, Loos, Wasquehal, Leers, Villeneuve d'Ascq, Mouvaux, Haubourdin, Seclin, Marcq-en-Barœul, Quesnoy-sur-Deûle, Lys-lez-Lannoy...), et tendent à favoriser la prise en compte du développement durable au quotidien ainsi que l'amélioration de la qualité environnementale des villes et des quartiers.

La majorité des nouvelles opérations d'urbanisme comprend désormais une part significative d'espaces verts, publics et privés, qui valorise le cadre de vie des habitants et contribue à la biodiversité en ville. Il convient de saluer une volonté émergeante de prendre en compte cette biodiversité, en amont des projets et en l'intégrant pleinement dans la conception. Cette expérience se généralise notamment à Lille, dans le cadre d'opérations comme la ZAC de l'Ilot Pépinière ou avec les inventaires faune/flore à la gare Saint-Sauveur. Par ailleurs, cette considération systématique de la biodiversité, intégrée désormais au sein d'une stratégie de reconquête plus globale a valu à Lille en 2012, le prix de Capitale française de la biodiversité.

Ces avancées qualitatives méritent d'être poursuivies et généralisées à un moment où les objectifs d'urbanisme et de développement durable appellent la création de nouvelles formes alliant densité, mixité des fonctions, prise en compte de la desserte en transports collectifs et qualité urbaine comme environnementale.

Plusieurs réalisations architecturales et urbaines, innovantes et de qualité, ont contribué à renouveler l'image et le cadre de vie de la métropole. Les politiques de renouvellement urbain ont entraîné des améliorations significatives du paysage urbain des anciens quartiers industriels ou de certains secteurs de grands ensembles d'habitat collectif des années 60-70. De nouveaux grands projets urbains métropolitains ont également émergé, cristallisant les ambitions de développement de l'ensemble du territoire.

Depuis les années 90, le quartier d'Euralille a joué un rôle important de catalyseur en faveur des conceptions urbaines et architecturales contemporaines, notamment grâce à l'organisation de nombreux concours de concepteurs. Cette affirmation réussie d'une image contemporaine en cœur de métropole fait désormais partie des atouts du territoire. L'évolution de la première tranche historique d'Euralille fait l'objet d'une réflexion (projet Euralille 3000), visant la requalification du pôle d'échange Euraflandres et la densification du quartier (renouvellement de l'offre en logements et en bureaux).



Malgré la présence emblématique du quartier Euralille, on constate que l'échelle et la fonctionnalité du cœur de la capitale régionale (entendu comme la concentration de fonctions d'échelle métropolitaine, vitrine du territoire) restent en-deçà des caractéristiques développées par d'autres agglomérations d'envergure équivalente. La rareté d'espaces verts et d'espaces publics de « gamme » métropolitaine en dehors de la Citadelle, la persistance d'effets coupures dus aux infrastructures et aux ruptures fonctionnelles entre tissus urbains du centre, le manque de lisibilité des parcours. l'aspect limité des linéaires commerciaux, en constituent les principaux points faibles. Dans un contexte de compétition croissante entre territoires, une réflexion mérite donc d'être menée sur le renforcement du cœur métropolitain, comme l'un des facteurs d'attractivité clé, bénéfique à l'ensemble de l'aire urbaine.

D'autres pôles d'excellence du Schéma directeur ainsi que différents quartiers en cours d'aménagement affichent une exigence forte en termes de qualité urbaine, comme la ZAC de l'Union, lauréats en 2009 du palmarès national « écoquartiers », ou encore les Rives de la Haute-Deûle qui amorce un renouvellement de la relation de la métropole au canal, dans le respect de ses spécificités patrimoniales et paysagères.

Les grands projets urbains restant à mettre en œuvre, comme Saint-Sauveur, Jeanne de Flandres (Ex Rhodia) ou encore Port de Lille, constituent les dernières opportunités foncières de cette importance dans la partie dense de la métropole, et donc de puissants leviers d'action sur le territoire. Ce caractère exceptionnel justifie de leur accorder une attention particulière, notamment concernant les enjeux de développement métropolitain qu'ils peuvent concentrer (valorisation d'une métropole au bord de l'eau, nouvelle offre d'espace public de gamme métropolitaine, etc.), ainsi que concernant les dynamiques qu'ils peuvent engendrer à plus large échelle.

#### LES ESPACES PUBLICS : ATOUTS ET DÉFI POUR LE TERRITOIRE

Les espaces publics structurent les villes, bourgs et villages. Ils constituent un outil essentiel pour la création et le renforcement de l'identité et de la cohésion métropolitaine, de même qu'ils jouent un rôle essentiel pour la dynamisation d'une vie sociale locale riche, pour la promotion des mobilités actives et in fine pour l'émergence d'une ville « intense ». Ils peuvent par ailleurs influencer, en positif comme en négatif, l'image d'une ville. Or, dans un contexte de concurrence accrue entre les villes à toutes les échelles, les aménités et l'image de la ville sont devenues

des facteurs discriminants essentiels pour les habitants, les visiteurs et les investisseurs.

La métropole lilloise a la chance de pouvoir s'appuyer sur des potentiels réels que présentent ses espaces publics :

### Des actions emblématiques menées et des potentiels à exploiter

Des opérations d'aménagement d'espaces publics d'exception ont été menées ces dernières années (Rue Faidherbe à Lille, les Grand'place de Roubaix et d'Armentières, les abords de l'Hôtel de Ville d'Haubourdin par exemple). Elles ont permis de mettre en œuvre une dynamique de réaménagement servant de point d'appui pour les opérations futures et de signal auprès de l'opinion publique quant à l'importance de développer des espaces publics de qualité. Les projets d'envergure métropolitaine mobilisant des équipes renommées (Euralille 3000, St-Sauveur, FCB, l'Union) offrent actuellement une occasion rare de penser une nouvelle ville qui puisse répondre aux aspirations des habitants à des espaces publics intenses et qui leur soient rendus.

Les dimensions généreuses qui caractérisent les espaces publics de la métropole rendent possible la conciliation de différents usages : trafic automobile réduit, voies pour les transports en commun et pour les vélos et trottoirs larges pour les piétons. Dans ce contexte, la place de l'usager, (notamment des personnes âgées, à mobilité réduite et des enfants) dans des espaces publics accueillants et sécurisants est complètement à reconsidérer.

L'indétermination heureuse de nombreux espaces ordinaires représentent un atout en ce qu'ils permettent une flexibilité précieuse des usages et deviennent de ce fait un patrimoine à récupérer et à mettre en valeur.

#### Des usages de l'espace public intenses et spécifiques

#### • Une approche festive de l'espace public

Qu'il s'agisse de manifestations à vocation commerciale comme les braderies annuelles, ou les marchés hebdomadaires ou à vocation culturelle comme Lille 3000, les espaces publics de la métropole parviennent à rassembler habitants et visiteurs dans un esprit de fête et de plaisir, actualisant ainsi la capacité de l'espace public à être le support de rencontres, d'une vie sociale intense, et donc, du bien vivre-ensemble.

 L'intensité et la multiplicité des usages présents dans l'espace public qui concernent aussi bien les espaces d'exception que ceux du quotidien

La Grand'place de Lille, la citadelle Vauban ou encore le Vieux Lille sont parvenus à ne pas se réduire à des espaces pour touristes et continuent à accueillir une vie sociale vibrante. Les espaces ordinaires, quant à eux, ne se réduisent pas à des voies de transit, mais voient éclore certains usages et sociabilités quotidiens.

Toutefois, le territoire du SCOT a encore à faire face à plusieurs défis pour atteindre une qualité globale de son espace public et comparable à celle de métropoles de même rang :

- Le défi d'une traduction à l'échelle métropolitaine des ambitions portées pour l'espace public
  - En effet, d'une part, la traduction de cette politique de qualité reste inégale sur le territoire, d'autre part, l'identité et la cohérence métropolitaine des espaces publics sont peu visibles, chaque commune ayant traité ses espaces publics de manière singulière.
- Le défi de la cohésion métropolitaine dans un contexte de ville diffuse qui passe aussi par la couture d'espaces aux liens physiques et paysagers encore trop lâches
- Le défi de l'amélioration générale des espaces publics ordinaires qui forment la trame quotidienne des habitants de la métropole sur le long terme, et plus particulièrement des espaces publics de proximité

Bien que bien doté en espaces verts privés en raison de la prédominance du modèle de maison de ville et en dépit des efforts menés pour l'aménagement de nouveaux espaces verts, la métropole lilloise présente encore un déficit d'espaces publics de proximité de qualité. Ceux-ci restent encore trop conçus comme des corridors permettant d'accéder en voiture à son domicile, faute de regard porté sur le potentiel qu'ils représentent.

 Le défi du rééquilibrage des circulations avec la promotion des mobilités actives (marche à pieds, cyclisme...)

La métropole reste dominée par le trafic automobile: l'enquête ménage déplacement de 2006 (territoire plus restreint que celui pris en compte dans le SCOT) montre un maintien de la mobilité à pied (-1% entre 1998 et 2006) à un niveau plus élevé que dans les autres agglomérations de la région et une diminution marquée des déplacements en vélo (-21% entre 1998 et 2006). Le bon niveau de mobilité à pied concerne toutefois majoritairement les villes centres (Lille, Roubaix, Armentières et Tourcoing à un niveau plus faible) et les déplacements inférieurs à 1 km.

Pour les déplacements supérieurs à 1 km, la voiture devient le mode de déplacement préféré, tous secteurs confondus. Un frein important aux mobilités douces, notamment pour les déplacements les plus longs, est constitué par les emprises massives des infrastructures lourdes sur le territoire et par les multiples coupures et effets barrière en résultant. Or le contexte montre une évolution favorable aux mobilités douces et aux espaces publics avec une demande sociale de proximité de plus en plus forte.





## PLUS D'ESPACES NATURELS ET RÉCRÉATIFS, MAIS UNE BIODIVERSITÉ TOUJOURS MENACÉE

#### LA TRAME VERTE ET BLEUE EN MARCHE

Répondant au constat de déficit important d'espaces verts, le Schéma directeur de Lille Métropole de 2002 préconisait, à travers le projet de trame verte et bleue, de consacrer 10 000 ha (intégrant 3 000 ha d'espaces agricoles) aux espaces de nature et de loisirs. Depuis, la prise de compétence « Espace Naturel Métropolitain » par la Métropole Européenne de Lille, la création du Syndicat mixte « Espace Naturel Lille Métropole » (2002), la fédération de différents partenaires concernés (Région, Département...) autour du « Schéma directeur vert » (2004) puis l'adoption par la MEL du Plan de développement de l'espace naturel métropolitain (février 2008) et celle du Plan bleu métropolitain (octobre 2009), un cadre a été donné pour mettre en œuvre cette trame verte et bleue sur une grande partie du territoire. Plus récemment (2011 et 2014), à leurs échelles l'ex-Communauté de communes du Pays de Pévèle et le Pays pévèlois ont entrepris de décliner un schéma local de Trame verte et bleue et de mettre en place des actions concrètes en faveur des haies et des zones humides.

Plusieurs centaines d'hectares d'espaces naturels et récréatifs ont été aménagés ou réhabilités depuis, transformant petit à petit l'image de la métropole. L'offre d'espaces verts s'est ainsi sensiblement élargie et diversifiée, avec la création ou l'amélioration de grands espaces naturels ouverts au public, l'aménagement des berges des voies d'eau ou encore avec l'intégration d'une composante verte dans les projets d'aménagement d'envergure (parcs, jardins, mails, cœurs d'îlots plantés...). Parmi ces réalisations figurent la première tranche du parc de la Deûle (Prix national du Paysage en 2006 et Prix européen en 2008), les marais de la Marque et de Bonnance, le site ornithologique des Cinq Tailles, le réaménagement du parc du Héron, de la base de loisirs des près du Hem, de la base des Six Bonniers, ou encore la requalification des chemins de halage de la Basse-Deûle, du canal de Roubaix et de la Marque urbaine.

Le recensement des espaces verts ouverts au public estime leur emprise totale à 3080 ha<sup>65</sup> en 2014, soit 25 m² par habitant. Ce chiffre, nettement supérieur aux précédentes évaluations, replace Lille dans le peloton des grandes agglomérations françaises, sans pour autant rattraper le niveau des métropoles vertes européennes les mieux dotées, comme Amsterdam (60 m²/hab.) ou Cologne (40 m²/hab.).

Comparée à ces métropoles nord-européennes, la place des grands espaces de nature reste encore faible dans le territoire du SCOT. La forêt de Phalempin (670 ha) demeure le seul espace boisé de grande envergure et, à l'image de la majorité des grands pôles de loisirs verts, elle se trouve éloignée des principaux centres urbains et mal reliés à ceux-ci.

La présence d'espaces verts de proximité au cœur des quartiers et plus largement de la nature en ville est aussi à renforcer.

La mise en œuvre de la trame verte et bleue sur le territoire du SCOT, mais plus largement à l'échelle de l'Aire métropolitaine de Lille, reste ainsi un objectif prioritaire. Les espaces verts doivent y être développés et mieux reliés entre eux, et leur accès facilité. Les liens avec le Bassin minier sont à renforcer et une visibilité au niveau de l'Eurométropole doit être recherchée.

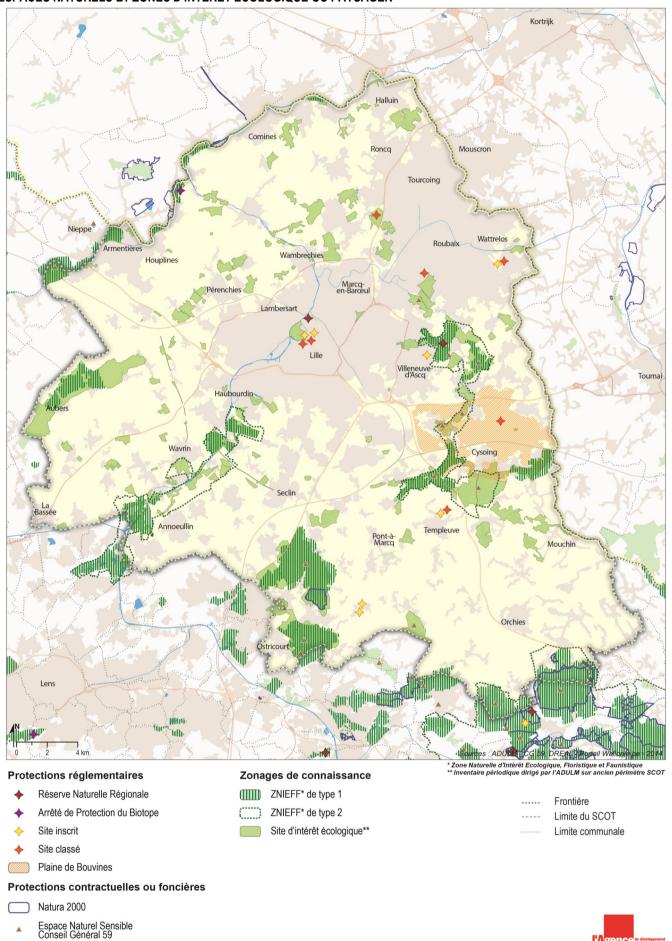
#### UNE FORTE ÉROSION DE LA BIODIVERSITÉ EN L'AB-SENCE DE PROTECTION RÉGLEMENTAIRE ET DE GESTION

Le bilan est plus contrasté en ce qui concerne les milieux naturels et leur état. Au sein d'un territoire à la fois très urbanisé et très agricole, les surfaces occupées par les bois, prairies, cours ou plans d'eau et espaces associés ne représentent, en 2008, que 15,4% du territoire<sup>66</sup>.

Dans la région la moins boisée de France, avec 5,3% d'espaces boisés, le territoire du SCOT est en dessous de la

65- Source ADULM. Ces chiffres comprennent les espaces naturels aménagés, les bases de loisirs, les parcs, jardins publics et promenades vertes ; L'étude est réalisée à l'échelle de l'arrondissement.

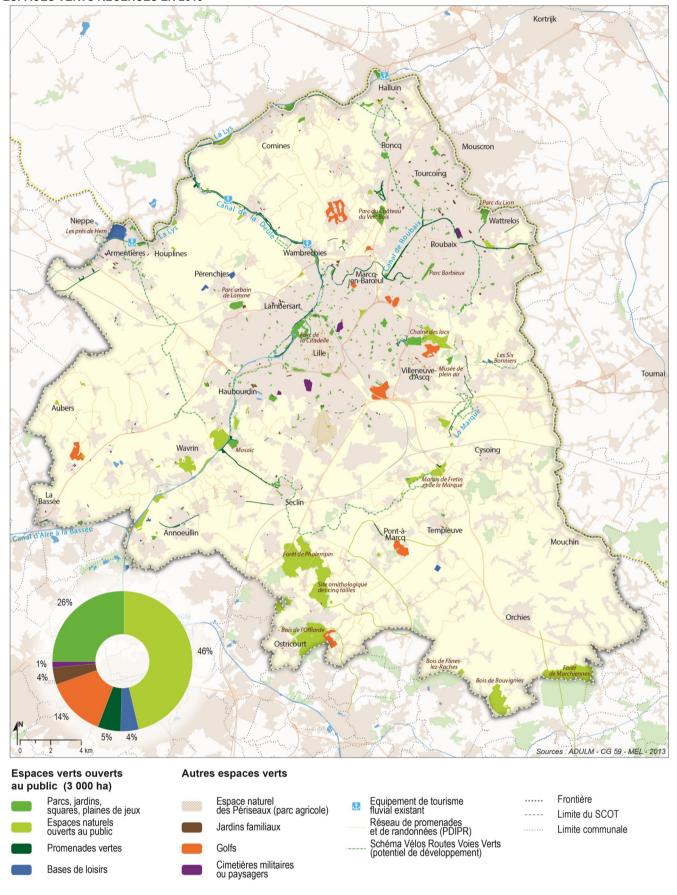
#### ESPACES NATURELS ET ZONES D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE OU PAYSAGER





## OSTIC JEUR

#### **ESPACES VERTS RECENSÉS EN 2013**





moyenne régionale qui est de 7%. Plus d'un quart de ces forêts est constitué de peupleraies, peu propices à la biodiversité régionale, même si cette part tend à diminuer grâce aux actions de diversifications entreprises par certaines collectivités.

Les dispositifs existants d'aide à la plantation d'arbres ou de haies demeurent par ailleurs peu sollicités sur le territoire, en dehors de secteurs comme les champs captants ou dans le cadre de compensations de déboisement.

Le territoire du SCOT abrite quelques sites du réseau Natura 2000, sur une superficie modeste dont 374 ha en ZPS<sup>67</sup> et 268 ha en ZIC. Il s'agit de l'espace naturel des « Cinq tailles » à Thumeries/ La Neuville et d'autres sites dans la zone d'influence de la Scarpe à Beuvry-la-Forêt. Ces sites ont une responsabilité dans la préservation d'habitats naturels et espèces inscrites à la directive européenne dite « Habitats » et la directive « Oiseaux ». Il s'agit principalement d'espèces caractéristiques des milieux humides et forestiers, comme par exemple le triton crêté, la Bondrée apivore, le Martin-pêcheur...

Les emprises d'autres sites d'intérêt écologique<sup>68</sup> régional ou local ont été estimés à un peu moins de 10 000 ha au total en 2006. Seule une faible part d'entre elles (moins de 15% des surfaces) est concernée par des mesures spécifiques de protection réglementaire ou de gestion.

Pourtant, en dépit des pressions que subissent les milieux dans la Métropole, la présence de nombreuses espèces remarquables et protégées, mérite d'être soulignée. Ainsi, la chouette chevêche, caractéristique des milieux agronaturels est une espèce protégée au niveau national et une espèce déterminante pour la définition de continuités écologiques. Les vallées alluviales accueillent encore des milieux humides qui abritent des amphibiens d'intérêt communautaire, comme le triton crêté. Quelques espèces de chauves-souris se maintiennent également: le murin

de Daubenton (à Lille sur le site de la Citadelle), le murin à oreilles échancrées (dans la Pévèle). Ces dernières sont d'excellents indicateurs du bon fonctionnement des milieux naturels. Néanmoins, le manque de développement des colonies témoigne des perturbations subies : pollution lumineuse, sources d'alimentation moins abondantes.

En dehors de quelques sites en gestion écologique, comme le parc de la Deûle, de nombreux espaces naturels n'ont pas pu maintenir leurs richesses écologiques. La situation s'est nettement dégradée ces dix dernières années avec la réduction progressive des milieux humides, le recul des zones de prairie bocagère et la poursuite du fractionnement des espaces naturels et agricoles par l'urbanisation et les infrastructures.

Le SCOT devra prendre en compte ces évolutions pour chercher à y remédier. L'extension de la trame verte et bleue et le développement des liaisons entre espaces de nature joueront un rôle essentiel. Une contribution importante au maintien de la biodiversité pourra notamment être apportée par :

- la valorisation de l'important réseau de becques et de cours d'eau non domaniaux, pour la biodiversité et la gestion des eaux pluviales de surface;
- le maintien des prairies humides, en particulier dans le « val de Lys », qui peut jouer un rôle important de poumon vert métropolitain et de corridor écologique.

Plus généralement, la préservation de la biodiversité, s'inscrit dans un contexte à la fois local et plus global, aujourd'hui encadré par le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE-TVB), que le SCOT doit prendre en compte et décliner localement. Ceci nécessite la redéfinition d'une politique volontariste d'ensemble à l'échelle du territoire du SCOT et au-delà, en lien étroit avec les territoires voisins.





## UNE RESSOURCE EN EAU À SÉCURISER, UNE QUALITÉ DES EAUX DE SURFACE À AMÉLIORER

#### DES NAPPES SOUTERRAINES VULNÉRABLES

Les conditions géographiques et le passé industriel rendent vulnérables la qualité de la ressource en eau et l'hydro-système du territoire.

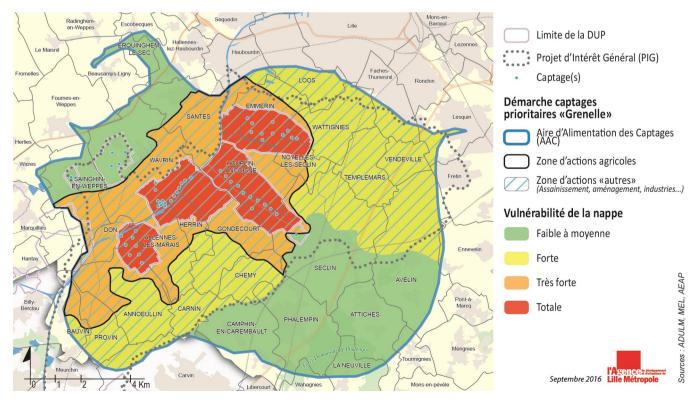
L'approvisionnement en eau potable de la métropole est assuré principalement (80% environ) par deux nappes phréatiques souterraines : celle de la craie de la vallée de la Deûle affleurante et des vallées de la Scarpe et de la Sensée, et celle du calcaire carbonifère située au nord-est du territoire du SCOT, à la frontière franco-belge. Les 20% restants sont fournis par la Lys, à partir de l'usine de traitement d'Aire sur la Lys, dans le Pas-de-Calais.

La nappe de la craie fournit près de 64% de l'approvisionnement. Cette ressource, satisfaisante en quantité, est cependant très vulnérable aux pollutions diffuses, chroniques ou ponctuelles, issues des friches industrielles, des infrastructures de transport, de l'utilisation de produits phytosanitaires en milieu urbain et agricole, etc.

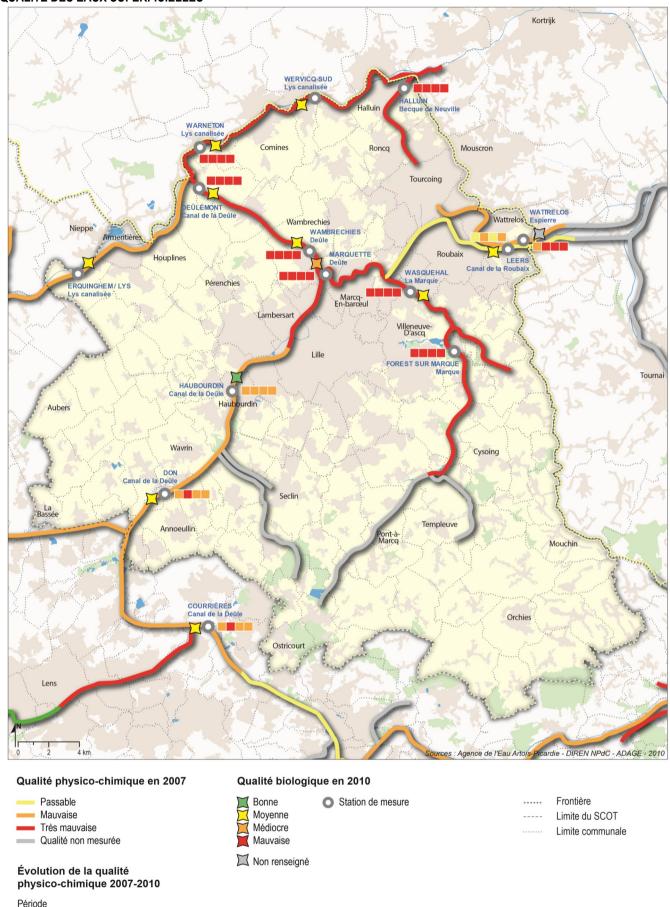
Sur le territoire des champs captants du sud de Lille, cette vulnérabilité a justifié l'instauration, dès 1992, d'un Projet d'intérêt général (PIG) révisé en 2007, qui réglemente les usages du sol sur 32 communes (dont 4 hors arrondissement). Ces dispositions ont été renforcées par la Déclaration d'utilité publique (DUP) de 2007, qui définit des périmètres de protection immédiate et rapprochée où les activités agricoles sont réglementées et les usages des sols strictement limités.

#### NOUVEAUX ZONAGES ISSUS DE LA DEMARCHE CAPTAGES GRENELLE : AIRE D'ALIMENTATION ET ZONES D'ACTIONS

Source : MEL 2013



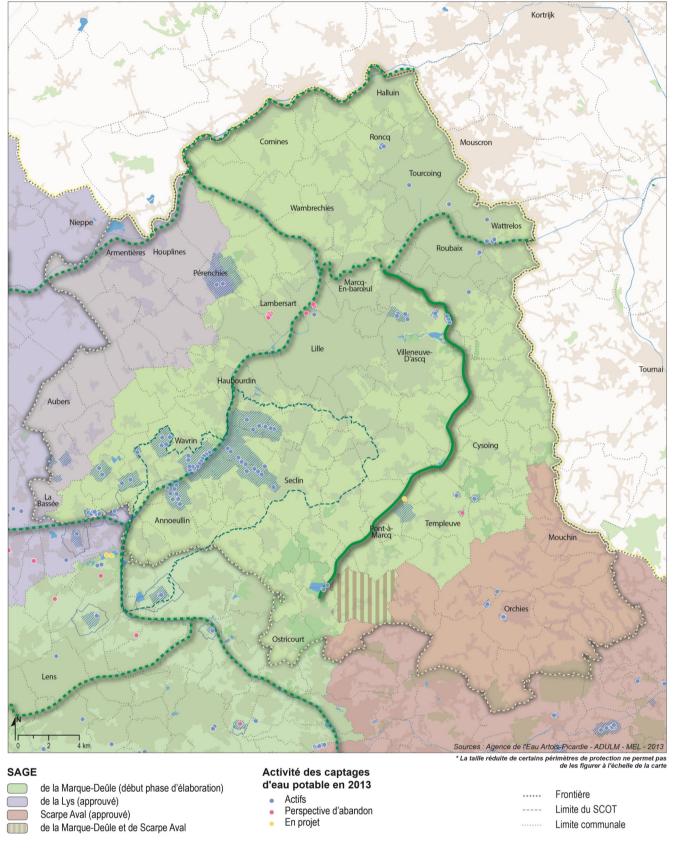
#### **QUALITÉ DES EAUX SUPERFICIELLES**





## STIC EUR

#### **EAU - PROTECTIONS RÉGLEMENTAIRES**



#### Objectifs d'état écologique des masses d'eau de surface (SDAGE)

Report d'objectif de bon état
Report d'objectif de bon potentiel

#### Périmètre de protection des captages\*

Périmètres de protection rapprochée
Périmètres de protection éloignée
Périmètre du Projet d'Intérêt Général de 2007



Ces captages ont été désignés au niveau national comme prioritaires et entre 2009 et 2013 la démarche « Champs captants Grenelle » a permis de préciser le périmètre de l'aire d'alimentation de la nappe, ainsi que son fonctionnement hydraulique. Un plan d'actions en faveur de la reconquête et la préservation de cette ressource a été adopté.

La nappe captive du carbonifère, située à des niveaux profonds, a été surexploitée dans le passé ; elle offre une eau de bonne qualité, mais un faible niveau de réalimentation. Elle a souffert d'un déséquilibre quantitatif récurrent, aujourd'hui maîtrisé au terme de plusieurs années de réduction des prélèvements.

La question de l'approvisionnement en eau potable se pose différemment selon les territoires et les collectivités compétentes.

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 : les Ansereuilles (nappe de la craie) et Aire-sur-la-Lys. Il n'existe pas de ressources supplémentaires sur le territoire.

Plusieurs pistes sont donc explorées par la MEL, avec les partenaires de l'Aire Métropolitaine de Lille, afin de pallier cet inconvénient à moyen et long termes : l'amélioration des interconnexions avec les réseaux des territoires voisins belges et ceux au sud et l'alimentation en eau superficielle via la future liaison du canal Seine-Nord Europe.

Pour le reste du territoire (notamment la Pévèle et les Weppes) desservi par Noréade<sup>69</sup>, un vaste chantier de connexion et de mise en réseau des principaux forages, de l'agglomération dunkerquoise jusqu'à l'Avesnois, est en cours de réalisation depuis 20 ans. Achevé en grande partie, ce dispositif permet de faire appel à différents forages en cas de crise.

Pour répondre à ces enjeux d'approvisionnement et de partage des ressources, des outils d'observation et de gestion à une échelle élargie ont été mis en place : le SIGES<sup>70</sup> (Système d'Information et de Gestion des Eaux Souterraines) pour la nappe de la craie et ScaldWIN<sup>71</sup> projet transfrontalier étudiant notamment la nappe du carbonifère.

Afin d'améliorer les connaissances sur la vulnérabilité de l'aire d'alimentation des captages au Sud de Lille, une étude hydrogéologique a été lancée en 2015 par le Syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole, s'appuyant sur le Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM). Il s'agissait d'éclairer les impacts potentiels que peut avoir la réalisation d'un ensemble de projets d'aménagement sur les capacités de production d'une eau potable de qualité et d'analyser les effets de différents scénarios d'urbanisation sur le comportement des champs captants en s'appuyant sur des outils de modélisation perfectionnés (cf. Rapport de présentation, Livre 2, p.78-79).

#### DES EAUX DE SURFACE DE MÉDIOCRE QUALITÉ

Les principaux cours d'eau du territoire (la Marque, la Deûle, la Lys et le canal de Roubaix) et le réseau des Becques demeurent fortement dégradés. La qualité physico-chimique de l'eau est globalement mauvaise. Malgré les tendances à l'amélioration, la qualité biologique révélée par les algues ou les poissons est également passable, voire très mauvaise selon les points de mesure.

Une seule zone de baignade est répertoriée sur le territoire : la base de loisirs des Près du Hem à Armentières. La qualité de l'eau, parfois insuffisante, conditionne le maintien des activités nautiques du site.

En aval de l'agglomération, les données sur le contexte et l'analyse des polluants des cours d'eau, mettent en cause les rejets d'effluents urbains. La mise aux normes du système d'assainissement se poursuit grâce à la réalisation de stations d'épuration (Attiches, Ennetières-en-Weppes) et à des extensions et améliorations (Marquette, Salomé). Néanmoins, la saturation des réseaux unitaires par temps de pluie peut conduire à des rejets directs dans les cours d'eau. La Métropole Européenne de Lille mène actuellement un vaste programme de maîtrise des rejets par temps de pluie sur son périmètre.

Une large majorité du territoire est ou sera à terme desservie par un assainissement collectif et les raccordements se généralisent. Pour les installations individuelles, un faible taux de conformité est à déplorer. Les pollutions historiques industrielles, ainsi que celles venant de l'agriculture

<sup>69-</sup> Noréade est la régie publique du Syndicat intercommunal en charge de l'approvisionnement en eau et l'assainissement dans le département du Nord 70- Les partenaires du SIGES sont : MEL, CALL, CAHC, Noréade, SIADO, BRGM, Agence de l'eau, CR NPDC, DREAL, Conseils généraux du Nord et du Pas-de-Calais.

<sup>71-</sup> Les partenaires du projet Interreg ScaldWIN sont : VMM, BIM-INGE, DGARNE, DREAL, MEL, Waterschap Zeeuws-Vlaanderen, Provincie Zeeland, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, DG Water.



et du ruissellement sur les espaces publics, s'avèrent également préjudiciables pour un retour à un bon état des eaux superficielles. De plus, le faible débit des cours d'eau lié à la topographie et leur caractère fortement modifié (canalisation, artificialisation des berges...) diminue leur capacité d'autoépuration.

Pour ces raisons, le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Artois-Picardie avait conclu qu'en 2015, aucun cours d'eau ne pourra atteindre le bon état écologique défini par la Directive européenne cadre de l'eau, et proposait donc un report des échéances à 2027.

#### UN CADRE RÈGLEMENTAIRE EN VOIE D'ACHÈVEMENT

Le SCOT doit être compatible avec les dispositions du SDAGE, mais aussi avec les orientations et prescriptions des schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE).

Approuvé en décembre 2016, le SDAGE Artois-Picardie (2016-2021) indique que le SCOT devra notamment répondre aux dispositions relatives à :

- la maîtrise des rejets par temps de pluie en favorisant l'infiltration et en limitant le ruissellement en zone urbaine et rurale;
- la protection des aires d'alimentation des captages en privilégiant les usages du sol respectueux de la ressource :
- la prévention des inondations et la préservation de la fonctionnalité des milieux aquatiques par la protection et la restauration des zones humides, annexes hydrauliques, zones d'expansion de crues et lits majeurs des rivières...

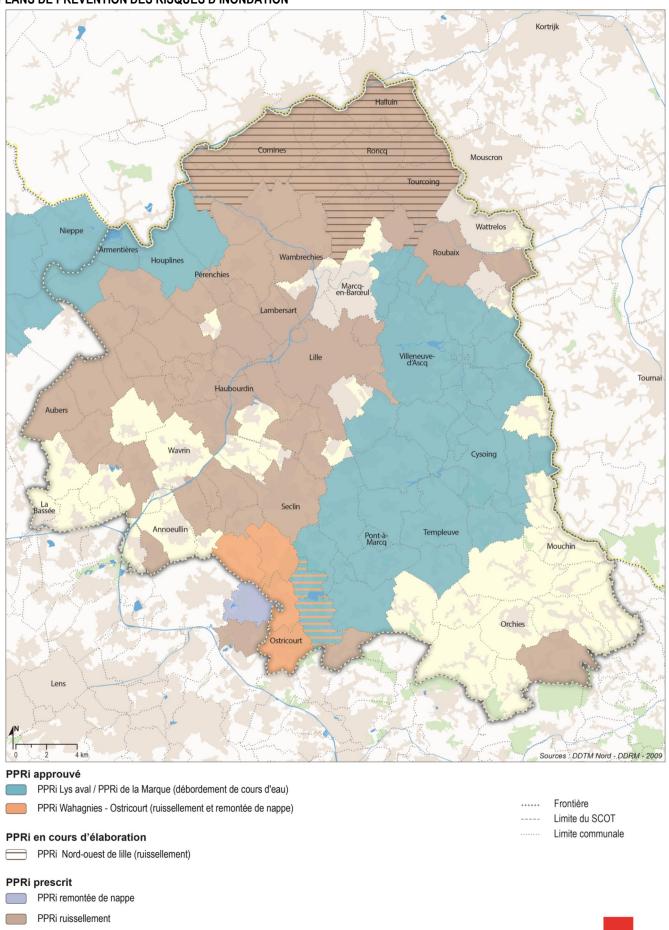
Le SDAGE identifie plusieurs zones de vigilance comme les aires d'alimentation des captages prioritaires (principalement ceux de la nappe de la craie), les zones où les phénomènes d'érosion sont préjudiciables à la qualité des cours d'eau (comme la vallée de la Marque), les cours d'eau à enjeu pour la migration des poissons (comme la

Lys) ou encore les zones à dominante humide, très présentes dans les vallées.

Le territoire du SCOT est également concerné par trois SAGE dont les niveaux d'avancement sont variables.

- Le SAGE Marque-Deûle, qui concerne les deux-tiers du territoire de l'arrondissement, est en phase d'élaboration depuis 2007. Un travail approfondi de diagnostic (adopté en 2012) et de scénarisation a été engagé en étroite concertation avec les différents parties prenantes et usagers. Il a permis d'identifier des problématiques spécifiques et contribuer à alimenter ainsi le diagnostic du SCOT, notamment : les risques concernant les nappes de la craie et dans une moindre mesure du carbonifère, la nécessité de traiter le fardeau des pollutions historiques et de trouver une filière de valorisation des sédiments, les difficultés à redresser l'état des cours d'eau, la faible protection des zones humides,...
- Le SAGE de la Lys, approuvé en août 2010, touche une vingtaine de communes à l'ouest de l'arrondissement (sur les 224 de son bassin versant) et est en cours de mise en œuvre. Il accorde une importance particulière à la préservation et à la gestion des zones humides, ainsi qu'à la maîtrise des eaux de ruissellement et invite les collectivités en charge des documents d'urbanisme à élaborer un inventaire des zones humides, et à inscrire dans le document d'urbanisme les éléments de paysage contribuant à la maîtrise des écoulements. Dans la vallée de la Lys et sur le territoire du SCOT, il identifie 4 grandes zones humides stratégiques pour la gestion de l'eau, situées entre Erquinghem-Lys et Deûlémont, et d'autres secteurs à préserver du fait de leur fonction de champ naturel d'expansion de crues.
- Le SAGE de la Scarpe Aval, approuvé en mars 2009, concerne une douzaine de communes de la Pévèle et définit des mesures similaires à celles du SAGE de la Lys. Les zones à enjeux qu'il a définies s'appuient sur un inventaire détaillé des zones humides, dont certaines sont dans le périmètre du SCOT de Lille Métropole.

#### PLANS DE PRÉVENTION DES RISQUES D'INONDATION







### DES RISQUES ET DES NUISANCES MIEUX CERNÉS

#### DES RISQUES D'INONDATION TRÈS PRÉSENTS

Plusieurs facteurs se conjuguent dans la métropole pour en faire un territoire très sensible aux phénomènes d'inondation : un relief peu prononcé, une nappe phréatique affleurante, une artificialisation forte et qui implique de ce fait des enjeux économiques non négligeables.

Sur la base d'un calcul fondé sur la crue centennale<sup>72</sup>, l'aléa inondation concerne 105 communes du territoire avec des enjeux humains néanmoins limités. Le territoire est touché par trois types de risques d'inondation : par ruissellement pluvial, souvent conjugué à un débordement des réseaux, par débordement de cours d'eau et par remontée de nappe.

L'imperméabilisation des sols renforce les inondations par ruissellement, et ce d'autant plus que l'urbanisation a eu tendance à s'étendre dans les secteurs plus sensibles. Ce phénomène touche aussi bien les territoires urbains que les zones rurales, avec des enjeux et impacts variables. Les secteurs les plus sensibles sont Roubaix-Tourcoing, Lille/Mons-en-Barœul, Villeneuve d'Ascq et deux secteurs plus ruraux dans les bassins versants amont de la Marque et de la Deûle. Au vu du nombre d'arrêtés de catastrophe naturelle depuis 1995, la situation semble se dégrader en raison de l'urbanisation et de la périurbanisation, des remblaiements de fossés, de la suppression des haies, prairies et bosquets, et du changement des méthodes culturales.

Les vallées, généralement larges, de la Marque et de la Lys sont propices aux crues de plaine qui se traduisent par le débordement des cours d'eau après de longues périodes pluvieuses. Pour la Marque, les communes les plus touchées sont Fretin, Bouvines, Anstaing, Forest-sur-Marque et Hem. Une grande partie de la zone inondable est composée de terres agricoles, prairies humides et marais avec une partie aval qui s'est fortement urbanisée ces dernières années. Dans la vallée de la Lys, les zones inondables s'étendent d'Aire-sur-la-Lys à Houplines. Si les communes les plus fortement inondées sont situées en dehors du périmètre du SCOT, il est essentiel d'assurer le maintien et le bon fonctionnement des zones d'expansion des crues identifiées dans le SAGE de la Lys. Depuis 2014, la cartographie

des Territoires à Risque Important d'inondation (TRI) a permis de compléter et synthétiser la connaissance des secteurs touchés par le risque de crue, avec différents niveaux de probabilités.

Enfin, les inondations par remontée de nappe, favorisées par l'hydrogéologie, surviennent également à la fin des périodes de pluies abondantes. Les communes situées dans les vallées alluviales de la Lys, du canal de Roubaix, de la Deûle et de la Marque sont plus particulièrement touchées.

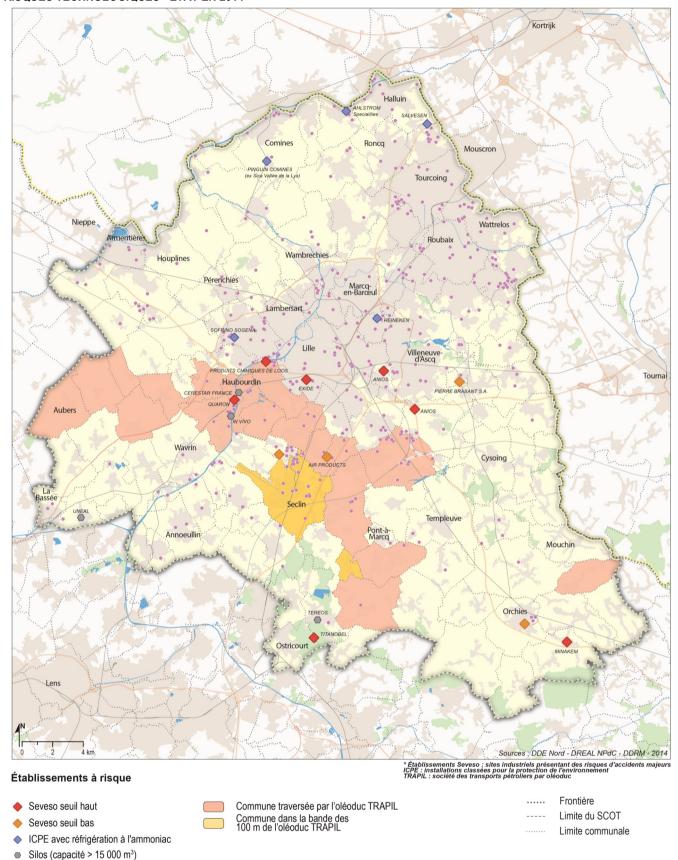
La prise en compte du risque inondation est engagée par des outils réglementaires, comme l'instauration des Plans de Prévention des Risques (PPRi) prescrits sur une large partie du territoire et qui doivent se traduire progressivement dans les PLU, ou encore par la mise en œuvre de la directive « Inondations ». D'autres mesures préventives et la réalisation d'aménagements (bassins d'orage,...) viennent compléter ces dispositifs.

Ainsi, le PPRi de la Lys aval, traitant du risque d'inondation par débordement, a été approuvé le 21 juillet 2005, mais ne concerne que 4 communes dans le périmètre du SCOT (Erquinghem-Lys, Armentières, Houplines et Frelinghien). Le PPRi du bassin versant Wahagnies-Ostricourt, approuvé le 21 janvier 2008, porte sur le risque d'inondation par ruissellement des eaux pluviales et remontées de nappe et concerne 6 communes de l'ouest de la Pévèle (Wahagnies, Ostricourt, Thumeries, La Neuville, Phalempin et Camphin-en-Carembault).

Le PPRi de la vallée de la Marque, approuvé le 2 octobre 2015, traite du risque d'inondation par débordement du cours d'eau et de ses affluents sur 31 communes. Un PPRi pour le secteur Nord-Ouest de Lille, relatif au risque de ruissellement couvre 11 communes. Il est en cours d'élaboration et devrait aboutir à horizon 2015.

Par ailleurs, 48 autres communes font, depuis 2001, l'objet d'une prescription de PPRi pour le risque « ruissellement ». Dans les territoires déjà fortement urbanisés les mesures préventives et relevant directement des PLU sont à privilégier.

#### **RISQUES TECHNOLOGIQUES - ÉTAT EN 2014**





Autres ICPE soumises à autorisation



En parallèle, **la mise en œuvre de la directive** « **Inondations »** est en cours sur le territoire national et a abouti en 2013 à la définition de Territoires à Risque Important d'inondation (TRI), dont trois concernent des communes du territoire du SCOT :

- TRI de Lille (57 communes directement concernées dans le périmètre du SCOT) ;
- TRI d'Armentières-Béthune (5 communes concernées);
- TRI de Lens (4 communes concernées).

Dans ce cadre l'État a aussi procédé à la cartographie des zones inondables en cas de débordement des cours d'eau pour trois périodes de retour : la crue trentennale, centennale et millénale. À terme, les acteurs locaux concernés devront élaborer une stratégie de gestion du risque et la formaliser en déclinant un Plan de gestion du risque d'inondation (PGRI) du bassin Artois Picardie, adopté en novembre 2015.

La prévention des inondations et la gestion des milieux aquatiques fait partie des compétences obligatoires pour les communes et EPCI, depuis la loi MAPAM. Elles n'ont pour autant pas attendu cette obligation pour prendre des engagements en la matière.

Pour faire face au problème récurrent des inondations sur son territoire, la MEL a mis en place, depuis une dizaine d'années, un programme d'actions préventives et curatives.

La prévention passe par la prescription d'aménagements et de techniques de construction favorisant l'infiltration des eaux pluviales dans les sols ou le rejet direct vers les milieux naturels. De nouvelles prescriptions ont ainsi été intégrées dans le Plan local d'urbanisme afin d'assurer la maîtrise des eaux de ruissellement dans les zones constructibles. Il s'agit de limiter les rejets en favorisant l'infiltration à la parcelle. Dans les secteurs les plus sensibles, des dispositions limitent la constructibilité et un guide méthodologique incitera les aménageurs, publics comme privés, à mieux intégrer les prescriptions. La prévention passe également par une information régulière des riverains, lors de réunions publiques, ou par le biais d'outils de communication mis à disposition du public.

Un important programme de travaux d'équipements a été mené de 2000 à 2008 pour créer des bassins de stockage-restitution des eaux pluviales, des collecteurs d'eaux pluviales, des déversoirs d'orage et des postes de relèvement et redimensionner les canalisations. Les travaux de requalification de la Marque et du canal de Roubaix contribuent également à cette meilleure gestion des eaux pluviales.

Dans le cadre de loi MAPAM, la compétence de gestion et d'entretien des cours d'eau non domaniaux pourrait revenir à la nouvelle Métropole Européenne de Lille.

Hors MEL, l'intégration de l'approche préventive du risque inondation dans les documents d'urbanisme a été réalisée dans la plupart des communes ou est en cours. Dans le Pévélois, suite aux importantes inondations de 2000, le Comité de pilotage du Haut Bassin de la Marque, créé à l'époque par la Communauté de communes du Pays de Pévèle, prévoit plusieurs aménagements, tels que digues, zones d'expansion de crues, redimensionnements des ponts, ainsi que trois nouvelles stations météo.

#### LES MOUVEMENTS DE TERRAIN, UN RISQUE LOCALISÉ, LIÉ À L'EXPLOITATION DU SOUS-SOL

11 communes au sud de Lille sont concernées par un risque de mouvements de terrain liés à la présence de carrières souterraines (catiches). Les risques d'effondrement limitent l'urbanisation dans certains secteurs et peuvent menacer directement des habitations et infrastructures existantes. Ces communes font l'objet de plans d'exposition aux risques (PER), annexés aux PLU, valant plans de prévention des risques (PPR) conformément au décret du 5 octobre 1995. Néanmoins, la connaissance de ce risque est incomplète : environ 150 ha de carrières sont identifiés sur une estimation de 300 à 400 ha<sup>73</sup>. Des réflexions sont en cours entre la ville de Lille, la MEL et le BRGM (Bureau de recherches géologiques et minières) pour déterminer les modalités de mise en place d'un suivi et d'une mise à jour régulière de la connaissance de ce risque. Quelques communes au sud-ouest du territoire, qui se situe dans le Bassin minier, sont soumises au risque d'effondrements localisés des têtes de puits de mines.

Le sol à dominante argileuse sur le territoire favorise les phénomènes de « retrait gonflement des argiles », à l'origine de dégâts sur les constructions. Un aléa de niveau « moyen » couvre largement la plaine de la Lys et un aléa « fort » est identifié plus localement dans la Pévèle (BRGM).Les PPR prescrits pour onze communes ont été abrogé en 2015, étant donné la possibilité de prendre en compte ce risque dans les documents d'urbanisme.Le Schéma Régional Climat Air Énergie signale une probable accentuation de l'aléa, avec les changements climatiques prévisibles (des périodes de sécheresse en augmentation, alternées par des précipitations intenses).

De façon générale, sur cette thématique des risques naturels, et conformément aux objectifs du SRCAE, il conviendrait de prendre en compte les impacts des évolutions climatiques prévisibles (rythme des précipitations, allongement des périodes de sécheresse...) dans une optique d'adaptation au changement climatique.

## DES RISQUES TECHNOLOGIQUES MOINS NOMBREUX

Au total, 25 communes sont concernées par un risque industriel majeur, essentiellement lié à la présence de 8 établissements Seveso (5 en « seuil haut » et 3 en « seuil bas »), de silos et d'autres Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) à risques spécifiques (5 installations utilisent l'ammoniac comme fluide frigorigène en quantités importantes).

Des mesures préventives sont imposées autour des établissements les plus dangereux, comme la réalisation d'études de danger, l'élaboration de plans de secours, la définition de zones de maîtrise de l'aménagement de l'espace et l'information de la population autour des sites à risque majeur. Les Plans de prévention du risque technologique (PPRt) ont été approuvés pour trois des cinq établissements Seveso seuil haut : « Minakem » à Beuvry la Forêt en 2010, « Titanobel » à Ostricourt en avril 2011 et « Produits Chimiques de Loos » en août 2012. Pour le premier, les alentours proches de l'établissement sont concernés dans un rayon de 250m environ. «Titanobel », soumis au risque d'explosion, des règles d'urbanisme et de construction spécifiques s'imposent dans un rayon d'environ 1,2 km autour du site. Pour « Produits Chimiques de Loos », soumis au risque toxique, en dehors de l'emprise de l'établissement, le PPRt se limite à des recommandations relatives à la fréquentation et l'usage des espaces publics, au trafic et à l'aménagement de pièces de confinement, dans un rayon d'environ 650 m.

En 2010, le site d'Anios à Sainghin en Mélantois a fait l'objet d'une servitude d'utilité publique sur 100m autour des espaces de stockage, en attendant le futur PPRt. Le principal risque identifié est l'intoxication sur un périmètre occupé essentiellement par des espaces agricoles et des infrastructures de transport, dont l'A27.

Les deux autres sites Seveso seuil haut (Quaron et Anios-Lille) n'ont pas fait l'objet de mesures similaires ou prescriptions de PPRt à ce jour. Par ailleurs, trois-quarts des communes sont exposées au risque lié au transport de matières dangereuses (route, voie fluviale et transit ferré). Il s'agit notamment de celles traversées par des axes routiers à trafic important ou par la voie ferrée, qui alimente plusieurs établissements « Seveso » ou utilisant de l'ammoniac. La Deûle est utilisée aussi pour le transport de produits chimiques et pétroliers. Enfin, le territoire est traversé par les canalisations de transport de gaz, d'hydrocarbures et de produits chimiques, comme l'oléoduc TRAPIL, qui concerne 23 communes de l'arrondissement.

#### UNE QUALITÉ DE L'AIR PRINCIPALEMENT AFFEC-TÉE PAR LES TRANSPORTS

De plus en plus d'études confirment l'importance de l'impact sanitaire des pollutions de l'air et ses effets à long terme sur la santé.

À la différence d'autres grandes agglomérations comme Lyon, Marseille ou Strasbourg, la Métropole lilloise connait moins de dépassements des valeurs limites de polluants. En effet si la qualité de l'air de la métropole est satisfaisante la majeure partie de l'année, c'est principalement en raison des conditions topographiques et climatiques favorables à la dispersion des polluants. La nature des pollutions a changé : d'abord liée à une industrie très présente et active, elle est aujourd'hui essentiellement due aux transports routiers.

Malgré une baisse sensible, la vigilance doit être maintenue concernant les teneurs en dioxyde d'azote ( $NO_2$ ), qui restent élevées sur certains secteurs à proximité des grands axes routiers. En 2011, c'est à Roubaix qu'a été relevée la concentration la plus élevée de la région. Cette station de mesure à proximité du trafic routier enregistre régulièrement des dépassements de la norme, cela a été particulièrement le cas en 2009 et en 2011.

Une concentration préoccupante de particules, qui peut avoir des origines multiples (chauffage, transport, industrie, agriculture...), est aussi à signaler. En 2011, cinq stations de mesures dans la métropole ont dépassé la valeur limite<sup>74</sup>, au-delà des 35 jours autorisés: Armentières, Lille-Fives, Roubaix-Serre, Tourcoing et Salomé. L'ozone et les particules sont aujourd'hui les deux principaux facteurs dégradants de la qualité de l'air, avec des dépassements des seuils d'information et d'alerte de plus en plus fréquents en ce qui concerne les particules.



L'indice ATMO<sup>75</sup>, mesurant la qualité de l'air, a été bon à très bon trois quarts des jours ces dernières années (2011, 2012 et 2013), mais sans que la tendance à la dégradation constatée depuis 2005 n'arrive à être inversée. Depuis 2011 certains indicateurs s'améliorent légèrement, probablement sous l'effet de conditions climatiques (la durée annuelle des épisodes de pollution aux particules est en baisse; pour les particules, les valeurs limites journalières ont été respectées).

Selon le Schéma régional Climat-Air-Énergie (SRCAE), la quasi-totalité de la région présente une sensibilité particulière à la pollution de l'air, du fait de la densité des infrastructures et celle de l'habitat exposé, l'activité industrielle encore présente et la part faible de milieux naturels. La quasi-totalité des orientations du SRCAE vont dans le sens de la réduction des émissions de polluants, en misant sur une baisse de la part modale des véhicules motorisés et l'efficacité énergétique du bâti, des transports et de l'industrie. Des orientations spécifiques pointent les polluants générés en milieu urbain, en recommandant l'expérimentation de zones « sans voiture » ou zones d'actions prioritaires.

Le nouveau plan de protection de l'atmosphère (PPA) qui couvre désormais l'ensemble de la région est en vigueur depuis mars 2014 et doit être pris en compte par les documents d'urbanisme. Il remplace les 4 PPA régionaux

POLLUTION AUX PARTICULES FINES (PM10): NOMBRE DE JOURS DE DÉPASSEMENTS DE LA VALEUR LIMITE JOURNALIÈRE EN 2010

Source: PPA Nord-Pas de Calais, 2014

40 j 38 j. 36 j 34 j. 32 j. 30 j. 28 j. 26 i. 24 i. 22 j 20 j.

(Dunkerque, Valenciennes, ex-Bassin minier, Lille), dont l'ambition avait été jugée insuffisante au vu des enjeux (concentration de population, dégradations de la qualité de l'air) et des nouvelles exigences européennes en la matière. Les mesures réglementaires suivantes concernent plus particulièrement l'organisation territoriale de la métropole :

- organiser le covoiturage dans les zones d'activités de plus de 5000 salariés;
- réduire de façon permanente la vitesse et mettre en place la régulation dynamique sur plusieurs tronçons sujets à congestion en région Nord-Pas de Calais ;
- définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les documents d'urbanisme ;
- inscrire des objectifs de réduction des émissions dans les nouveaux plans de déplacements urbains (PDU) et plan locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi).

#### LA PRÉVENTION DU BRUIT À COMPLÉTER

Comme tous les territoires urbanisés, l'agglomération lilloise est concernée par les nuisances sonores, essentiellement liées au maillage routier et ferroviaire dense ainsi que, plus localement, aux activités économiques bruyantes. Pour limiter les nuisances des infrastructures de transport, un classement des voies bruyantes est effectué et conduit pour les secteurs les plus affectés à des mesures de protection contre le bruit.

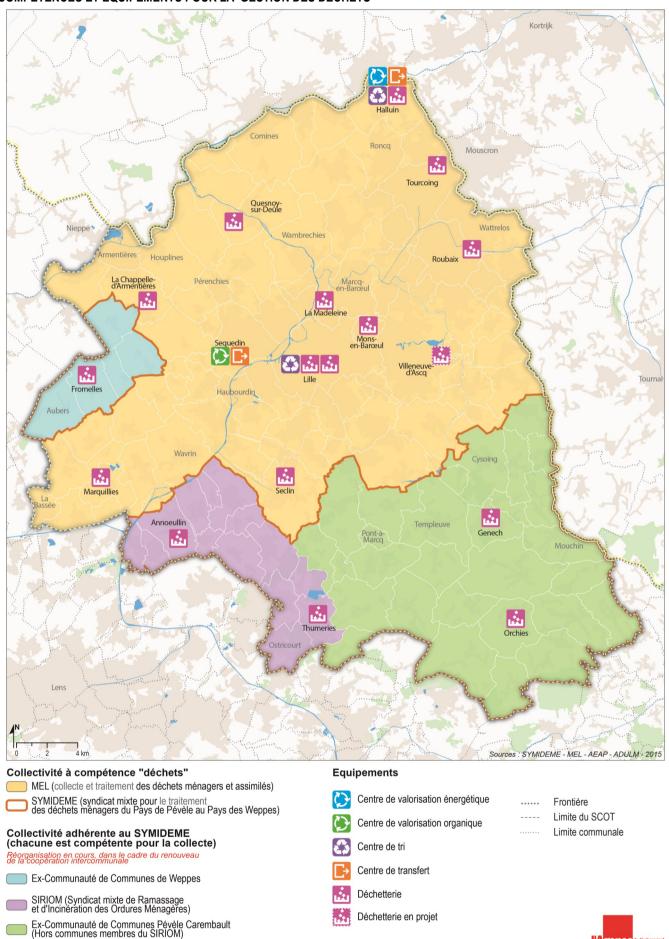
Sur les 3 260 km du réseau routier et les 277 km du réseau ferré, 1 190 km de routes et 185 km de voies ferrées sont classées comme voies bruyantes.

> Un recensement des zones de bruit critique et des points noirs est en cours de réalisation par l'ensemble des gestionnaires de réseau pour mettre en œuvre des mesures de rattrapage.

> Un Plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Lille-Lesquin a été approuvé en 2009. Il concerne 16 communes, dont 4 sont en partie couvertes par des « zones de bruit fort à très fort » (Avelin, Fretin, Templemars et Vendeville).

<sup>75-</sup> L'indice ATMO est un indicateur journalier de la qualité de l'air. Il est élaboré à partir des concentrations journalières de 4 polluants indicateurs de la pollution atmosphérique : le dioxyde de soufre, le dioxyde d'azote, l'ozone, les poussières en suspension.

#### COMPÉTENCES ET ÉQUIPEMENTS POUR LA GESTION DES DÉCHETS



Décembre 2015



Enfin, sur les 396 ICPE (Installations classées pour la protection de l'environnement) du territoire de la Métropole Européenne de Lille, on note que près d'un établissement sur cinq est classé pour cause de nuisances sonores.

Dans le cadre de la directive européenne de 2002 relative au bruit dans l'environnement, la Métropole Européenne de Lille a réalisé une cartographie stratégique du bruit (révisable tous les 5 ans) prenant en compte l'ensemble de son territoire et 5 communes extérieures (Bauvin, Bourghelles, Cysoing, Louvil et Provin). Elle servira de base pour l'élaboration de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) répondant à la directive européenne. Ces plans devraient aboutir en 2015.

#### UNE GESTION DES DÉCHETS TRÈS OPÉRANTE

Le territoire du SCOT est couvert par deux intercommunalités ayant la compétence « déchets » : la Métropole Européenne de Lille et le SYMIDEME (Syndicat mixte pour la gestion des déchets ménagers du Pays de Pévèle au Pays des Weppes<sup>76</sup>). Elles mènent des politiques volontaristes pour optimiser la gestion des déchets ménagers avec, notamment, la mise en place d'équipements performants pour la Métropole Européenne de Lille (CVE d'Halluin et CVO de Sequedin<sup>77</sup>) ou la réduction significative de l'impact du transport par le recours à la voie d'eau. Les efforts de ces deux collectivités portent également sur les actions de réduction à la source des déchets et l'amélioration de la qualité du tri.

Le gisement de déchets, en réduction constante depuis 2005, a connu une légère hausse en 2011, principalement à cause des volumes d'encombrants et de bio-déchets. En 2011, 760 000 tonnes de déchets ménagers et assimilés ont été collectés sur le territoire de l'arrondissement, soit 630 kg par habitant<sup>78</sup>.

La collecte sélective concerne désormais l'ensemble du SCOT, mais avec des modalités différentes suivant les territoires ou le gestionnaire. Ainsi, la collecte de bio-déchets ne touche, que la moitié de la population de la MEL et l'ensemble des communes membres du SYMIDEME. Au global, le taux de valorisation atteint une moyenne de 80% en 2009, soit un taux nettement supérieur à la moyenne régionale (59% en 2005).

Si le taux de valorisation des déchets sur le territoire du SCOT est très bon, la part de la valorisation organique et matière (près de 40% du tonnage pour la MEL et 45% pour le Symideme, en 2011) reste en deçà des niveaux régionaux et appelle des efforts supplémentaires pour atteindre sur l'ensemble du territoire les objectifs de la loi « Grenelle 1 », qui vise 45% pour 2015.

Les marges de progrès concernent plus particulièrement la valorisation matière (verre, papier, plastique...), actuellement autour de 18% pour le Symideme et 23% pour la MEL.

En termes d'équipements, la capacité des centres de tri existants (dont Halluin et Lille-Loos) répond aux besoins actuels. Le schéma global de gestion des résidus urbains de la MEL prévoit aussi un développement du réseau de déchetteries (11 à ce jour), afin de renforcer la proximité avec les utilisateurs.

#### LA POLLUTION DES SOLS, UNE PROBLÉMATIQUE MAJEURE

Témoignage de son passé industriel, la métropole lilloise demeure fortement marqué par la présence de friches industrielles aux sols pollués.

C'est bien évidemment dans le centre historique du support de l'activité industrielle constitué des villes de Lille, Roubaix et Tourcoing que la problématique friches et sols pollués est la plus importante, avec une concentration de plus de la moitié des sites recensés (7 020) par l'inventaire BASIAS<sup>79</sup>, ainsi qu'une grande partie des 196 sites pollués ou potentiellement pollués (soit le tiers du total régional) recensés par BASOL<sup>80</sup>. À la périphérie de l'agglomération, les friches industrielles concernent essentiellement des anciennes emprises ferroviaires, des voies ferrées et des terrains de dépôts de Voies navigables de France.

Déjà identifiée comme un enjeu majeur par le Schéma directeur, la politique de dépollution et reconversion des friches poursuit son cours. La Métropole Européenne de Lille a renouvelé son convention avec l'Établissement Public Foncier (EPF), visant à mieux intégrer la reconquête des friches dans les aménagements et les opérations de renouvellement urbain. Une politique de dépollution et de réaffectation de ces espaces délaissés à d'autres usages

<sup>76-</sup> Hors collecte qui reste la compétence des membres du Syndicat.

<sup>77-</sup> CVE : Centre de valorisation énergétique. CVO : Centre de valorisation organique.

<sup>78-</sup> En 2009, il était de 623 kg par habitant, ce qui représentait une réduction d'environ 5% par rapport à 2005 ; 6,8% pour le seul territoire de la MEL.

<sup>79-</sup> Base de données des anciens sites industriels et activités de service.

<sup>80-</sup>Base de données sur les sites et sols pollués appelant une action des pouvoirs publics à titre préventif ou curatif

(logements, zones d'activité ou espaces verts) a été mise en œuvre. Dans ce domaine, la dépollution à Leers et Wattre-los de la friche PCUK (Produits chimiques Ugine Kuhlmann) de 46 ha, reconvertie en espace naturel dont une partie en zone humide, dans le cadre d'un partenariat public/privé est un exemple unique en France.

En 2001, l'inventaire des friches industrielles de plus de 2 000 m² de la Métropole Européenne de Lille, engagé sur la base de déclarations des communes, recensait 232 friches sur 542 ha. En 2007, il restait 156 sites recensés couvrant 390 ha et répartis sur 39 communes. Si la politique de « recyclage » des friches industrielles a porté ses fruits, elle reste donc, néanmoins, une priorité.

La pollution des sols a été traduite dans le PLU de la Métropole Européenne de Lille à travers des indices de nuisance identifiant les sites pollués et obligeant le porteur de tout projet à apporter la preuve que le type d'occupation des sols prévu est compatible avec la pollution résiduelle. 88 sites sont actuellement repérés dans le PLU, dont 20 rendus inconstructibles.

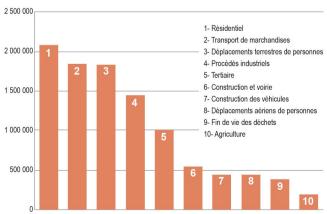
Afin d'améliorer l'état de la connaissance et pour mieux identifier l'organisation des acteurs, la Métropole Européenne de Lille a mené en 2008 une mission d'information et d'évaluation des friches industrielles et des pollutions historiques. Ce travail a abouti à des propositions et recommandations pour, notamment, renforcer la connaissance des terrains concernés, inventer des dispositifs financiers à la hauteur des enjeux ou se doter des compétences et outils pour poursuivre le recyclage des friches et sites pollués. Le traitement des sédiments de dragage se fait désormais en lien avec le Plan bleu métropolitain. En étroite collaboration avec VNF, la stratégie de la MEL a réaffirmé l'importance des enjeux de traitement et de valorisation des boues de dragage.

#### L'IMPACT DES ONDES ÉLECTROMAGNÉTIQUES

L'impact sanitaire des ondes électromagnétiques est une problématique émergente qui pose la question de l'aménagement à proximité des lignes à haute tension et les choix d'implantation des antennes-relais. Actuellement, c'est le rôle de l'Agence nationale des fréquences de se prononcer sur les implantations et l'exposition des personnes aux champs électromagnétiques. Les compétences du maire se limitent au domaine de l'urbanisme, mais il est souvent sollicité par une population inquiète. Ainsi, un guide des bonnes pratiques a été signé par l'Association des maires de France avec les opérateurs de téléphonie mobile. Tout comme d'autres initiatives locales, cette démarche vise l'amélioration de l'information du public et de la concertation autour des projets d'implantation. Des réflexions sont aussi engagées sur les modalités d'intervention de la Métropole Européenne de Lille, notamment après les sollicitations des municipalités. Par ailleurs, la MEL mène une expérimentation de concertation lors des projets d'implantation, dans le cadre du « Grenelle des ondes ».

Cette thématique ne relève pas forcément d'un SCOT. La suite des travaux permettra de mesurer l'intérêt de l'évoquer dans le futur schéma.

#### ÉMISSIONS DE GES (t éq. CO2) DE L'ARRONDISSEMENT DE LILLE (SELON MÉTHODE MEL)



Source : Bilan carbone de l'arrondissement de Lille - Syfam 2009





## DES ENJEUX CLIMATIQUES ET ENERGÉTIQUES : LA PRISE EN COMPTE TARDE À SE CONCRÉTISER

#### UNE CONSOMMATION D'ÉNERGIE IMPORTANTE, SOURCE D'ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET DE PRÉCARITÉ ÉNERGÉTIQUE

L'arrondissement de Lille a fait l'objet d'études spécifiques entre 2007 et 2009 dégageant à la fois un diagnostic et des éléments de prospective des consommations et productions énergétiques, ainsi que des émissions en gaz à effet de serre. Des compléments pour le reste du territoire du SCOT peuvent être déduits des diagnostics régionaux (cadre SRCAE), des études menées à l'échelle du SCOT du Douaisis et dans le cadre des démarches de Plan climat.

La consommation énergétique de l'arrondissement de Lille, toutes énergies et secteurs confondus, a été estimée à 34 500 GWh (gigawatts/h) en 2007<sup>81</sup>. Ainsi, avec 30% de la population régionale, 35% environ des emplois et malgré sa désindustrialisation, la métropole contribue aujourd'hui pour environ un quart des consommations d'énergie dans la Région.

L'ensemble des bâtiments résidentiels et tertiaires est le premier poste de consommation avec près de 40% du total (15 000 GWh), recouvrant les besoins de chaleur (eau et chauffage), de froid (climatisation) et les besoins des différents équipements. Les transports de personnes et de marchandises constituent le deuxième poste de consommation, avec près du tiers. L'industrie est le troisième poste avec le quart des consommations, l'agriculture représentant moins de 1% du bilan énergétique.

Le territoire est entièrement dépendant de l'énergie produite à l'extérieur et en grande partie issue de sources fossiles : le gaz est la première énergie utilisée avec 38% des consommations, quasiment à égalité avec les produits pétroliers (37%) ; l'électricité représente 23% des consommations, mais sa part tend à augmenter.

En 2007, l'essentiel des émissions de gaz à effet de serre

- au premier rang, du secteur des transports, transports de personnes (2,6 millions de t.eq CO<sub>2</sub> environ) et transports de marchandises (1,8 million de t.eq CO<sub>2</sub> environ);
- puis des bâtiments résidentiels (2,1 millions de t.eq CO<sub>2</sub> environ) et tertiaires (1 million de t.eq CO<sub>2</sub> environ);
- et enfin, des procédés industriels qui émettent près de 1,4 millions de t.eq CO<sub>2</sub>.

En plus des impacts en matière de bilan carbone, 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. Ainsi en 2013 la MEL chiffrait la facture énergétique de son territoire à 3 milliards €/an, dont 1,5 milliards pour les ménages. 15% des ménages dans la métropole sont touchés par la précarité énergétique, contre 13% au niveau national.

#### DES POTENTIELS DE PRODUCTION ET DE SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUES PEU EXPLOITÉS

L'énergie la moins polluante étant celle que l'on ne produit pas, c'est sur la maîtrise de la consommation énergétique qu'il est important d'agir de façon prioritaire. Les performances du bâtiment constituent un des principaux gisements à mobiliser. Ainsi, l'habitat, essentiellement individuel sur le territoire du SCOT (63%) et souvent non mitoyen dans les secteurs périurbains, est également assez ancien (70% du parc a été construit avant 1975). Il est par conséquent énergivore et fortement émetteur de CO<sub>2</sub>, les énergies utilisées pour le chauffage étant majoritairement d'origine fossile. Concernant le tertiaire, le développement très important des systèmes de climatisation doit inciter à une vigilance accrue.

En matière de transports, les gisements d'économies d'énergie résident à la fois dans l'organisation urbaine et la mise en œuvre de modes de déplacements alternatifs à la voiture plus efficaces.

La production d'énergie provenant de sources renouvelables reste marginale. Les potentiels de développement de l'éolien, du solaire, de la géothermie ou de la biomasse (bois-énergie), demeurent sous-utilisés.

Seules trois éoliennes de grande envergure sont exploitées pour l'autoconsommation. Environ 80 sites potentiels ont été identifiés en périphérie du tissu urbain dans le cadre d'une étude de faisabilité théorique, mais aucune zone de développement éolien n'est pour l'instant envisagée.

Si l'énergie solaire suscite un intérêt croissant auprès des professionnels et des particuliers, son utilisation dans la métropole reste encore très limitée. Une étude menée en 2009 afin d'évaluer le potentiel de la filière solaire, montre que 56% des bâtiments de l'arrondissement seraient à la fois bien orientés et libres de contraintes patrimoniales. À l'initiative de la ville de Lille, la société coopérative SOLIS<sup>82</sup> a été créée, avec l'objectif de produire de l'énergie photovoltaïque en louant des toitures d'entreprises et bâtiments administratifs. La Région, la MEL, d'autres villes de la métropole et des partenaires privés font partie de son capital.

Seules 3 des 15 chaufferies urbaines utilisent actuellement le bois-énergie comme combustible pour chauffer de l'habitat collectif ou des équipements.

La Métropole européenne de Lille a mis en service en 2007 le centre de valorisation organique de Sequedin, qui transforme en méthane les bio-déchets de son territoire, ainsi qu'une partie de ceux de la Pévèle et des Weppes, pour produire une énergie correspondant à la consommation de 100 autobus.

#### UNE MOBILISATION ACTIVE AUTOUR DE DÉMARCHES PARTENARIALES ET TRANSVERSALES

La lutte contre le changement climatique a justifié la mise en place d'objectifs et orientations au niveau national, européen et international. Ils visent une utilisation plus rationnelle de l'énergie, la baisse des émissions en gaz à effet de serre et le développement des énergies renouvelables et locales. Le « facteur 4 » désigne l'engagement<sup>83</sup> de diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050. Il a été traduit par les 3 objectifs nationaux dits « les 3x20 » qui consistent, à horizon 2020, à augmenter l'efficacité énergétique de 20%, à réduire les émissions de GES de 20% et obtenir au moins 23% d'énergies renouvelables dans la consommation énergétique finale.

L'État et la Région ont établi conjointement un Schéma régional climat air énergie, approuvé en 2012. Il comporte un diagnostic partagé des consommations énergétiques, des potentiels de production d'énergies renouvelables et de réduction des émissions de gaz à effet de serre, ainsi que des orientations dans les domaines de l'aménagement du territoire, des transports, du bâtiment, de l'industrie et de l'agriculture.

La MEL a approuvé un 2013 son plan climat-énergie territorial, impliquant de nombreux partenaires, en se fixant l'objectif ambitieux de réduire de 30% les émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990, de multiplier par 5 la production d'énergie renouvelable d'ici 2020 et de diminuer de 10% la consommation d'énergie du territoire.

Ce Plan climat vient compléter les ambitions du PLH et du PDU de la MEL mettant également en avant les objectifs d'amélioration de la performance énergétique des bâtiments, de développement de modes de déplacements moins consommateurs et de valorisation des ressources énergétiques locales.

Depuis janvier 2014, la loi de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (dite MAPAM), vient renforcer les compétences de la nouvelle Métropole Européenne de Lille. Elle va ainsi exercer en lieu et place des communes membres, les compétences suivantes :

- contribution à la transition énergétique ;
- soutien aux actions de maîtrise de la demande d'énergie;
- élaboration et adoption du plan climat-énergie territorial (...);
- concession de la distribution publique d'électricité et de gaz;
- création, aménagement, entretien et gestion de réseaux de chaleur ou de froid urbains;
- création et entretien des infrastructures de charge nécessaires à l'usage des véhicules électriques ou hybrides rechargeables, (...).

<sup>82-</sup> Société locale d'investissement dans le solaire.

<sup>83-</sup> Cet objectif est issu de la stratégie nationale de développement durable de juin 2003, repris dans le « plan climat » de juillet 2004 puis dans la loi de programme fixant les orientations de la politique énergétique (loi POPE de juillet 2005). Objectif confirmé dans la loi Grenelle 1.



## UNE MAÎTRISE DE L'ORGANISATION SPATIALE À RENFORCER

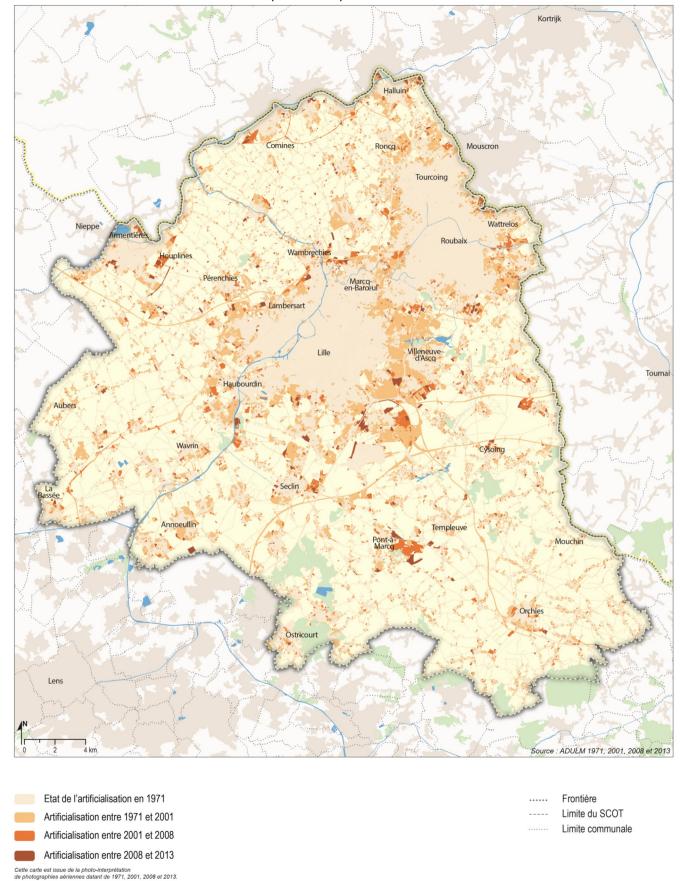
Deux grands principes complémentaires pour l'organisation spatiale du développement, le renouvellement urbain et la maîtrise de la croissance urbaine, étaient affichés au sein du Schéma directeur. Cependant, le bilan du Schéma directeur a montré qu'il était nécessaire d'améliorer les outils de mise en œuvre de ces objectifs.

La stratégie de la « ville renouvelée » portée par le schéma directeur de Lille Métropole de 2002 et rendue opérationnelle au sein de la MEL a porté ses fruits. Elle nécessite cependant d'être poursuivie et intensifiée, car des territoires importants doivent encore être requalifiés.

L'artificialisation du sol a continué, réduisant les espaces agricoles et les prairies au profit, trop souvent, d'opérations d'habitat ou d'activités à faible densité et peu connectées aux transports collectifs et sans appréhender leurs impacts sur le réseau routier.

La prise en compte des enjeux environnementaux appellent à plus d'exigence pour créer des conditions urbaines favorables à la transition énergétique.

#### **ÉVOLUTION DE L'ARTIFICIALISATION DES SOLS (3 PÉRIODES)**



Sont considérés comme artificialisés, le tissu urbain continu, les réseaux de communication, les emprises d'activités, les espaces urbains en mutation, les mines, les décharges et chantiers, les équipements sportifs et de loisirs et les espaces verts urbains.





### UN DÉVELOPPEMENT URBAIN PEU POLARISÉ

#### LES PRINCIPES D'ORGANISATION SPATIALE ÉNON-CÉS PAR LE SCHÉMA DIRECTEUR

Dans le schéma directeur, la maîtrise de la croissance urbaine et le renouvellement urbain ont été déclinés en trois thèmes : les axes urbains majeurs, les pôles périphériques (points d'appui) et les sites à forte potentialité de développement.

Le renforcement des axes urbains consistait, pour l'essentiel, à favoriser les nouveaux développements dans la ville existante ou en continuité avec elle, autour de grands ensembles géographiques. Il s'agissait de l'axe historique central reliant Lille à Roubaix et Tourcoing et se traduisant par la présence des grands réseaux de transport (le Grand Boulevard et le tramway, la ligne 2 du métro, l'autoroute et les voies rapides). L'axe nord (Wattrelos, Roubaix, Tourcoing, Halluin) hérité de l'histoire du développement urbain de la métropole et de son bassin nord-est était aussi identifié. Autour de cet axe, parmi les projets mentionnés par le Schéma directeur, seule une ligne de bus à haut niveau de service (HNS) Roubaix-Wattrelos a été récemment mise en place; une autre est en projet entre Tourcoing et Wattrelos. Enfin, l'axe sud demeure nettement plus théorique. Il ne correspond pas à un fonctionnement métropolitain particulier, mais plutôt à des extensions de l'agglomération centrale vers l'est (Villeneuve d'Ascq, l'université et la Haute Borne) et le sud-ouest (Loos, Santes, Haubourdin), appuyées sur les infrastructures de transport, et principalement les grandes voies routières.

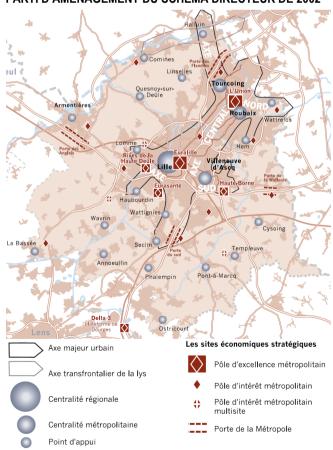
Les « pôles périphériques » répondaient à l'objectif d'éviter la dispersion, et de promouvoir un développement organisé et équilibré du territoire. Douze « pôles périphériques » ont ainsi été identifiés, dans la zone périurbaine comme autant de points d'appui au développement pour assurer un maillage fin du territoire. Ce rôle de polarisation du territoire, en particulier par leur positionnement sur les réseaux de transports et la présence plus forte de commerces et services, s'est effectivement affirmé à Armentières ou Templeuve, mais demeure bien plus limité ailleurs.

Les « sites à fortes potentialités de développement » étaient, avant tout, des espaces consacrés à l'économie. Ils comprennent les cinq pôles d'excellence (Euralille, Eurasanté, Euratechnologies, la Haute Borne et l'Union), dont

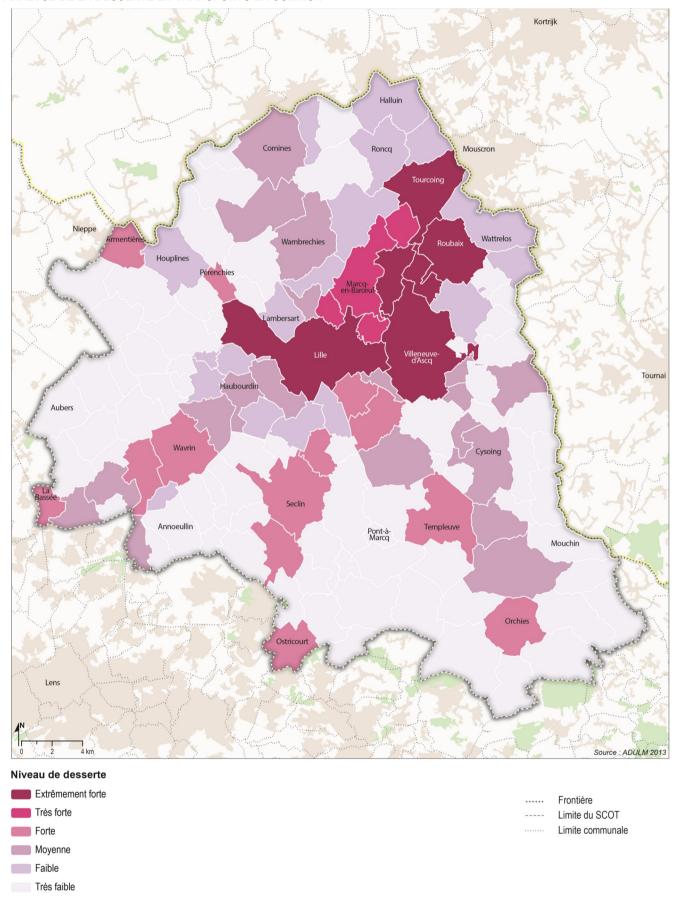
l'importance et le rôle moteur sont désormais établis, et quatorze pôles d'intérêt métropolitain, répartis dans l'agglomération ou placés aux entrées des grands axes routiers (les portes), pour lesquels la desserte routière apparaît souvent comme le critère majeur. Seule une petite part de ces sites correspond à des « pôles périphériques », alors même que le développement économique est un facteur important de centralité. En plus des « sites à fortes potentialités », des zones d'extension urbaine de petite taille, à destination multifonctionnelle ou à dominante économique, sont également essaimées sur l'arrondissement, en continuité de la zone urbaine existante.

De façon générale, le choix des secteurs de développement urbain a donné une importance particulière à la desserte routière, une grande part d'entre eux ne bénéficiant pas d'accès de qualité par les transports en commun.

#### PARTI D'AMÉNAGEMENT DU SCHÉMA DIRECTEUR DE 2002



#### ANALYSE DE LA DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN





#### REPÈRES MÉTHODOLOGIQUES : DÉFINIR LE TERRITOIRE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

Afin d'appréhender globalement le fonctionnement du territoire, l'état des lieux du système urbain du SCOT de Lille Métropole s'est appuyé sur une double analyse statistique :

1/ une analyse des pratiques et des fonctions urbaines Pour mettre en évidence, le degré de concentration des fonctions urbaines au sein de chaque commune, 6 pratiques ont été analysées sur la base d'indices de fréquence, de densité, de diversité et de rareté :

- « se loger » : logements (collectifs, individuels, taille, locatif social, accueil particulier...);
- « travailler » : population active, emplois, sphère présentielle, cadres des fonctions métropolitaines ;
- « se former » : établissements d'enseignement et leurs effectifs ;
- « se soigner » : médecins, pharmacie, laboratoire d'analyses, établissement de santé, urgence ;
- « consommer »: surfaces commerciales de plus de 300 m²;
- « se divertir et accéder aux services » : équipements administratifs, sportifs et culturels.

2/ une analyse de la desserte en transports en commun Pour faire ressortir le degré d'accessibilité de chaque commune et son niveau d'interrelation avec le reste du territoire, le niveau de desserte en transports en commun (tram, métro, train et bus) a été analysé.

L'analyse statistique a été complétée par un regard porté sur les échanges et les relations entre les territoires. Quelles sont les aires d'influence des communes ? Quelles relations les habitants entretiennent-ils avec le territoire ? Des indicateurs sur les flux d'échanges ont enrichi l'analyse d'une vision systémique en prenant notamment en compte les migrations domicile-travail, les migrations résidentielles et l'enquête ménage déplacement. Au total, si le schéma directeur avance l'idée d'une répartition équilibrée et organisée du développement, la répartition préconisée apparaît trop diluée, à la fois par le nombre élevé des noyaux proposés, par la dissémination d'une partie des possibilités d'extension urbaine, par la distinction assez artificielle entre centralité urbaine et zone d'activités, et par la faible articulation entre développement et transports collectifs. Pour porter un regard plus structuré sur le métabolisme urbain de la métropole, un diagnostic territorial a été établi en 2012-2013 sur la base de critères croisés mêlant une appréhension des volumes mais aussi des tendances observées.

# LA STRUCTURE URBAINE DU TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN

#### Un territoire hérité : la métropole horizontale

Le territoire du SCOT repose sur une structure urbaine composée d'une agglomération centrale organisée autour de Lille, Roubaix, Tourcoing et Villeneuve d'Ascq, d'un pôle secondaire autour d'Armentières et d'un ensemble de communes ancrées dans le territoire agricole. Marquée par l'héritage de l'industrialisation, la métropole lilloise se caractérise par une vaste conurbation aux typologies bâties variées : une métropole horizontale aux limites évolutives, indépendantes des frontières administratives, régionales et nationales. Elle offre un système ouvert entre espaces agricoles, naturels et urbains.

#### Le maillage du territoire

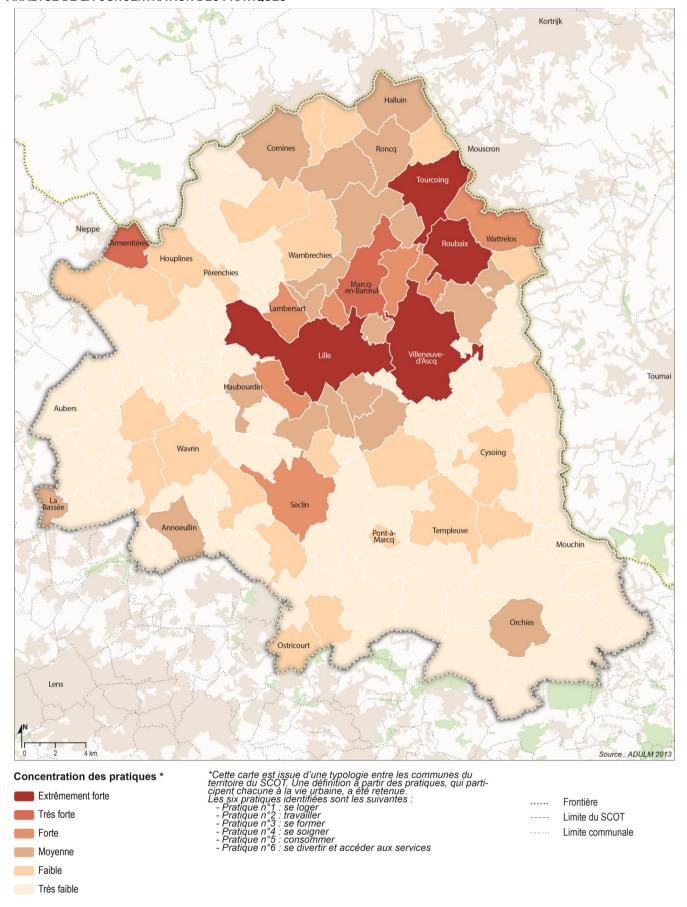
Le territoire lillois tient une place majeure dans le fonctionnement des mobilités à l'échelle de la région et du SCOT se distinguant par un nombre important de navetteurs quotidiens. Le réseau des transports est structuré en étoile par les infrastructures de transports lourds, en particulier le réseau ferroviaire. En outre, on distingue tout un maillage dense de transports, qui s'étend du centre jusqu'au Nord du territoire. En son cœur, les communes disposent d'une bonne desserte multimodale, parfois contrastée avec le niveau de densité assez faible des tissus urbains situés le long du grand boulevard (Lille, Villeneuve d'Ascq, Wasquehal, Marcq-en-Barœul, Croix, Roubaix, Tourcoing, La Madeleine, Mons-en-Barœul, Mouvaux).

Si le territoire bénéficie d'un réseau ferré régional dense, on constate que le développement urbain récent ne s'est pas organisé en rapport avec les axes de transports collectifs existants ou projetés.

# Un territoire ouvert entre ville, agriculture et nature : les hémicycles

La métropole lilloise a pour caractéristiques de disposer non pas d'une ceinture verte mais d'espaces agricoles et

#### **ANALYSE DE LA CONCENTRATION DES PRATIQUES**







naturels disposés en formes d'hémicycles autour de la tache urbaine de l'agglomération. Ils traduisent la porosité entre urbain et rural si spécifique au territoire. Espaces de transition entre l'agglomération centrale et les communes périphériques, la préservation et mise en valeur des hémicycles participe à la qualité paysagère des franges urbaines, au maintien de l'agriculture en place et à l'accès à un environnement de qualité propice à des activités de plein air de proximité.

#### L'AGGLOMÉRATION CENTRALE

Composée d'une trentaine de communes agglomérées au sein d'un tissu urbain continu, l'agglomération centrale accueille 70% de la population du territoire SCOT. Elle s'organise autour de Lille - capitale régionale - et de Roubaix, Tourcoing et Villeneuve d'Ascq - centres d'agglomération. L'agglomération centrale joue un rôle moteur pour l'ensemble de la métropole, concentrant l'activité (79% des emplois du territoire du SCOT) les services et les équipements métropolitains ainsi que les fonctions de commandement des administrations nationales et régionales. Siège de nombreuses enseignes de la grande distribution, elle occupe également une position particulière dans le réseau des métropoles marchandes.

Cependant, l'agglomération centrale a atteint une taille critique : il devient difficile d'assurer une desserte en transports collectifs performante jusqu'à ses limites urbaines. L'étalement de l'agglomération s'est opéré au détriment de la qualité des services fournis à la population. On observe un étalement urbain générant des franges urbaines peu valorisées au détriment d'un marquage clair des limites à l'urbanisation, de la préservation des entités paysagères et d'un accès valorisé à de vastes espaces naturels et récréatifs.

## Le cœur métropolitain : Lille et les villes de sa périphérie

Un cœur métropolitain à renforcer

Accueillant de multiples fonctions métropolitaines (gares TGV, services administratifs, commerces de destination ou activités de commandement), Lille apparait comme la villecentre, dont une partie, articulée autour du centre historique de Lille et du quartier Euralille, constitue le moteur et la vitrine du territoire à l'échelle nationale et européenne. Ce cœur métropolitain, tête de pont de l'immobilier de bureaux de la métropole, correspond également au cœur commercial et touristique. Cet ensemble atteint aujour-d'hui ses limites spatiales (fonctions commerciales, pôles d'échanges, espaces publics emblématiques) compte tenu des ambitions de rayonnement et d'attractivité du centre métropolitain.

Une logique de ville-centre qui s'étend, un centre métropolitain en mouvement

Si l'attractivité commerciale, touristique et patrimoniale de la métropole se concentre au sein d'un hyper-centre resserré, on observe cependant un phénomène d'élargissement des logiques de la ville-centre. Densité de population, desserte en transports en commun, activités économiques et dynamiques d'aménagement (Port de Lille, Fives-Cail, ZAC Jeanne de Flandres /ex-Rhodia...) dessinent les caractéristiques d'un centre métropolitain étendu au-delà des limites communales de Lille.

## Les villes-centres d'agglomération : Roubaix, Tourcoing et Villeneuve d'Ascq

Une agglomération multipolaire

L'agglomération lilloise présente la spécificité de ne pas concentrer toutes les fonctions métropolitaines au sein d'une seule ville-centre. Ainsi, Roubaix, Tourcoing et Villeneuve d'Ascq accueillent elles-aussi universités, hôpitaux, équipements sportifs... De plus, elles bénéficient d'une bonne desserte en transports urbains (TER, métro, tramway et bus). En ce sens, elles occupent une place de « centres d'agglomération » au sein de l'armature.

Plus précisément, le système entre ces centralités s'incarne par la relation historique qui unit Lille au bassin de vie de Roubaix et Tourcoing d'une part, et par la liaison à Villeneuve d'Ascq d'autre part.

Le renforcement des liaisons rapides en transports en commun entre ces centralités et le cœur de la métropole, notamment par la promotion de la desserte ferrée entre Lille, Roubaix et Tourcoing, est un axe prépondérant dans l'amélioration du fonctionnement de l'agglomération centrale.

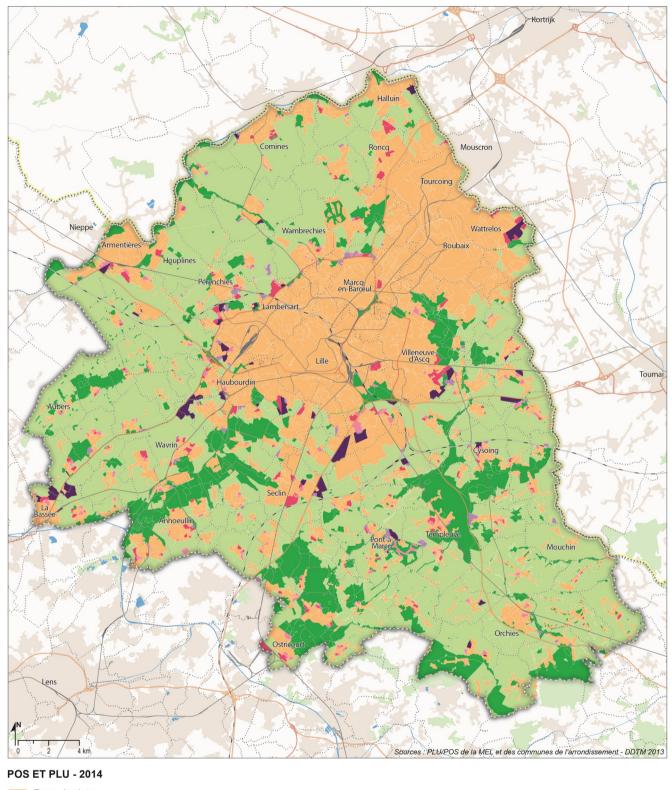
#### Le bassin Roubaix-Tourcoing

Le bassin de vie de Roubaix-Tourcoing se caractérise par une identité et une histoire communes, liées à l'expansion industrielle textile qui a façonné ces villes. Depuis de nombreuses années, ce territoire s'est engagé dans un processus de conversion et de revalorisation économique, urbaine et culturelle qui lui a permis de rester un pôle économique majeur. La présence d'importantes friches industrielles marque le territoire. L'inventaire communautaire des friches industrielles de 2007 recensait un tiers des friches industrielles sur les communes de Roubaix, Tourcoing et Wattrelos.

#### Villeneuve d'Ascq

Créée sous l'impulsion de la politique des villes nouvelles, Villeneuve d'Ascq a été conçue comme une ville laboratoire, une extension de Lille vers l'est. Ainsi, elle est dotée de multiples équipements métropolitains et concentre uni-

#### **POS ET PLU - 2014**



Zone urbanisée

Zone d'urbanisation future : mixte (à court terme)

Zone d'urbanisation future : mixte (à long terme)

Zone d'urbanisation future : activité (à court terme)

Zone d'urbanisation future : activité (à long terme)

Zone naturelle

Zone agricole

····· Frontière

---- Limite du SCOT

..... Limite communale



versités, pôles de recherche et sièges économiques. Malgré un cadre de vie verdoyant, elle doit aujourd'hui relever le défi d'une mutation de ses espaces publics pour affirmer sa centralité, favoriser son attractivité résidentielle et celle de la vie étudiante. La connexion rapide à Lille mais aussi avec les autres centralités et les pôles d'excellence, est essentielle à la place qu'occupe Villeneuve d'Ascq au sein de l'agglomération.

### Les communes de l'agglomération centrale

Le système urbain de l'entre-deux villes

Le territoire qui s'est développé au gré des opportunités depuis les années 60 entre les villes de Lille, Roubaix et Tourcoing constitue un ensemble urbain très particulier dans la métropole. Alors qu'il dispose d'un système de transport métropolitain lourd et structurant, son tissu urbain se rapproche pourtant dans sa forme et dans sa densité de celui observé au sein des territoires périurbains.

Ce territoire très attractif du fait de sa proximité immédiate avec les villes-centres de l'agglomération, de la mixité de ses fonctions et d'une forte présence végétale, présente un large potentiel d'intensification urbaine autour de ses infrastructures.

#### Au-delà des quatre grandes centralités

L'agglomération lilloise regroupe des communes de taille et d'intensité variées, composant un tissu urbain diversifié, aux services dispersés et aux fonctions fortement spécialisées (zones commerciales, zones d'activités ou zones pavillonnaires). Ces communes pèsent pour près de 35% dans la répartition des ménages sur le territoire, poids relatif qui s'est intensifié au cours des dernières décennies.

Les communes les plus proches des centres d'agglomération sont souvent très bien équipées. En revanche, aux limites de ce tissu urbain aggloméré et multifonctionnel, l'expansion des communes tend à produire des franges urbaines peu qualifiées : dispersion des fonctions et des services urbains, mauvaise desserte en transports en commun, délaissés urbains...

Un véritable enjeu de cohérence et de lisibilité du territoire se joue dans la maîtrise du développement de ces communes constituées autour de centralités de proximité (centre-bourg historique, commerces de détails...) à conforter. C'est en leur sein que le développement vertueux du territoire peut se jouer, notamment en explorant leurs contrastes comme autant de potentialités.

#### La couronne métropolitaine

La campagne autour de l'agglomération centrale se constitue de villes et de villages attractifs.

#### Le pôle d'Armentières

La commune d'Armentières, ancien fleuron de l'industrie textile, s'affiche clairement comme un pôle alliant une concentration des fonctions urbaines et une bonne desserte TER. Une agglomération secondaire s'est ainsi structurée autour d'Armentières et de sa ceinture urbaine constituée d'Erquinghem-Lys, de La Chapelle d'Armentières et d'Houplines. Fortement connectée au cœur métropolitain (22% des actifs travaillent à Lille), cette agglomération secondaire dispose d'un potentiel de développement et pourrait concilier une croissance équilibrée entre extension et renouvellement urbain, entre développement économique et valorisation d'espaces récréatifs et paysagers...

# Des polarités situées sur des axes historiques et stratégiques

La commune de Seclin se distingue comme un pôle structurant au sud de la Métropole. Cette commune qui s'est organisée autour du canal et du réseau de chemin de fer rassemblait également dès le XIX<sup>ème</sup> siècle un important tissu industriel de filatures, tanneries, brasseries et distilleries. Aujourd'hui Seclin enregistre une forte concentration des pratiques, notamment économiques. Sa proximité avec le parc de la Deûle, vaste espace naturel et récréatif métropolitain, pose la maitrise de son développement comme un enjeu majeur.

Aux portes du Bassin minier, La Bassée s'est illustrée dans le passé comme place militaire et s'est structurée autour de ses infrastructures routière, portuaire et ferroviaire. Elle dénombre une concentration moyenne des pratiques mais reste un pôle relativement bien situé à la jonction du territoire lillois avec le bassin de l'Artois, disposant de zones d'activités à bord de canal et bénéficiant de la liaison ferrée entre Lille et Béthune.

Au cœur d'une région agricole dynamique, Orchies est la ville la plus peuplée de la Pévèle Carembault. La commune bénéficie d'une certaine centralité concentrant emplois, liaisons TER (ligne Lille-Valenciennes) ainsi que équipements sportifs et culturels de dimension intercommunale. Cependant, l'ensemble du bassin de vie de la Pévèle et du Carembault est fortement influencé par la périurbanisation lilloise. Ainsi, en 30 ans, la commune d'Orchies a urbanisé 75% de la surface urbanisée jusqu'alors. (Rapport présentation SCOT Grand Douaisis - 2007).

Traversées par la frontière, les communes d'Halluin, Bousbecque, Wervicq Sud, Comines et Warneton forment un ensemble au tissu urbain très caractéristique de celui des villes jumelles, à la fois dense et segmenté, articulé autour de Halluin d'une part, et de Comines d'autre part. La proximité avec la Belgique fait de ces deux communes des destinations métropolitaines pour les habitants français désirant accéder à des services ou équipements particuliers situés à proximité ou de l'autre côté de la frontière (commerces de frontière, piscine belge de Comines Warneton). Relativement mal desservi du fait de sa position en queue des réseaux nationaux et régionaux (à titre d'exemple, il faut autant de temps pour aller de Lille à Comines que de Lille à Lens), cet ensemble fonctionne de façon relativement autonome par rapport aux centres d'agglomération (les actifs recensés au sein des deux communes de Halluin et Comines habitent majoritairement dans cet ensemble urbain), et présente une dynamique spécifique propre aux territoires frontaliers (emploi, immobilier, loisirs). D'autre part, la fonction industrielle historique de ce territoire liée à la présence de la Lys canalisée a entraîné la formation d'un tissu urbain dont quelques caractéristiques perdurent aujourd'hui : des centralités relativement dynamiques et riches en patrimoine, une structure urbaine développé, marquée par une densité et une mixité fonctionnelle importante, et enfin une facilité d'accès aux espaces de nature et en particulier à la Lys si centrale. Cet ensemble de communes, articulé de part et d'autre de la frontière, peut de ce fait être considéré comme un exemple de tissu périurbain bien structuré et relativement économe en espace.

Du fait de leur proximité et d'une desserte ferrée commune, Don, Annœullin et Sainghin-en-Weppes peuvent être considérées comme fonctionnant en système : une polarité à trois dimensions. Ainsi, à elles trois, elles mutualisent une desserte efficace en transports en commun, d'un bon niveau de services et d'équipements et un bassin de vie d'environ 15 000 habitants.

#### Des unités urbaines spécifiques

à préserver d'une absorption au sein de l'agglomération L'extension de l'urbanisation a tendance à faire se rejoindre entre elles des unités urbaines préalablement séparées. Si l'absorption des communes au sein de la tache urbaine centrale est parfois souhaitable, il s'agit aussi de préserver l'entité propre de certaines villes situées à proximité de l'agglomération centrale. À titre d'exemple, Linselles, Bondues, Lesquin, Fretin ou encore Templemars se sont beaucoup urbanisées ces dernières années. Un arbitrage devra être opéré entre les besoins de préserver leur identité particulière, de répondre aux besoins en matière de services et d'équipements liés à l'accueil de nouvelles populations et d'étendre l'urbanisation jusqu'à l'agglomération

Certaines extensions en frange des communes ont fragilisé l'identité des plus petites villes et des villages périurbains lissant leurs spécificités paysagères et leurs caractéristiques.





# LE RENOUVELLEMENT URBAIN EN MARCHE

Le renouvellement urbain évoque l'évolution de la ville sur elle-même. Phénomène permanent, il est nécessaire à la modernisation de la ville en agissant tout à la fois sur la gestion de la rareté foncière, sur la revitalisation des quartiers anciens, sur le réaménagement d'anciens sites industriels, sur les secteurs défavorisés de la ville...

La notion de renouvellement urbain s'appuie notamment sur les principes de mutation de terrains disponibles (dents creuses, friches, délaissés...), sur l'évolution de certains secteurs (gentrification, mixité fonctionnelle, regain d'attractivité) voire sur l'optimisation foncière en dégageant de nouvelles surfaces disponibles par la division ou le réaménagement d'une parcelle.

L'importance décisive du renouvellement urbain sur l'aménagement urbain interroge les stratégies à mettre en œuvre pour l'aider et le stimuler. En effet, l'image du territoire et sa valeur foncière jouent très fortement en faveur, ou défaveur, d'un renouvellement spontané, porté par des initiatives privées. Le plus souvent, la volonté politique est le moteur du renouvellement urbain et la plupart des opérations sur le territoire du SCOT n'auraient pu émerger sans le soutien financier de la puissance publique.

## **UNE VALORISATION EFFECTIVE** DES TERRITOIRES DE RENOUVELLEMENT URBAIN

Donner la priorité au renouvellement urbain Favoriser le renouvellement de la ville sur elle-même est une orientation majeure du Schéma directeur de 2002, et un objectif essentiel pour maîtriser l'étalement urbain.

Au sein du schéma directeur, cette ambition s'est traduite par la stratégie de la « ville renouvelée », visant à requalifier les secteurs physiquement, socialement et économiquement dégradés de la métropole. Ainsi, des périmètres prioritaires ont été inscrits sur la carte de « destination générale des sols » du Schéma directeur. Les sites de « requalification urbaine et ville renouvelée » y couvrent environ 4 000 ha sur 22 communes.

## LA « VILLE RENOUVELÉE » : UNE POLITIQUE À POURSUIVRE

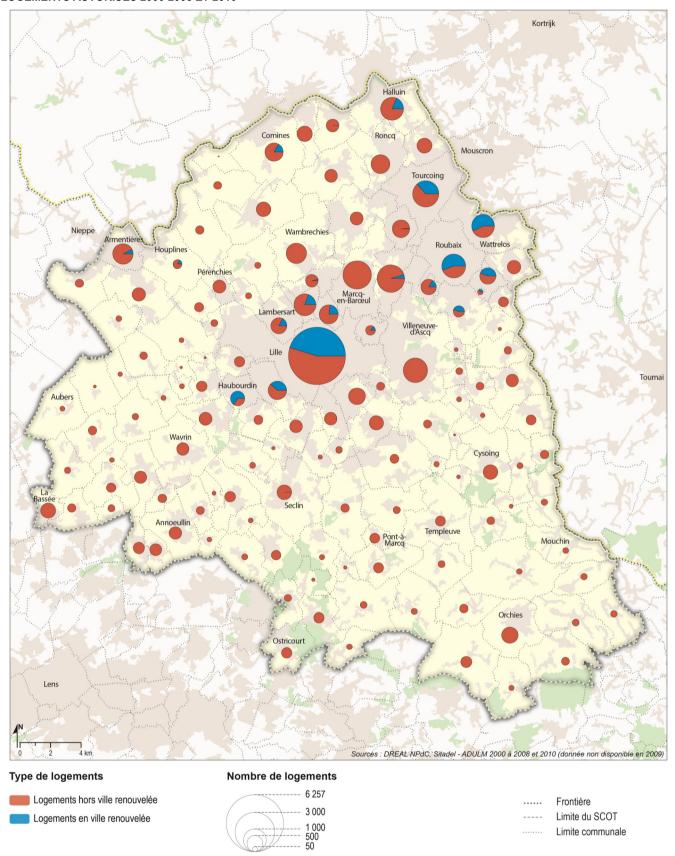
Mis en œuvre opérationnellement au sein du territoire communautaire à partir des années 2000, le concept de « ville renouvelée » porté par le schéma directeur s'est traduit par la requalification de nombreux sites. Sur la base d'un premier bilan des politiques mises en œuvre, elle a été réaffirmée au mois de juin 2009 à travers l'adoption par la MEL d'une délibération-cadre qui a affirmé la nécessité de poursuivre et d'actualiser la géographie prioritaire de la ville renouvelée.

Aménagements d'espaces publics, réhabilitations de constructions existantes, créations de nouveaux programmes d'équipements ou de logements ont contribué à requalifier les anciens espaces industriels et à leur redonner de la valeur. De 2000 à 2014, environ une centaine de projets de requalification de quartiers ou de friches ont été achevés, lancés ou étudiés. Les mutations du centre-ville de Roubaix, du centre du quartier de Fives à Lille, ou encore du quartier du Virolois à Tourcoing illustrent, parmi bien d'autres projets, les effets de cette stratégie.

Deux des pôles d'excellence du Schéma directeur sont situés en ville renouvelée- les Rives de la Haute-Deûle à Lille-Lomme et le site de l'Union à Roubaix, Tourcoing et Wattrelos - et correspondent à des opérations majeures de transformation de friches industrielles pour créer des écoquartiers. Pour le premier site, après la réhabilitation de l'ancienne usine Le Blan-Lafont en centre d'affaires dédié aux technologies de l'information et de la communication, l'édification d'importants programmes de logements et de bureaux continue. À l'Union, le Centre du textile innovant (CETI) est achevé, la transformation de l'ancien site Vanoutryve en pôle d'activités du son et de l'image se poursuit, et les opérations de logements et de bureaux sont en

Les dix programmes du plan national de rénovation urbaine concernant les quartiers de grands ensembles, tous situés dans les territoires de « ville renouvelée », sont en voie d'achèvement ou en cours de réalisation.

## **LOGEMENTS AUTORISÉS 2000-2008 ET 2010**







De 2000 à 2010 environ 7 000 logements neufs ont été bâtis dans les territoires de « requalification urbaine et ville renouvelée » du Schéma directeur. Cela correspond à presque 20% de la production de logements de l'arrondissement pour cette période. Près de la moitié de ces opérations a été réalisée par des opérateurs privés, ce qui témoigne de l'effet d'entraînement des investissements réalisés ou initiés par les collectivités publiques. Si les transformations physiques et leurs effets positifs sont évidents, la politique de la ville renouvelée est loin d'être achevée. La plupart des opérations d'aménagement, de construction et de réhabilitation mentionnées ci-dessus sont en cours et s'étendront sur plusieurs années encore. Par ailleurs, de nombreux quartiers dégradés, en particulier parmi ceux qui sont concernés par les CUCS (Contrats urbains de cohésion sociale), ont été fragilisés par un renforcement de la précarité et du chômage.

#### Traitement des friches

Le traitement des friches industrielles, notamment des friches polluées, demeure un enjeu d'actualité, l'agglomération concentrant 40% des anciens sites industriels régionaux. Sur 232 sites de friches de plus de 2 000 m² recensés en 2002 sur le territoire de la Métropole européenne de Lille, plus d'un tiers a été réhabilité ou est en cours de reconversion. Cependant, l'inventaire des friches industrielles recense encore plus de 390 ha de friches.

# LE RENFORCEMENT DU RENOUVELLEMENT URBAIN

Le renouvellement urbain a également été à l'œuvre audelà du périmètre de la ville renouvelée du Schéma directeur, à la fois dans de grandes opérations, comme Euralille ou le centre-ville de Tourcoing, et dans de multiples projets utilisant les friches industrielles et d'autres opportunités foncières pour revivifier et densifier la ville existante. L'optimisation de la ressource foncière ainsi que le déploiement de stratégies en matière de renouvellement urbain sur l'ensemble du territoire SCOT restent des thématiques à explorer et sur lesquelles expérimenter.

Le potentiel de développement de la ville sur elle-même se distingue selon deux types de gisements de renouvellement urbain : le renouvellement urbain cyclique et le renouvellement urbain résistant.

L'enveloppe de renouvellement urbain cyclique correspond à la projection à horizon SCOT du taux annuel de renouvellement urbain de la ville observé de 2001 à 2013 selon la base de données de l'occupation du sol. L'enveloppe de renouvellement urbain cyclique s'élève à 1900 ha environ.

L'enveloppe de renouvellement urbain résistant correspond au recensement des sites de renouvellement urbain en 2015 qui n'ont pas muté depuis 2001. Ces sites sont essentiellement des friches industrielles et nécessitent une prise en charge et des moyens spécifiques (analyse base occupation du sol). L'enveloppe de renouvellement urbain résistant s'élève à 2 000 ha environ.

Au total, le gisement de renouvellement urbain s'élève à 3 900 ha sur le territoire du SCOT.

Avec la préconisation de densités contextuelles, la mobilisation de ce gisement de renouvellement de la ville est l'un des leviers principaux pour diminuer de la consommation des terres naturelles et agricoles.

## L'ANALYSE DES CAPACITÉS DE DENSIFICATION ET DE MUTATION

Pour servir la politique de renouvellement urbain, les capacités de densification et de mutation devront être analysées par les plans locaux d'urbanisme dans les différents espaces identifiés comme suit, en prenant en compte la qualité des paysages et du patrimoine architectural. Il s'agit plus spécifiquement :

- des espaces les mieux desservis par les transports en commun les plus structurants (500 m de rayon autour d'une gare ou d'une station de métro, train, tramway et BHNS);
- des sites économiques existants ;
- des grands centres commerciaux monofonctionnels d'agglomération.

D'un point vue plus général, les capacités de densification de l'ensemble des espaces urbains doivent être analysées selon leur caractéristiques propres et leur typologie tout en prenant en compte la qualité des paysages et du patrimoine architectural dans le cadre de la mise en place d'outils tels que les PLU morphologiques.

Au sein de l'agglomération centrale, les espaces concernés ont des caractéristiques très urbaines et les enjeux portent essentiellement sur la transformation de sites artificialisés, qui changent ou non de destination (économique, résidentielle, équipement...) en s'intensifiant. Il s'agit :

- du cœur métropolitain (Lille);
- des villes-centres d'agglomération de Tourcoing, Roubaix, Villeneuve d'Ascq et Armentières;
- des espaces les mieux desservis en transports en commun des villes de l'agglomération (500m de rayon autour d'une gare ou station de métro, train ou tramway);

Au sein de la couronne métropolitaine, les espaces concernés ont des tissus aux caractéristiques souvent plus rurales, où les enjeux se situent surtout dans l'utilisation de dents creuses ou la division parcellaire. Il s'agit de :

- des villes d'appui;
- des villes-relais desservies par le train que sont Phalempin, Ostricourt, Provin, Wavrin, Quesnoy-sur-Deûle et Baisieux.
- D'autres espaces spécifiques sont également identifiés en vue d'une évolution vers une diversification des fonctions existantes (mutation) et/ou un meilleur usage du foncier déjà artificialisé (densification), à savoir:
- les sites économiques existants ;
- les grands centres commerciaux monofonctionnels d'agglomération (cf. chapitre Commerce).





# UN ÉTALEMENT URBAIN INSUFFISAMENT ENCADRÉ

## LES OBJECTIFS EN MATIÈRE D'EXTENSION

Le Schéma directeur de 2002, qui portait sur le territoire de l'arrondissement de Lille, a fixé les possibilités d'extension urbaine de à 5 800 ha (3 100 ha pour l'habitat et 2 700 ha à dominante économique), et inscrit un principe de « progressivité<sup>84</sup> » consistant à différer l'urbanisation d'un tiers des zones d'extension au-delà de 2008, fin de la phase dite « intermédiaire ». Ce report de l'ouverture à l'urbanisation d'un tiers des zones d'extension a bien été respecté lors de la traduction du schéma directeur dans les PLU. Deux ans après la date limite de 2008, il restait la possibilité d'inscrire dans les PLU 2 500 ha supplémentaires environ à urbaniser, en prenant en compte les objectifs définis par le schéma directeur de 2002.

La surface des zones à urbaniser inscrite dans les documents d'urbanisme, et qui constitue la réserve à court et moyen terme pour le développement urbain, a été réduite de moitié dans les PLU de 2006 par rapport aux POS de 2000, passant de 7 200 ha à 3 650 ha. Mais parallèlement, les zones urbaines (zonage U des POS ou des PLU) ont connu une croissance très significative, une grande partie des zones à urbaniser des POS ayant été intégrée aux zones urbaines dans les nouveaux PLU.

Pour lutter contre l'étalement urbain, le schéma directeur a fixé l'objectif de deux tiers des logements nouveaux dans le tissu urbain existant pour un tiers en extension urbaine. Cet objectif a été respecté jusqu'ici, puisque 83% des nouveaux logements ont été édifiés entre 2003 et 2008 dans « le tissu urbain existant ». Mais la portée réelle de ce résultat reste difficile à apprécier puisque la « zone urbaine existante » du Schéma directeur ne peut être assimilée au tissu déjà bâti ; elle comprend en fait une part importante d'espaces non urbanisés.

En outre, le critère utilisé (la part des nouveaux logements réalisés dans les zones d'extension urbaine) apparaît insuffisant. L'étalement urbain dépend en effet de la densité des opérations.

Le SCOT devra donc réviser certaines préconisations du schéma directeur de Lille Métropole. La destination des zones d'extension inscrites au schéma directeur, mais qui n'ont pas été rendues constructibles dans les PLU, sera à réexaminer. De nouveaux outils de mesure de l'urbanisation, mieux adaptés à la réalité, seront à définir pour répondre aux exigences législatives pour assurer un suivi plus effectif de la consommation d'espace, permettant une réévaluation périodique des besoins. Une nouvelle « progressivité » dans l'utilisation des espaces d'extension devra être définie pour répondre aux incertitudes sur les évolutions démographiques et économiques, pour donner de la lisibilité à l'activité agricole et pour assurer un développement urbain dynamique.

#### LA CAMPAGNE URBAINE

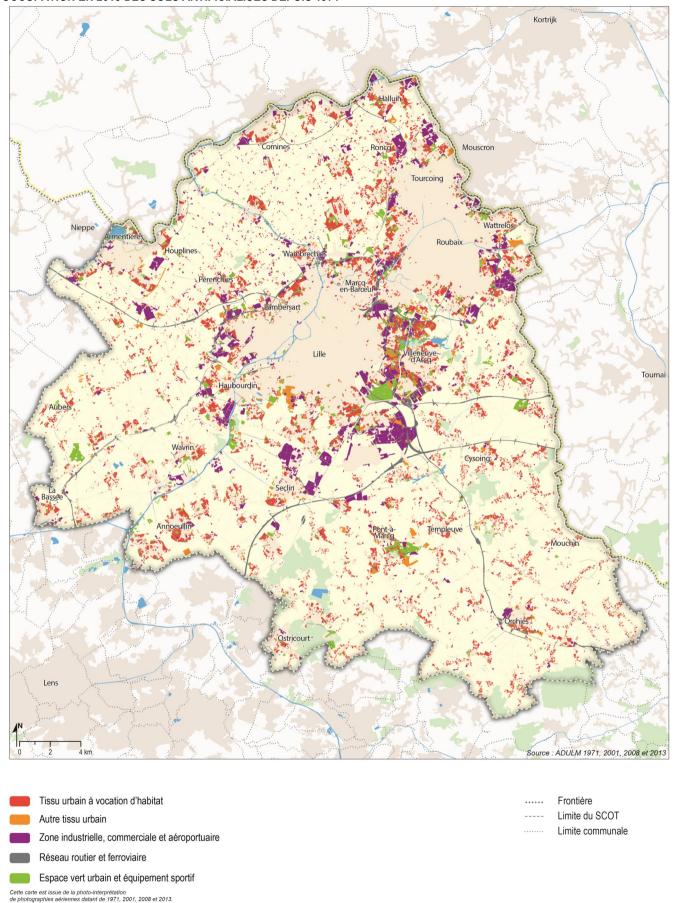
Un étalement urbain récent encore soutenu

Entre 1971 et 2013, alors que la population du territoire du SCOT de Lille Métropole augmentait de 16%, la surface artificialisée s'est accrue de 56%. Plus de 14 000 ha ont été artificialisés. Cela correspond à une croissance urbaine de 330 ha par an en moyenne sur une période de 42 ans. Ces terrains artificialisés ont été principalement gagnés sur l'espace agricole pour 97 %; les forêts, zones humides et espaces en eau représentant les 3 % restant.

Ces espaces agricoles et naturels ont été utilisés pour poursuivre l'édification des grands ensembles de logements sociaux, puis la ville nouvelle, mais également pour réaliser des lotissements de maisons individuelles, des centres commerciaux, des équipements de loisirs ou des zones d'activités, généralement appuyés sur des grandes infrastructures routières.

Si un léger ralentissement de l'étalement urbain avait été identifié sur la métropole dans les années 90, l'artificialisation des sols s'est poursuivie à un rythme significatif, et même renforcée entre 2001 et 2008. Il est passé, en moyenne, de 260 ha par an entre 1994 et 2001, à un taux de 300 ha par an entre 2001 et 2008. Ce chiffre redescend à

## OCCUPATION EN 2013 DES SOLS ARTIFICIALISÉS DEPUIS 1971

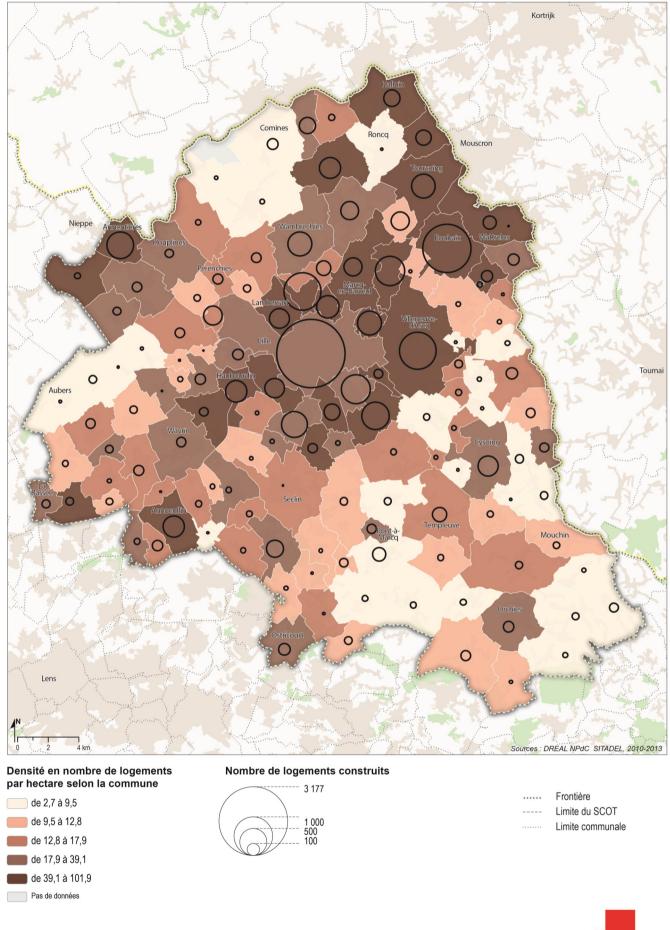


Sont considérés comme artificialisés, le tissu urbain continu, les réseaux de communication, les emprises d'activités,



# OSTIC RCER

## **DENSITÉS DES OPÉRATIONS D'HABITAT 2010-2013**



# La densité résidentielle calculée selon le rapport du nombre de logements d'une commune sur la surface des espaces urbains d'usage résidentielle de la même commune. Les densités résidentielles communales en 2015 sont les suivantes :

Commune	Densité résidentielle	Commune	Densité résidentielle	Commune	Densité résidentielle
	2015		2015		2015
Aix	7	Frelinghien	13	Orchies	21
Allennes-les-Marais	16	Fretin	15	Ostricourt	15
Annoeullin	20	Fromelles	6	Pérenchies	28
Anstaing	14	Genech	9	Péronne-en-Mélantois	13
Armentières	47	Gondecourt	15	Phalempin	15
Attiches	12	Gruson	8	Pont-à-Marcq	18
Aubers	6	Hallennes-lez-Haubourdin	18	Prémesques	12
Auchy-lez-Orchies	7	Halluin	24	Provin	18
Avelin	8	Hantay	12	Quesnoy-sur-Deûle	16
Bachy	8	Haubourdin	34	Radinghem-en-Weppes	7
Baisieux	16	Hem	20	Ronchin	35
Bauvin	20	Herlies	11	Roncq	19
Beaucamps-Ligny	8	Herrin	9	Roubaix	59
Bersée	8	Houplin-Ancoisne	15	Sailly-lez-Lannoy	11
Beuvry-la-Forêt	8	Houplines	24	Sainghin-en-Mélantois	11
Bois-Grenier	8	Illies	12	Sainghin-en-Weppes	17
Bondues	10	La Bassée	26	Saint-André-lez-Lille	36
Bourghelles	8	La Chapelle-d'Armentières	17	Salomé	16
Bousbecque	16	La Madeleine	87	Saméon	6
Bouvignies	7	La Neuville	9	Santes	15
Bouvines	9	Lambersart	40	Seclin	21
Camphin-en-Carembault	12	Landas	7	Sequedin	18
Camphin-en-Pévèle	10	Lannoy	87	Templemars	21
Capinghem	12	Le Maisnil	8	Templeuve	12
Cappelle-en-Pévèle	10	Leers	21	Thumeries	13
Carnin	12	Lesquin	20	Toufflers	21
Chemy	10	Lezennes	25	Tourcoing	48
Chéreng	14	Lille	81	Tourmignies	9
Cobrieux	7	Linselles	18	Tressin	14
Comines	20	Lompret	13	Vendeville	20
Coutiches	7	Loos	37	Verlinghem	8
Croix	34	Louvil	9	Villeneuve-d'Ascq	30
Cysoing	13	Lys-lez-Lannoy	33	Wahagnies	17
Deûlémont	13	Marcq-en-Baroeul	28	Wambrechies	19
Don	15	Marquette-lez-Lille	26	Wannehain	13
Emmerin	19	Marquillies	12	Warneton	7
Englos	10	Mérignies	6	Wasquehal	28
Ennetières-en-Weppes	5	Moncheaux	8	Wattignies	29
Ennevelin	8	Mons-en-Baroeul	54	Wattrelos	33
Erquinghem-le-Sec	13	Mons-en-Pévèle	8	Wavrin	18
Erquinghem-Lys	19	Mouchin	7	Wervicq-Sud	16
Escobecques	7	Mouvaux	22	Wicres	11
Faches-Thumesnil	32	Neuville-en-Ferrain	21	Willems	14
Forest-sur-Marque	20	Nomain	7		
Fournes-en-Weppes	12	Noyelles-lès-Seclin	13		



210 ha par an sur la dernière période observée entre 2008 et 2013, ce qui correspond à une augmentation de la surface artificialisée de presque 3 % en 5 ans. A titre de comparaison, ce rythme équivaut à l'artificialisation d'un territoire équivalent à la superficie de la ville d'Armentières tous les 5 ans.

L'extension de l'espace urbanisé a concerné principalement les franges de l'agglomération centrale, mais également celles des petites communes et des villages de la vallée de la Lys, des Weppes et de la Pévèle Carembault. Ce type d'extension correspond pour plus du tiers à de l'habitat individuel. Si on ajoute la création d'infrastructures routières, de zones d'activités industrielles et artisanales périphériques, ces quatre types d'espaces urbanisés constituent à eux seuls 55% de la consommation d'espaces agricoles. Ils sont caractéristiques d'un tissu urbain faible en densité (ou alors à justifier). De manière constante depuis 1971, on produit en volume constant autant d'espaces dédiés à l'économie que pour les infrastructures de communications.

Il est intéressant de noter que l'agglomération centrale présente des dynamiques substantiellement différentes de celles des villages et petites communes. La thématique habitat de l'agglomération centrale a une dynamique plus marquée en matière de production de tissu urbain continu que discontinu, bien que tous les deux soient en augmentation sur la période 2001/2008 et 2008/2013. A l'inverse les petites communes et villages ont un modèle de production d'habitat qui se caractérise majoritairement par de l'habitat individuel ou pavillonnaire, dont la production annuelle moyenne a diminué de 30% sur la même période.

L'étalement urbain reste toutefois en expansion dans le domaine économique (zones industrielles, artisanales et commerciales) passant de 36 ha/an (entre 2001 et 2008) à 53 ha/an (entre 2008 et 2013) en dehors de l'agglomération centrale.

Ce développement urbain en tache d'huile, très consommateur d'espace, a eu des impacts importants sur l'environnement (réduction de l'espace agricole, création de quartiers très dépendants de l'automobile, construction de rocades de contournements...) Il a contribué à la congestion du réseau routier et engendré des coûts élevés en création d'équipements et réseaux. Entre 1971 et 2013, plus de 2 600 ha d'espaces agricoles et naturels ont été utilisés pour répondre à ces besoins. Cette tendance est toutefois à la baisse, puisqu'entre 1971 et 2001 on relevait un taux de consommation annuelle de 75 ha /an servant à produire ces infrastructures routières et ferroviaires, alors que ces dix dernières années ce taux est descendu à 35 ha/an.

Les espaces périurbains du territoire métropolitain se trouvent ainsi soumis à une forte pression foncière par l'arrivée de nouveaux ménages. Comme l'évoque le chapitre consacré aux mobilités, les navettes domiciles-travail ont fortement augmenté, allongées en conséquence d'une urbanisation nouvelle déconnectée des axes lourds de transports. Au sein de ce tissu urbain diffus, de lourdes contraintes pèsent sur la gestion de transports collectifs (étendue du réseau, coût de gestion, faible rentabilité...).

# UNE FAIBLE DENSITÉ DES NOUVELLES OPÉRATIONS EN EXTENSION URBAINE

La densité moyenne des opérations de logements menées de 2010 à 2013 sur le territoire, peut être estimée à 28 logements à l'hectare, à partir des données de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, mais il existe de grandes disparités suivant les territoires et les communes. De manière générale, la construction neuve de logements en extension urbaine est très consommatrice d'espace.

Les opérations de logements à proximité des centres d'agglomération se distinguent avec une densité supérieure à la moyenne. Ainsi, Saint-André, Faches-Thumesnil, Mons-en-Barœul ou encore la Madeleine ont vu leur densité moyenne de logements produits augmenter oscillant entre 70 à 90 logements à l'hectare. Si le territoire communautaire et celui de la Haute-Deûle affichent des densités moyennes relativement similaires de 20 à 35 logements à l'hectare. Dans la Communauté de communes de Weppes et Pévèle Carembault, la densité moyenne tombe à respectivement à 7 logements et à 10 logements à l'hectare.

L'examen d'une quarantaine d'opérations de logements réalisées entre 2004 et 2008, dans les zones d'extension urbaine du schéma directeur, a montré que la densité moyenne de ces programmes s'élevait à environ 13 logements par hectare, avec près de 70% de maisons individuelles non mitoyennes. Ces opérations d'habitat s'inscrivent généralement en rupture avec le tissu urbain existant, radioconcentrique ou linéaire, et avec les formes urbaines traditionnelles des centres bourgs ou des cœurs villageois, plus denses et continues.

Un constat similaire de faiblesse de la densité peut être fait pour nombre de projets économiques très consommateurs d'espace, notamment en raison de la place occupée par le stationnement de surface.

Une densité plus élevée répondrait mieux aux objectifs de développement durable et de maîtrise de l'étalement

urbain, mais aussi aux besoins en logements qui sont loin d'être atteints, et au problème posé par l'augmentation du coût des terrains. Le niveau de densité constaté montre qu'une marge de progression existe, même pour des projets de maisons individuelles respectueux de l'esprit des lieux et soucieux de qualité. De même, dans le cadre de l'élaboration des Plu et conformément aux articles L122-1-2 et L123-1-2 du Code de l'urbanisme, les capacités de densification et de mutation des tissus urbains doivent être analysées dans les espaces délimités en prenant en compte la qualité des paysages et du patrimoine architectural.

## DES FORMES PLURIELLES POUR UNE DENSITÉ ADAPTÉE À LA QUALITÉ UR-BAINE

Même si elle peut être traduite par quelques données, simples en apparence, la densité d'une opération d'habitat est une notion complexe sans relation univoque avec les formes urbaines: fixer une densité bâtie ne prédétermine pas la forme. Ainsi, la résidence Concorde dont les barres peuvent atteindre 16 niveaux a une densité de 120 logements à l'hectare, identique à celle de l'opération des Jardins du Moulin à Seclin dont les constructions les plus élevées atteignent 4 niveaux. De plus, il convient d'ajouter l'idée que la « densité perçue », celle que ressent l'habitant dépend beaucoup de la qualité du travail architectural et paysager, de l'agrément du logement et de son environnement...

La densité ne peut donc se réduire à des normes chiffrées ou à des modèles, qui seraient imposés aux futurs projets. Il s'agit d'un choix à prendre en tenant compte du contexte mais aussi de la limitation de l'étalement urbain et de ses conséquences dommageables. Une densité adaptée pourrait être recherchée différenciée selon les identités des territoires du SCOT.

Des tendances au rassemblement par groupes socialement homogènes se manifestent sur le territoire du SCOT, observées de nombreuses opérations fondées sur la reproduction d'un modèle d'habitat quasi unique. À l'opposé, les opérations de la Haute Borne, à Villeneuve d'Ascq, ou celle du Bois-Habité à Euralille, mêlent les typologies d'habitat (individuel, intermédiaire et collectifs) et associent différents modèles, à l'image de certaines cités-jardins de la première moitié du vingtième siècle, comme celle des « 400 maisons » à Lille par exemple.

Cette diversité des typologies, avec celle des financements, est donc un enjeu pour réussir la mixité dans les nouveaux développements. La mixité des fonctions urbaines au sein des opérations d'habitat est un levier possible pour fabriquer la ville des proximités et des courtes distances.

#### **DES OUTILS À AMÉLIORER**

La densité a été l'un des outils pour mettre en œuvre les préconisations développées par la Métropole européenne de Lille pour faire la « ville intense » (délibération cadre de la MEL du 26 juin 2009). Des seuils, adaptés aux contextes, ont été définis pour les nouvelles opérations de logements, de bureaux et d'activités économiques. Ainsi, des densités minimales brutes - 35 logements par hectare pour l'habitat, COS de 1 pour les immeubles de bureaux et de 0,50 pour les autres activités économiques - ont été préconisées.

La prescription de densité minimale apparait comme un dispositif permettant une limitation plus drastique de l'urbanisation mais une meilleure adaptation des seuils définis pour les nouvelles opérations à leurs contextes environnants parait souhaitable.

La crise du foncier et la perspective d'une raréfaction des ressources énergétiques redonnent souffle et crédibilité à de nouvelles formes permettant de concilier densités plus fortes et qualité du logement : pluralité des typologies au sein d'une même opération, habitat intermédiaire groupant dans les mêmes bâtiments logements collectifs et individuels, maisons de ville, immeubles villas... et bien d'autres formules encore, à inventer. Une étude en cours, lancée en 2015 par l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole pour le territoire de la MEL et de la CC de Weppes, a pour objectif de faire évoluer les connaissances sur la morphologie urbaine, le regard sur des densités et proposer la possibilité d'un PLU morphologique. De plus, la cohérence entre développement et desserte par les transports publics est un objectif majeur, notamment pour répondre aux exigences législatives. Ainsi, le PDU de la MEL met en exergue l'articulation des politiques urbaines avec le système de transports, notamment traduite par des principes de densité renforcée à proximité des principaux arrêts de transports collectifs lourds.

L'accent est également mis sur l'organisation urbaine - valorisation des centralités, des grandes villes aux bourgs et villages, implantation d'équipements et services de proximité, mixité des fonctions, etc. - et sur la qualité des aménagements.

La recherche d'outils optimisés concerne aussi les petites villes, bourgs et villages de la périphérie, dans le respect de leur échelle et de leurs caractéristiques particulières de forme et d'organisation urbaines.

_				_
_ ¬ ı				_



# SYNTHÈSE DES ENJEUX DU SCOT EXPLICATION DES CHOIX RETENUS POUR ÉTABLIR LE PADD ET LE DOO

En réponse à l'article L.141-3 du Code de l'urbanisme, l'explication des choix retenus cidessous synthétise les choix fondateurs du SCOT pris au regard des enjeux établis par le diagnostic territorial.

Le projet général du SCOT de Lille Métropole repose sur une stratégie d'aménagement et d'urbanisme pour les vingt ans à venir qui poursuit deux grands axes d'ambitions :

- développer dynamiser fluidifier ;
- protéger préserver reconquérir.

Loin d'être contradictoires, ces ambitions sont indissociables et s'inscrivent dans la volonté de renforcer l'attractivité du territoire et d'occuper pleinement le rang de métropole européenne.

Pour établir ces choix, le SCOT s'est appuyé sur un diagnostic territorial précis et sur des scénarios choisis selon un principe de réalité. Explicitement définis au travers de grands axes thématiques dans le Projet d'aménagement et de développement durables (PADD), ces choix trouvent une première traduction réglementaire dans les prescriptions et recommandations déclinées au sein du document d'orientation et d'objectifs (DOO).

## UNE MÉTROPOLE TRANSFRONTALIÈRE DANS L'EU-ROPE 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 2012. Il comprend la Métropole Européenne de Lille (1 120 000 habitants), les Communautés de communes Pévèle Carembault (91 700), de la Haute-Deûle (24 100) 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.

Lille assume déjà 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. Cette situation confirme la nécessité de mieux structurer son rôle de capitale régionale au sein d'une grande région élargie.

# UN SCÉNARIO DÉMOGRAPHIQUE QUI MISE SUR L'ATTRACTIVITÉ

La métropole se caractérise par une forte augmentation des ménages malgré une croissance démographique faible largement due à un solde migratoire négatif.

Deux scénarios d'évolution démographique à l'horizon 2035 ont été étudiés : d'une part, le scénario « tendanciel » de l'Insee qui s'appuie sur la poursuite des tendances passées ; d'autre part, le scénario « regain d'attractivité », plus ambitieux, résultant de l'hypothèse d'une réduction du déficit migratoire du territoire.

Selon le scénario « tendanciel », l'augmentation soutenue du nombre des ménages se poursuivrait. En 2035, on compterait 600 000 ménages, soit 80 000 de plus qu'en 2012. Leur taille moyenne passerait de 2,39 personnes par ménage à 2,16 en 2035.

Selon le scénario « regain d'attractivité », la taille des ménages se réduirait aussi légèrement ; le nombre des ménages serait de 634 000 en 2035, soit 114 000 de plus qu'en 2012, ou encore 34 000 de plus qu'avec le scénario « tendanciel ». Selon ce scénario, la croissance démographique passerait de 0,29% par an (2007-2012) à 0,49% par an jusqu'en 2035 grâce à la mise en œuvre de politiques volontaires en faveur de l'attractivité du territoire. Ce niveau resterait bien en deçà des autres grandes métro-

poles françaises, mais il représenterait un fort virage par rapport aux tendances antérieures de la métropole lilloise, voire une rupture totale par rapport à l'évolution au fil de l'eau.

Le SCOT fait le choix du scénario « regain d'attractivité » et engage, pour cela, des politiques en matière de logements, d'économie, de déplacements et de cadre de vie au service du renforcement de son attractivité.

## LA MÉTROPOLE MOSAÏQUE FACE AUX DEFIS DU LOGEMENT

Pour renforcer l'attractivité résidentielle, la qualité du parc de logements est un élément majeur. Il faut, en effet, non seulement inciter à l'arrivée de nouveaux habitants venus d'autres régions, mais aussi pouvoir réduire les mouvements résidentiels vers la périphérie proche de la métropole lilloise.

Actuellement, la construction neuve peine à satisfaire les besoins en logement de la population du territoire. Pour produire une offre de logements suffisamment abondante pour éviter la rareté, facteur de hausse des coûts, le SCOT doit assurer des conditions foncières favorables, en particulier par la maîtrise du foncier, la constitution de réserves et le recyclage de terrains urbains. Cela passe aussi par l'amélioration de la qualité du parc résidentiel (réhabilitation), par la production d'un parc de logements aux typologies adaptées aux caractéristiques de la population (petits ménages, vieillissement...) et par la production de certaines offres spécifiques (étudiants, gens du voyage...).

Le développement de l'offre locative sociale et l'accession sociale restent un enjeu primordial 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.

Le SCOT promeut le développement d'un habitat durable, pour la construction neuve comme pour la réhabilitation, afin de lutter contre la précarité énergétique et, plus largement, pour répondre aux objectifs de réduction des gaz à effet de serre et de sobriété énergétique.

La répartition des ménages apparaît très segmentée sur le territoire. Les difficultés sociales s'accentuent 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. Ces constats confirment la nécessité de prolonger les priorités d'action sur les quartiers en difficul-



tés. Le SCOT incite à poursuivre les efforts de désenclavement et de transformation d'image. Il favorise la mixité sociale dans tous les types de quartiers, en particulier dans les communes les moins dotées en logements sociaux.

## UN 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 qu'elle entend mobiliser : son positionnement géographique, ses clusters engagés dans divers domaines, son important marché de l'emploi, ainsi que la présence de nombreux sièges sociaux. Des points faibles restent cependant 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), ainsi qu'une part limitée de cadres (19% contre 22% à Lyon, ou 25% à Grenoble et Toulouse).

Ainsi, la métropole lilloise s'engage à renforcer ses fonctions métropolitaines, et donc son poids en matière d'activités financières, de services aux entreprises, d'assurances, ou d'enseignement. Le territoire entend valoriser la concentration unique de sièges sociaux du commerce et de la vente à distance. Elle vise à créer les conditions favorables au redéploiement des activités productives et logistiques sur le territoire, en s'appliquant à préparer la transition vers une économie plus durable, « décarbonée ». Pour préparer cette transition, le SCOT mise notamment sur le report progressif du transport de marchandises vers les modes ferroviaires et fluviaux.

Enfin, de manière transversale, le SCOT s'appuie sur l'innovation, la recherche et le développement de filières porteuses, dont le fer de lance est le renforcement de sa politique de pôles d'excellence et son soutien à l'émergence d'une grande métropole universitaire.

Le SCOT promeut le développement de cinq grands écosystèmes économiques, porteurs de développement et d'emplois de tous ordres et capables de réunir l'ensemble des activités métropolitaines. Ces cinq grandes dimensions, incarnant l'avenir économique du territoire, sont constituées de :

- la métropole marchande ;
- la métropole agricole et agro-alimentaire ;
- la métropole productive et durable ;
- la métropole culturelle, créative et touristique;
- la métropole des services à la personne.

Ces écosystèmes se veulent les creusets de nouvelles dynamiques économiques associant les filières historiques du territoire à de nouvelles activités émergentes.

Pour répondre à ces choix en matière de rayonnement et de mobilisation pour l'économie et l'emploi de demain, le SCOT affirme la nécessité de construire un lien puissant entre économie et territoire. Le SCOT assure notamment la disponibilité foncière pour les espaces de développement nécessaires : l'enjeu est surtout de garantir des flux fonciers et immobiliers réguliers et bien dimensionnés.

Ainsi, le SCOT affirme dans ses principes de localisation du foncier et de l'immobilier économiques, la priorité à l'activité en ville et la nécessité de travailler à créer des tissus plus mixtes accueillant l'économie. Son action foncière est majoritairement orientée vers le renouvellement urbain (60% des espaces économiques à venir).

Par ailleurs, le SCOT fait le choix d'un usage plus intensif des fonciers dédiés à l'économie, en renouvellement urbain ou en extension.

Enfin, le SCOT valorise l'ensemble des infrastructures logistiques permettant une alternative au transport routier, que ce soit par la préservation des embranchements ferroviaires ou fluviaux ou par leur mise en réseau dans des secteurs stratégiques du territoire (ex. secteur Port de Lille - Plateforme multimodale de Lomme - Marché d'intérêt national de Lomme).

# L'AGRICULTURE, UNE ACTIVITÉ STRUCTURANTE CONFRONTÉE À DE PROFONDES MUTATIONS ET PRESSIONS

L'agriculture du territoire est diversifiée mais fragile. La protection des espaces agricoles, déjà affirmée par le schéma directeur de 2002, reste tout à fait d'actualité et nécessite d'être renforcée. La forte pression urbaine a entraîné une poursuite de l'artificialisation des sols au détriment, surtout, du foncier agricole (environ 265 ha/an entre 2001 et 2013).

Pour mieux préserver l'agriculture, le SCOT définit des principes guidant l'urbanisation et économisant le foncier : priorité donnée au renouvellement urbain, maîtrise drastique de l'étalement urbain (environ 135 ha/an en moyenne), lutte contre le mitage et l'urbanisation diffuse, optimisation de l'occupation du sol, etc.

La métropole lilloise a la chance de disposer d'espaces agricoles proches et importants qui structurent le territoire et articulent étroitement le rural et l'urbain. Les conditions climatiques, le faible relief et la bonne qualité générale des terres déterminent un potentiel agronomique homogène sur l'ensemble du territoire. Le SCOT s'engage à préserver l'intégrité et la fonction agricoles des grandes plaines dans leur ensemble notamment en définissant des limites à l'urbanisation et en préservant les hémicycles, entités agropaysagères situées aux franges de l'agglomération centrale.

L'agriculture est une dimension majeure de l'économie du territoire, par l'importance des productions réalisées, en lien avec l'industrie agro-alimentaire, et par l'importance des terres cultivées. Le développement d'une économie agricole de proximité à travers les filières d'alimentation en circuit court, et à haute valeur ajoutée constitue un enjeu économique supplémentaire et une opportunité pour le développement de l'agriculture périurbaine.

Le SCOT recherche également un plus grand équilibre entre les besoins agricoles et les objectifs de protection de l'environnement. L'augmentation de la biodiversité des espaces agricoles, par maintien ou création de corridors biologiques, l'utilisation de techniques agricoles respectueuses de l'environnement, de la ressource en eau de la métropole, et économes en produits phytosanitaires devront être favorisées, notamment dans les champs captants du sud de l'agglomération.

Une bonne compatibilité entre les fonctions de loisirs des espaces périurbains et l'activité agricole devra être recherchée.

#### UN TERRITOIRE ÉQUIPÉ

Avec plus de 100 000 étudiants, soit près d'un habitant sur dix, et 15 000 emplois directs, le pôle universitaire est une dimension majeure du territoire. Le SCOT souhaite conforter une métropole universitaire forte, grâce aux universités et aux écoles d'enseignement supérieur. Pour cela, le SCOT déploie des réponses aux besoins de logements-étudiants, à l'intégration de la vie universitaire dans la ville ou encore à la recherche des synergies entre université, recherche et entreprises du territoire.

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. La mise en réseau des équipements culturels et

sportifs est un moyen de mieux répondre à ces besoins. Audelà de cette mutualisation, des aménagements (piscine, bibliothèque, plaine des sports, palais omnisports etc.) feront l'objet de réflexions pour compléter le maillage actuel d'équipements métropolitains.

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

Le SCOT s'attache à construire et organiser du développement commercial confortant les centralités commerciales urbaines, en permettant l'accueil d'une offre commerciale diffuse et en restructurant les pôles commerciaux d'envergure métropolitaine (notamment en incitant à l'élaboration de projets urbains).

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. Le SCOT propose de poursuivre la mise en cohérence de la couverture numérique avec le développement urbain, notamment économique, du territoire.

Pour proposer une offre de proximité et de qualité en services, équipements et espaces publics, le SCOT choisit d'agir sur l'optimisation du maillage et de l'accès aux équipements en renforçant un système de transport performant et en facilitant l'usage des modes alternatifs (piétons, cyclistes etc.).

# UNE MOBILITÉ DÉPENDANTE DE LA ROUTE MAIS DES PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS QUI CHAN-GENT

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 et dans un contexte environnemental, économique et spatial contraint, l'optimisation des infrastructures existantes (routières, ferroviaires, fluviales...) et le maillage des réseaux de transport sont essentiels pour améliorer l'accessibilité de la métropole et accompagner la croissance de la mobilité des personnes comme des marchandises. Le SCOT engage au renforcement des connexions à grandes échelles avec les métropoles françaises et européennes (accès en Train Grande Vitesse, consolidation de la desserte aérienne, amélioration du niveau de services global du réseau autoroutier).

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. Le SCOT choisit d'agir sur les infrastructures routières uniquement pour répondre à des exigences de sécurité et à la volonté d'effacement de quelques points de sérieuse congestion du trafic. Il s'agit aussi de permettre à la route d'être le support d'axes en transport en commun ou modes doux et d'améliorer le cadre de vie des centres bourgs. Le SCOT porte des mesures liées à une meilleure utilisation de la route et de ses usages (covoiturage, auto-partage, transports en commun, transport à la demande, voies dédiées TC...).

En lien avec les projets urbains du territoire, l'offre, la fiabilité et l'attractivité des réseaux ferrés sont à privilégier. Afin d'intensifier les liens vers et depuis les territoires voisins et de participer aux objectifs de report modal, le SCOT améliore les relations entre la métropole lilloise et les territoires voisins en créant de nouvelles portes d'entrées métropolitaines, en renforçant son étoile ferroviaire TER et en inscrivant le projet de Réseau Express Grand Lille (REGL) sur un axe où les flux d'échanges sont nombreux et s'intensifient

La circulation des marchandises, notamment pour le transport longue distance, est vecteur d'attractivité. L'aménagement du canal Seine-Nord Europe est une opportunité forte qui appuie le choix de SCOT de favoriser la circulation des marchandises par le ferroviaire et la voie d'eau en valorisant les sites et équipements intermodaux. C'est aussi l'opportunité de valoriser la position d'interface de la métropole entre les Ports européens et la France.

À l'échelle locale, la fluidité interne du territoire est assurée en soutenant, en fiabilisant et en articulant mieux les transports urbains, périurbains et ferroviaires. Afin de développer l'utilisation des modes doux, l'aménagement et le réaménagement des routes devront également mieux prendre en compte les cheminements des piétons et des cyclistes et assurer une meilleure sécurité et lisibilité de leurs déplacements.

## LA QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE : UN ENJEU MAJEUR

Le diagnostic et l'état initial de l'environnement ont mis en évidence les défis environnementaux que la métropole lilloise doit relever, dont beaucoup sont indispensables pour accroitre son attractivité économique et résidentielle. Pour cela, le SCOT vise l'exemplarité environnementale, comme condition essentielle pour l'atteinte du « regain d'attractivité ».

Dans un territoire mi-agricole, mi-urbain, encore très marqué par son passé industriel et malgré les actions menées depuis une vingtaine d'années, les efforts de reconquête des paysages, des ressources (eau, sol...) et des écosystèmes demeurent considérables. Le SCOT cherche à donner un cadre favorable à ces actions de restauration (à l'exemple de la limitation de l'étalement urbain et du mitage, des choix d'usages du sol, de l'encadrement des opérations nouvelles, des exigences en matière d'assainissement, etc.), toutefois celles-ci nécessitent dans l'avenir la mobilisation de moyens et de partenariats dépassant le cadre des seuls documents de planification.

La nouvelle impulsion que le SCOT souhaite pour la Trame verte et bleue métropolitaine (TVB) est guidée par cette volonté de :

- préserver les ensembles naturels remarquables et poursuivre la reconquête des écosystèmes et des paysages en ville et dans la campagne périurbaine;
- maintenir une agriculture dynamique, diversifiée et proche des centres urbains;
- augmenter l'offre d'espaces de nature et de récréation de taille significative et réduire les temps d'accès vers ces espaces.

Pour répondre à ces impératifs, la trame verte et bleue est conçue comme un réseau écologique multifonctionnel contribuant à la fois à la biodiversité et aux fonctions de loisirs et de bien-être). La TVB est un outil d'aménagement, à mettre au service de la requalification du cadre de vie, de la reconquête des ressources en eau et de la maîtrise des

risques d'inondation. Le SCOT propose également une démarche plus hybride, celle des « hémicycles », sanctuarisant les espaces agricoles au contact des zones urbaines et favorisant leur usage pour les loisirs en bonne intelligence avec l'agriculture.

La sécurisation de la fourniture d'eau potable et la pérennisation des ressources stratégiques est un élément fort du SCOT. Dans l'aire d'alimentation des captages « Grenelle », il encadre les usages du sol et va plus loin que la réglementation existante. Il traduit un projet de développement global, respectueux de la protection de la ressource en eau, en poursuivant les objectifs suivants :

- soutenir l'agriculture et lui donner les moyens d'évoluer;
- étendre l'aire d'influence du Parc de la Deûle ;
- faire de ce territoire un laboratoire d'innovation en matière d'aménagement et de gouvernance;
- accorder développements urbain et économique avec les capacités des infrastructures, au fil de leur évolution.

La métropole lilloise, fortement urbanisée et au cœur de flux importants d'échanges, est particulièrement exposée à certains risques et nuisances : inondation par ruissellement, catiches et sols pollués, pollutions atmosphérique et sonores, notamment le long des axes de transport routier. Cela affecte l'image du territoire, la santé de ses habitants et son cadre de vie. Cet état pourrait s'accentuer du fait de son rôle de capitale d'une région élargie et de ses attentes en matière d'attractivité, mais aussi sous les effets prévisibles du changement climatique.

Pour remédier à cela, le SCOT inscrit dans ses objectifs :

- le renforcement des transports en commun structurants (tram-train, réseau de bus plus performant, capacités des lignes TER, REGL);
- l'optimisation des infrastructures de transport existants et la réalisation de quelques infrastructures nouvelles, permettant d'éviter les flux au sein des centres urbains denses (LINO, CSEL, contournements locaux...);
- la limitation de la consommation de terres agricoles et de l'imperméabilisation des sols;
- la prise en compte des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique dans les choix d'implantation des nouvelles opérations d'aménagement;
- la gestion des pollutions historiques des sols et des friches (la priorité donnée au renouvellement urbain doit contribuer à la résorption des sites concernés);
- la veille aux risques liés aux catiches.

Plusieurs éléments du diagnostic convergent pour faire de la transition énergétique un axe transversal et essentiel du projet de développement :

- un parc de logements ancien associé à des taux de précarité énergétique supérieurs aux moyennes nationales;
- un réseau routier souvent saturé et des modes de déplacement (personnes/marchandises) très dépendants des énergies fossiles, émetteurs de GES et sources de pollution atmosphérique;
- un certain retard dans la mobilisation du potentiel local de production d'énergies renouvelables et de récupération;
- la nécessité d'inscrire le développement économique de la métropole lilloise dans la perspective d'une économie nouvelle (circulaire, collaborative, numérique...).

Le SCOT inscrit des objectifs volontaristes de réhabilitation thermique des bâtiments, qu'il convient d'accompagner par des moyens opérationnels ambitieux.

## UNE MAITRISE DE L'ORGANISATION SPATIALE À RENFORCER

(L'analyse et la justification de la consommation foncière p.209 décrivent de façon détaillée les principes du compte foncier du SCOT au service de la maitrise de l'organisation spatiale)

L'organisation du développement urbain sur la métropole lilloise reste encore trop diffuse et l'étalement urbain toujours important (environ 265 ha en moyenne par an). L'évolution au fil de l'eau porte le risque d'amplifier le déséquilibre entre les centralités historiques et une périurbanisation dispersée et induit des couts financiers, énergétiques et écologiques très important.

Pour éviter ce scénario, le SCOT propose un développement plus « polarisé », l'armature urbaine, s'appuyant sur des polarités desservies par un réseau de transports performants, des espaces agricoles et naturels, limites qualitatives à l'urbanisation et sur le renouvellement urbain, garantie d'une ville mixte, innovante et bien intégrée à son environnement. L'armature urbaine constitue la clé de répartition du développement résidentiel. L'enveloppe de développement économique est distribuée selon les besoins identifiés aux différentes échelles du territoire.

Les espaces situés à proximité des arrêts de transport en commun et des pôles de services sont des espaces stratégiques. Ces espaces permettent d'agir directement sur la qualité de vie et l'intensité des quartiers centraux qui concentrent commerces, services et transports. Le SCOT fait le



choix d'intensifier ces espaces afin d'articuler le peuplement d'une commune aux centralités et transports en commun et d'optimiser ainsi leur usage.

La préservation des ressources, notamment de l'espace agricole et naturel, constitue une ligne de force du SCOT qui fixe des objectifs chiffrés limitant la consommation de l'espace (environ 135 ha en moyenne par an) mais identifie aussi des limites à l'urbanisation notamment au travers de la préservation des hémicycles, entités agro-paysagères situés aux franges de l'agglomération centrale.

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 pour réussir le développement attendu tout en contenant la consommation foncière. Le SCOT reconduit et intensifie les objectifs de renouvellement de la ville existante au travers du recyclage (réaffectation importante, traitement de friche, démolition-reconstruction, projet urbain ...) et de l'optimisation des tissus urbains existants (comblement, dent creuse, réorganisation foncière...).

La carte de synthèse, annexée au Livre I du Rapport de présentation, permet de visualiser les principaux éléments définis dans le SCOT qui doivent organiser le développement spatial du territoire du SCOT dans les vingt prochaines années.





# Analyse et justification de la consommation foncière

CORINE Land	Cover		Occupation du sol
NIVEAU 1	NIVEAU 2	NIVEAU 3	NIVEAU 4
1 Territoires	11 Zones urbanisées	111 Tissu urbain continu	1110 Urbain continu dense
artificialisés			1111 Centre bourg
			1112 Habitat linéaire
			1113 Habitat collectif en milieu
			continu
			1114 Maisons de ville ou maisons
			en bande
		112 Tissu urbain discontinu	1121 Habitat pavillonnaire
			1122 Habitat collectif discontinu
			1123 Habitat rural isolé
			1124 Habitat d'origine minière
			1125 Habitat individuel peu dense
		113 Tissu urbain spécial *	1133 Cimetières
		i i	1134 Emprises scolaires /
			universitaires
			1135 Emprises hospitalières
			1136 Autres emprises publiques
	12 Zones industrielles ou	121 Zones industrielles	1211 Emprises industrielles et
	commerciales	et commerciales	artisanales
	et réseaux de communication		1212 Emprises commerciales
			1213 Emprise parcs tertiaires
			1214 Emprises des bâtiments
			d'activité agricole
			1217 Friches et délaissés urbains
		122 Réseaux routier et ferroviaire et	1221 Réseau routier
		espaces associés	1222 Réseau ferroviaire
			1223 Espaces associés au
			réseau routier
			1224 Espaces associés au
			réseau ferroviaire
		123 Zones portuaires	1230 Zones portuaires
		124 Aéroports	1240 Aéroports, aérodromes
	13 Mines, décharges et	131 Extraction de matériaux	1310 Carrières
	chantiers	132 Décharges	1321 Décharges
			1322 Terrils
		133 Chantiers	1330 Chantiers
			1411 Espaces verts urbains et
	14 Espaces verts artificialisés,	141 Espaces verts urbains	périurbains
	non agricoles	·	1412 Jardins ouvriers
		142 Equipements sportifs et de loisirs	<b>1421</b> Golf
			1422 Equipements sportifs
			1423 Camping, caravaning
2 Territoires	21 Terres arables	211 Terres arables	2111 Cultures annuelles
agricoles		hors périmètres d'irrigation	2112 Maraîchage et serres
			2113 Espaces agricoles non
			cultivés
	22 Cultures permanentes	222 Vergers et petits fruits	2220 Vergers traditionnels
	23 Prairies	231 Prairies	2310 Prairies permanentes
			2311 Prairies temporaires
3 Forêts	31 Forêts	311 Forêts de feuillus	3111 Forêts de feuillus
et milieux			3112 Peupleraies
semi-naturels			3113 Peupleraies récentes
		312 Forêts de conifères	3120 Forêts de conifères
		313 Forêts mélangées	3130 Forêts mixtes
	32 Milieux à végétation	324 Forêt et végétation arbustive	3241 Autres reboisements
	arbustive et/ou herbacée	en mutation	récents
			3242 Coupes forestières
4 Zones humides	41 Zones humides intérieures	411 Marais intérieurs	4110 Espaces associés aux plans
. Londo Hamildod		The fact the	d'eau, Marais
5 Surfaces en eau	51 Eaux continentales	511 Cours et voies d'eau	5110 Cours d'eau et voies d'eau
2 04114000 011 044		512 Plans d'eau	5120 Plans d'eau
		1 1 10110 0 000	1 1 10110 0 000

<sup>\*</sup> classe de niveau 3 n'existant pas dans la nomenclature CORINE Land Cover



# ANALYSE DE LA CONSOMMATION D'ESPACES NATU-RELS, AGRICOLES ET FORESTIERS AU COURS DES DIX ANNÉES PASSÉES

#### **MÉTHODOLOGIE**

# L'exploitation de la Base de l'occupation du sol (OCCsol)

En matière de foncier et plus particulièrement d'extension urbaine, le SCOT utilise « l'artificialisation du sol » comme indicateur d'analyse et de suivi de l'usage du foncier. Cette méthodologie utilise la Base de l'occupation du sol (OCCsol) compatible avec la nomenclature Corinne Land Cover. Cette nomenclature comporte quatre niveaux emboités. Le niveau le plus fin (niveau 4) se décline en 50 postes et est présenté dans la légende ci-contre.

Le socle pour la base de données thématique d'occupation du sol est constitué d'orthophotographies<sup>1</sup> (infrarouge couleur et couleurs naturelles) couvrant l'ensemble du territoire du SCOT de Lille. Ces orthophotographies sont disponibles pour les années 1950, 1960, 1971, 1983, 1994, 2001, 2008, 2013 et 2015. La réalisation de six analyses de l'occupation du sol couvrant le même territoire à des instants temporellement éloignés permet la mesure des changements d'occupation des sols et de la consommation d'espaces naturels et agricoles survenus au cours de la période ciblée.

Élément clé de toute base d'occupation des sols, l'Unité Minimale de Collecte (UMC) détermine l'échelle d'interprétation. Plus celle-ci sera petite et plus l'occupation du sol pourra bénéficier d'une échelle de visualisation fine. L'unité Minimale de Collecte (UMC) de l'occupation du sol du SCOT est de 300 m² (pour comparaison celle de Corine Land Cover est de 250 000 m²), en adéquation avec la nomenclature retenue. La méthode définie pour l'analyse de l'occupa-



Acquisition sur le terrain
L'arrondissement est survolé durant l'été 2012
Les capteurs d'images numériques aéroportés enregistrent les clichés.



Traitement d'image
Orthorectification (corrections des distorsions géométriques au sein d'une photographie aérienne), corrections radiométriques, mosaïquage.



Photo-interprétation et digitalisation
Les photographies aériennes ayant acquis des
qualités métriques, il est désormais possible de
les photointerpréter. La photo-interprétation est
menée en fonction d'une nomenclature.



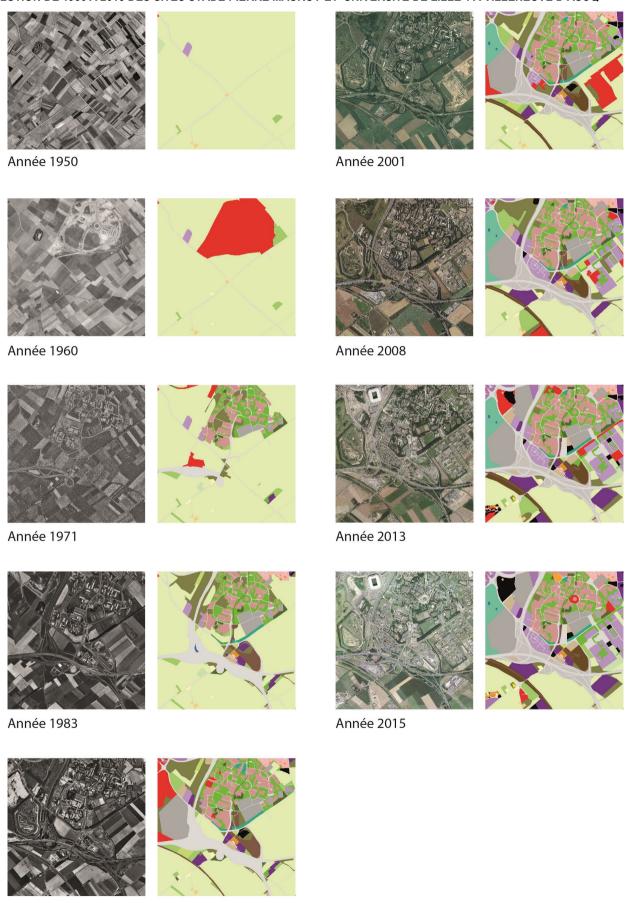
Intégration dans le SIG de l'Agenc Les données d'occupation du sol sont croisée avec d'autres bases de données offrant ainsi de nombreuses possibilités d'analyse.





<sup>1-</sup> Une orthophotographie est une photographie aérienne qui a été traitée pour éliminer les déformations dues aux reliefs et à la perspective.

## ÉVOLUTION DE 1950 À 2015 DES SITES STADE PIERRE MAUROY ET UNIVERSITÉ DE LILLE 1 À VILLENEUVE D'ASCQ



Année 1994

tion du sol dans le territoire du SCOT permet une utilisation à une échelle du 5000<sup>e</sup>.

La photo-interprétation manuelle consiste à dessiner (directement dans un logiciel SIG) un polygone pour chaque type d'occupation du sol identifiée sur les photographies aériennes en couvrant le territoire de manière exhaustive. À chaque polygone est affecté un poste de la nomenclature choisie au préalable : c'est la phase de digitalisation.

Compte tenu des marges d'erreur éventuelles sur les grandes masses, les données issues de la photo-interprétation ont été arrondies au multiple de 5 près.

#### Un outil au service du suivi du SCOT

Sur la base de l'Occupation du sol, est fixée la tache urbaine de référence. La tache urbaine de référence identifie les espaces urbanisés et permet de suivre les objectifs du SCOT en matière de consommation foncière. La localisation à l'intérieur ou en dehors de la tache urbaine de référence permet de qualifier une urbanisation comme relevant du renouvellement ou de l'extension urbaine.

Les espaces artificialisés regroupent les zones urbanisées (habitat, industries, activités, commerces et équipements) dans leur environnement, les réseaux de communication ainsi que les autres sols artificiels non bâtis (chantiers, décharges, carrières, jardins, parcs d'agrément). La tache urbaine de référence, basée sur les espaces artificialisés, délimite « la ville » ; l'extension de celle-ci correspond donc à l'artificialisation d'une surface jusqu'à alors non artificielle ; autrement dit, c'est une surface qui a perdu son état naturel, forestier ou agricole.

Pour pallier l'écart entre la base d'occupation du sol disponible (2013) et la date d'entrée en vigueur du SCOT, les opérations dont le permis de construire a été déposé avant le 31 décembre 2014 ainsi qu'une sélection de ZAC dont le niveau de financement et d'engagement présage une artificialisation prochaine ont été intégrées à la tache urbaine des travaux du SCOT. La tache urbaine de référence du SCOT sera établie définitivement sur la base de l'orthophotographie 2015 (disponible au plus tard à la date d'approbation du SCOT).

#### L'ÉTAT DE L'ARTIFICIALISATION DES SOLS

# Un territoire historiquement urbanisé mais à 50% agricole

En s'appuyant sur l'analyse de l'occupation du sol, on constate que le territoire est déjà marqué par une artificialisation forte dans les années 70. En effet, en 1971, un quart de la surface totale du territoire est occupé par des surfaces urbanisées (habitat, zones économiques, zones commerciales, infrastructures de transport, etc.).

Entre 1971 et 2013, alors que la population du territoire du SCOT de Lille Métropole augmentait de 16%, la surface artificialisée s'est accrue de 56%. Plus de 14 000 ha ont été artificialisés. Cela correspond à une croissance urbaine de 330 ha par an en moyenne sur une période de 42 ans. Ces terrains artificialisés ont été principalement gagnés sur l'espace agricole pour 97 %; les forêts, zones humides et espaces en eau représentant les 3 % restants.

## TABLEAU 1 : ÉTAT DE L'ARTIFICIALISATION DU SOL SUR LE TERRITOIRE SCOT (EN HA) EN 1971, 2001, 2008 ET 2013

Sources: occupation du sol 1971-2013; traitement ADULM 2015.

	1971	2001	2008	2013
Type d'espaces				
Habitat	11 255	16 160	17 045	17 625
Économie	4 340	6 435	6 830	7 235
Infrastructures	4 655	6 545	6 730	6 910
Autres espaces artificialisés	4 195	5 950	6 600	6 495
Espaces agricoles	69 555	57 705	55 590	54 510
Espaces naturels	4 820	6 025	6 025	6 045

# TABLEAU 2: MISE EN PERSPECTIVE DE L'OCCUPATION DES SOLS ET DE LA DÉMOGRAPHIE EN 1971, 2001, 2008 ET 2013

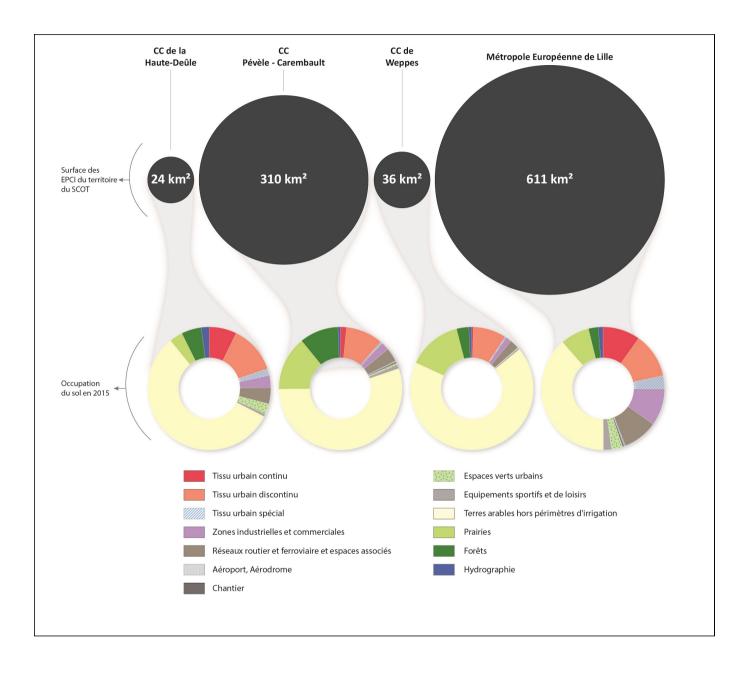
Sources: occupation du sol 1971-2013 // INSEE; traitement ADULM 2015

	1971	2001	2008	2013
Surfaces urbanisées (en ha)	24 445	35 090	37 205	38 265
Population (en nombre d'hab.)	1 074 100	1 175 900	1 224 000	1 251 600

Cependant, malgré une consommation foncière importante et continue, la métropole porte une dimension agricole très forte puisque les espaces agricoles représentent plus de 50% des surfaces du SCOT : 54 510 ha en 2013 (le territoire compte 98 820 ha au total).

Le Schéma directeur de 2002 portait sur le territoire de l'arrondissement de Lille soit neuf communes (10 000 ha) de

## RÉPARTITION SIMPLIFIÉE DE L'OCCUPATION DU SOL EN 2015 PAR INTERCOMMUNALITÉ



moins que l'actuel périmètre du SCOT. Il fixait les possibilités d'extension urbaine à 5 800 ha (3 100 ha pour l'habitat et 2 700 ha à dominante économique). Au terme du schéma directeur, il restait la possibilité d'inscrire environ 2 500 ha à

TABLEAU 3: L'ARTIFICIALISATION DU SOL SUR LE TERRITOIRE SCOT (EN HA) EN 2013

	CCHD	ССРС	ccw	MEL	SCOT
Habitat	480	3 520	335	13 290	17 625
Tissu urbain continu	175	495	15	6 040	6 725
Tissu urbain disconti- nu	305	3 025	320	7 250	10 900
Économie	80	795	55	6 305	7 235
Zones industrielles et commerciales	80	680	55	5 980	6 795
Zones portuaires	0	0	0	70	70
Aéroports, aérodromes	0	115	0	255	370
Infrastructures	105	1 110	85	5 610	6 910
Autres espaces artificialisés	135	770	40	5 550	6 495
Chantiers	0	100	5	240	345
Décharges	0	10	0	10	20
Cimetières, emprises scolaires/ universitaires et hospitalières	40	160	15	2 130	2345
Équipements sportifs, de loisirs	20	320	15	1 290	1645
Espaces verts urbains	65	150	5	1 810	2030
Extraction de matériaux	10	30	0	70	110
Espaces agricoles	1 450	21 635	3005	28 420	54 510
Terres arables hors périmètres d'irrigation	1 365	17 165	2 485	23 720	44 740
Prairies	85	4 455	520	4 685	9 740
Vergers et petits fruits	0	15	0	15	30
Forêts	125	3 180	120	1 570	4 995
Zones humides et espaces en eau	50	210	30	760	1 050

Sources: occupation du sol 1971-2013; traitement ADULM 2015

urbaniser supplémentaires dans les PLU, en prenant en compte les objectifs définis par le Schéma directeur de 2002.

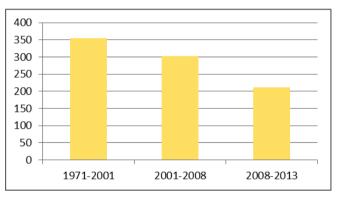
# ÉVOLUTION DE L'OCCUPATION DES SOLS ENTRE 2001 ET 2013

#### Évolution annuelle

Entre 2001 et 2013, l'artificialisation des sols a été en moyenne de 264 hectares par an. Cependant, on observe un ralentissement du rythme annuel moyen en fin de période (302 ha/ an entre 2001 à 2008 ; puis 211 ha/an entre 2008-2013).

# RYTHME ANNUEL MOYEN D'ARTIFICIALISATION DES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES DEPUIS 1971

Sources: occupation du sol 1971-2013; traitement ADULM 2015



Contrairement au développement urbain important entre 1971 et 2001 totalement déconnecté des évolutions démographiques, 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.

TABLEAU 4 : COMPARAISON DU RYTHME ANNUEL MOYEN D'ARTIFICIALISATION ET DE L'ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE

	1971-2001	2001-2008	2008-2013
Progression	+ 44%	+ 6%	+ 3%
Augmentation	+ 9%	+ 4 %	+ 2 %

#### TABLEAU 5 : ÉVOLUTION DE L'OCCUPATION DU SOL SUR LE TERRITOIRE DU SCOT EN MOYENNE ANNUELLE (1971-2013)

Guide pour la lecture du tableau ci-dessous :

En moyenne, 164 hectares par an ont été consacrés à l'habitat entre 1971 et 2001.

En moyenne, 266 hectares par an ne sont plus consacrés à l'agriculture entre 2001 et 2013.

Sources: occupation du sol 1971-2013: traitement ADULM 2015

		2013 ; trai			
Type d'espaces	1971- 2001	2001- 2008	2008- 2013	2001- 2013	1971- 2013
Habitat	164	127	116	122	152
Tissu urbain continu	27	11	17	13	23
Tissu urbain discontinu	137	116	98	109	129
Économie	70	57	81	67	69
Zones industrielles et commerciales	69	56	77	65	68
Zones portuaires	0	1	1	1	0
Aéroports, aérodromes	0	-1	3	1	1
Infrastructures	63	26	36	30	54
Autres espaces artificialisés	58	93	-21	45	55
Chantiers	-7	44	-83	-9	-7
Décharges	0	-0	-3	-1	-0
Cimetières, emprises scolaires/ universitaires et hospitalières	25	24	20	22	24
Équipements sportifs, de loisirs	25	14	29	21	24
Espaces verts urbains	16	8	20	13	15
Extraction de matériaux	-1	3	-5	0	-1
Espaces agricoles	-395	-302	-215	-266	-358
Forêts	24	-3	3	-1	17
Zones humides et espaces en eau	16	3	1	2	12

## Mutation des terres agricoles

L'artificialisation des sols implique pour l'essentiel une mutation des surfaces agricoles du territoire SCOT. On observe qu'un large tiers de ces surfaces s'est transformé en espaces pour l'habitat, essentiellement en tissu urbain discontinu; un deuxième tiers est dévolu à l'économie.

On note une baisse du rythme de transformation des sols vers l'habitat. Le rythme entre 1971 et 2001 était de 164 hectares annuels en moyenne contre respectivement 127 ha entre 2001-2008 et 116 ha entre 2008-2013. A l'inverse, sur la période 2001-2013, on observe une augmentation de la surface annuelle moyenne dédiée à l'économie. Le rythme moyen est de 57 hectares par an entre 2001 et 2008, contre 81 ha entre 2008 et 2013.

Globalement, en 42 ans, l'espace agricole a perdu plus de 15 000 hectares dont 3 200 entre 2001 et 2013. En parallèle, la surface de l'habitat de type urbain discontinu a quasiment doublé passant de 5 500 hectares en 1971 à 10 900 en 2013.

# TABLEAU 6 : DESTINATION DE L'ESPACE AGRICOLE ARTIFICIALISÉ ENTRE 2001 ET 2013

Guide pour la lecture du tableau ci-dessous :

965 hectares soit 31 % des espaces agricoles urbanisés entre 2001 et 2013 sont désormais consacrés à l'habitat dont la grande majorité pour de l'habitat en tissu urbain discontinu. Cela correspond en moyenne à 80 hectares par an d'espaces garicoles devenus des espaces d'habitat.

Destination des surfaces agricoles artificialisées	en ha	en %	en ha/an
Habitat	965	31%	80
Tissu urbain continu	60		
Tissu urbain discontinu	905		
Économie	1 035	33%	86
Infrastructures	265	8%	22
Autres espaces artificialisés	860	28%	72
Total	3 125	100%	260

Sources: occupation du sol 1971-2013; traitement ADULM 2015

# Les autres transformations des destinations des sols

Entre 2001 et 2013, d'autres transformations de l'usage des sols ont eu lieu, en particulier ceux concernant les espaces dédiés à l'habitat et à usage économique. Il est ainsi intéressant de noter que sur le territoire du SCOT, 38 hectares dédiés à l'habitat en 2001 sont devenus des espaces industriels en 2013. Ce phénomène concerne essentiellement la MEL et, dans une moindre mesure, la Communauté de Communes Pévèle-Carembault.

Sur la même période, 259 hectares dédiés à l'économie sont devenus des espaces d'habitat, répartis respectivement à hauteur de 236 ha pour la MEL, 19 ha pour la Communauté de Communes Pévèle-Carembault, 3 ha pour la Communauté de Communes de la Haute-Deûle et 1 ha pour la Communauté de Communes de Weppes.

On note également une mutation de certaines surfaces économiques ou d'habitat en friches ou terrains délaissés. Sur l'ensemble du territoire du SCOT, cela concerne 214 hectares. Ce phénomène est en particulier expliqué par des terrains encore industriels en 2001 qui ont perdu cette vocation suite à des mutations économiques.

#### TABLEAU 7 : DESTINATION DES ESPACES DÉDIÉS À L'ÉCONOMIE ET À L'HABITAT ENTRE 2001 ET 2013 PAR EPCI

Guide pour la lecture du tableau ci-dessous :

Entre 2001 et 2013, 38 hectares d'habitat se sont transformés en espaces économiques dont 35 hectares sur le territoire de la MEL. 27 hectares précédemment consacrés à l'habitat sont devenus des friches\*.

2001-2013	CCHD	ССРС	ccw	MEL	SCOT
Habitat vers Économie	0	3	0	35	38
Habitat vers Friches	0	2		25	27
Économie vers Habitat	3	19	1	236	259
Économie vers Friches	1	7	0	179	187
Friches* vers Habitat	3	10	0	108	121
Friches* vers Économie	1	10	2	120	133

Sources: occupation du sol 1971-2013; traitement ADULM 2015

# Tendances au sein des intercommunalités membres du SCOT

Durant la période 2001-2013, le rythme de l'artificialisation des espaces diffère selon les EPCI. Pour les Communautés de Communes de la Haute-Deûle et de Weppes, le rythme est respectivement de 5,9 et de 4,6 hectares en moyenne par an. Il s'élève, pour la Métropole Européenne Lilloise et la Communauté de Communes de la Pévèle-Carembault, respectivement à 189 et 65 hectares annuels.

Pour la période 2001 – 2013, le tableau ci-dessous exprime l'artificialisation du sol en 12 ans, entre 2001 et 2013.

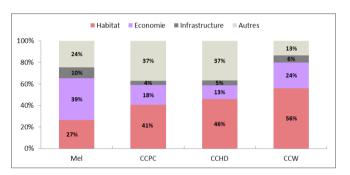
# TABLEAU 8 : COMPARAISON DU RYTHME DE L'ARTIFICIALISATION EN MOYENNE ANNUELLE EN HECTARES

Sources: occupation du sol 1971-2013; traitement ADULM 2015

	CCHD	ССРС	ccw	MEL	SCOT
2001-2008	5,9	78,7	5,1	212,8	302,4
2008-2013	5,9	45,2	3,9	156,1	211,1
2001-2013	5,9	64,7	4,6	189,1	264,4

# COMPARAISON INTERCOMMUNALE DE LA DESTINATION DES ESPACES AGRICOLES ARTIFICIALISÉS (2001-2013)

Sources: Occupation du sol 1971-2013; traitement ADULM 2015



#### Territoire de la MEL

L'évolution de l'artificialisation des sols s'est poursuivie entre 2001 et 2013, consommant une enveloppe de 2 250 hectares d'espaces à vocation agricole. La ventilation de cette consommation d'espaces agricoles se répartit de la manière suivante :

- 27% de cette enveloppe a été consommée pour produire un tissu urbain à vocation habitat (soit 597 ha);
- 39% de cette enveloppe a été consommée pour produire un tissu urbain dédié à l'économie (soit 873 ha);
- 10% de cette enveloppe a été consommée pour produire des infrastructures en comprenant les espaces qui leur sont associés (soit 227 ha);
- 25% de cette enveloppe a été consommée pour produire diverses formes de tissus urbains artificialisés<sup>2</sup> (soit 549 ha). Les chantiers font partie de cette enveloppe et représentent sur la période observée 5% de l'enveloppe artificialisée;
- Le poste de nomenclature « chantiers » est à considérer avec précaution. La durée et le rythme de mise en œuvre des « chantiers » nous obligent à considérer ce poste de nomenclature comme un état transitoire dont les volumes ne sont que des ordres d'idées.

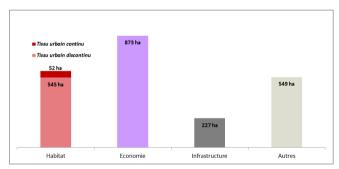
<sup>\*</sup>Friches selon la nomenclature OCCsol : Zones anciennement occupées par des activités économiques (industrielles, artisanales, commerciales) non encore requalifiées et dont l'arrêt de l'activité est visible : détérioration du site, développement d'une végétation spontanée... Secteurs urbains abandonnés autres que friches industrielles ou commerciales: terrains vagues, anciens terrains bâtis rasés, délaissés ferroviaires...

<sup>2-</sup> Ces espaces comprennent les emprises des hôpitaux et équipements scolaires ou universitaires, les espaces verts, les équipements sportifs (...).

TABLEAU 9 : DESTINATION DES ESPACES AGRICOLES ARTIFICIALISÉS ENTRE 2001 ET 2013 SUR LE TERRITOIRE MEL

Type d'espaces	en ha	en %	en ha/an
Habitat	597	27%	50
Tissu urbain continu	52	2%	
Tissu urbain discontinu	545	24%	
Économie	873	39%	73
Zones industrielles et commerciales	849	38%	
Zones portuaires	15	1%	
Aéroports, aérodromes	9	0%	
Infrastructures	227	10%	19
Autres espaces artificialisés	549	25%	46
Extraction de matériaux	13	1%	
Décharges	8	0%	
Cimetières, emprises scolaires/ universitaires et hospitalières	124	6%	
Chantiers	117	5%	
Espaces verts urbains	205	9%	
Équipements sportifs, de loisirs	83	4%	
Total	2 246	100%	187

Sources: occupation du sol 1971-2013; traitement ADULM 2015



Sources: occupation du sol 1971-2013; traitement ADULM 2015

#### <u>Territoires des Communautés de communes</u>

<u>de la Haute-Deûle, de Weppes et de la Pévèle-Carembault</u>
Les évolutions de l'artificialisation des sols varient entre
2001 et 2013 selon les Communautés de Communes de la
Haute-Deûle, de Weppes et de la Pévèle-Carembault. On
observe une artificialisation des sols, consommant une enveloppe d'espaces à vocation agricoles de :

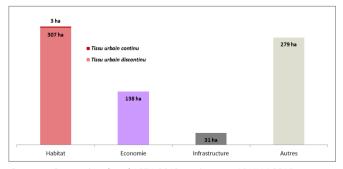
 69 hectares pour la Communauté de Communes de la Haute-Deûle, soit un rythme de 6 hectares par an; 38% étant transformés en espaces dédiés à l'habitat de type urbain discontinu;

- 54 hectares pour la Communauté de Communes de Weppes, représentant un rythme annuel moyen de 5 hectares; 56% passant en tissu urbain discontinu;
- 755 hectares pour la Communauté de Communes Pévèle-Carembault, soit un rythme de plus de 63 hectares par an. On note que 40,3% de ces hectares sont dédiés à de l'habitat de type urbain discontinu en 2013.

TABLEAU 10 : DESTINATION DES ESPACES AGRICOLES ARTIFICIALISÉS ENTRE 2001 ET 2013 SUR LE TERRITOIRE CCPC

Type d'espaces	en ha	en %	en ha/an
Habitat	307	41%	26
Tissu urbain continu	3	0,4%	
Tissu urbain discontinu	304	40%	
Économie	138	18%	12
Zones industrielles et commerciales	134	18%	
Zones portuaires	4	0,5%	
Aéroports, aérodromes	-	-	
Infrastructures	31	4%	3
Autres espaces artificialisés	279	37%	23
Extraction de matériaux	4	0,5%	
Décharges	1	0%	
Cimetières, emprises scolaires/ universitaires et hospitalières	21	3%	
Chantiers	92	12%	
Espaces verts urbains	28	4%	
Équipements sportifs, de loisirs	133	18%	
Total	755	100%	63

Sources: Occupation du sol 1971-2013; traitement ADULM 2015

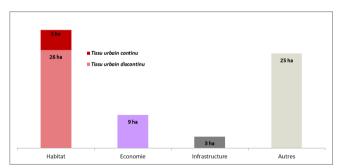


Sources : Occupation du sol 1971-2013 ; traitement ADULM 2015

TABLEAU 11 : DESTINATION DES ESPACES AGRICOLES ARTIFICIALISÉS ENTRE 2001 ET 2013 SUR LE TERRITOIRE CCHD

Type d'espaces	en ha	en %	en ha/an
Habitat	32	46%	3
Tissu urbain continu	5	8%	
Tissu urbain discontinu	26	38%	
Économie	9	13%	1
Zones industrielles et commerciales	9	13%	
Zones portuaires	-	-	
Aéroports, aérodromes	-	-	
Infrastructures	3	5%	0
Autres espaces artificialisés	25	37%	2
Extraction de matériaux	2	3%	
Décharges	-	-	
Cimetières, emprises scolaires/ universitaires et hospitalières	15	22%	
Chantiers	0	0%	
Espaces verts urbains	7	10%	
Équipements sportifs, de loisirs	1	1%	
Total	69	100%	6
Caaaa . Oaaaattaa al aal 1071 2012 . tua		ND111 N 4 3 C	

Sources : Occupation du sol 1971-2013 ; traitement ADULM 2015

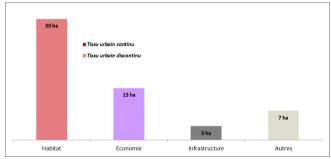


Sources: Occupation du sol 1971-2013; traitement ADULM 2015

TABLEAU 12 : DESTINATION DES ESPACES AGRICOLES ARTIFICIALISÉS ENTRE 2001 ET 2013 SUR LE TERRITOIRE CCW

Type d'espaces	en ha	en %	en ha/an
Habitat	30	56%	3
Tissu urbain continu	-	-	
Tissu urbain discontinu	30	56%	
Économie	13	24%	1
Zones industrielles et commerciales	13	24%	
Zones portuaires	-	-	
Aéroports, aérodromes	-	-	
Infrastructures	3	6%	0
Autres espaces artificialisés	7	14%	1
Extraction de matériaux	-	-	
Décharges	-	-	
Cimetières, emprises scolaires/ universitaires et hospitalières	2	3%	
Chantiers	2	3%	
Espaces verts urbains	4	7%	
Équipements sportifs, de loisirs	0,3	1%	
Total	54	100%	5

Sources : Occupation du sol 1971-2013 ; traitement ADULM 2015



Sources: Occupation du sol 1971-2013; traitement ADULM 2015

_				_
_ ¬ ı				_



### JUSTIFICATION DES OBJECTIFS CHIFFRÉS DE LIMITATION DE LA CONSOMMATION COMPRIS DANS LE DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS

Les dispositions de nature à limiter et maîtriser la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers sont réunies au sein du chapitre du DOO « Garantir les grands équilibres du développement ».

Elles s'appuient sur :

- L'armature urbaine, intensifiant l'urbanisation pour les communes les mieux équipées en transports en commun:
- Le compte foncier, déterminant des enveloppes maximales d'urbanisation des espaces naturels et agricoles par territoire;
- La priorité donnée au renouvellement urbain ;
- Des principes de localisation du foncier et de l'immobilier économiques ;
- Une optimisation de la ressource foncière par la valorisation de la mixité fonctionnelle, de densités contextualisées et de variations des formes urbaines.

#### DES OBJECTIFS CHIFFRÉS AMBITIEUX EN MATIÈRE DE LIMITATION DE LA CONSOMMATION FONCIÈRE

Le SCOT de Lille Métropole inscrit dans le DOO des objectifs chiffrés engageant une réduction de moitié du rythme annuel de l'artificialisation observée.

SCÉNARIO	Population	Hectares artificialisés
au fil de l'eau (tendanciel)	+ 80 000 ménages	+ 5 300 ha (soit 265 ha/an)
SCOT (regain attractivité)	+ 114 000 ménages	+ 2 750 ha (soit 135 ha/an)

On constate que malgré un scénario ambitieux en matière d'attractivité (+114 000 ménages à l'horizon du SCOT), les dispositions du DOO engagent une réduction de moitié du

rythme annuel de consommation d'espaces agricoles en moyenne, à échéance du SCOT.

Les objectifs du SCOT en matière de développement urbain (logements à construire, zones d'activités, projets d'infrastructures) ont été traduits quantitativement en besoins fonciers.

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'emprise foncière du Réseau Express Grand Lille actuellement estimée à environ 200 ha n'a pas été prise en compte considérant que ce projet dont la réalisation dépasse l'horizon du SCOT est susceptible de changements importants.

#### L'ARMATURE URBAINE

L'armature urbaine constitue la clé de la répartition du développement résidentiel tandis que l'enveloppe de développement économique est répartie selon les besoins identifiés aux différentes échelles du territoire.

L'armature urbaine se structure de la manière suivante :

- Le cœur d'agglomération centrale comme pôle régional et national à renforcer; l'élargissement de son hyper centre, en tenant compte de son rayonnement marchand et métropolitain;
- Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq et Armentières valorisent le rôle de centres métropolitains;
- Les villes de l'agglomération centrale situées à proximité du cœur métropolitain ou le long de « l'épine dorsale » (correspondant globalement au Grand boulevard), structurent le développement de l'agglomération centrale:
- un ensemble de villes d'appui, situées dans la couronne métropolitaine, accueillent une partie du développe-

ment urbain lié au regain d'attractivité du territoire en raison de la qualité de leur desserte en transports en commun et du niveau de services qu'ils offrent;

- les villes-relais poursuivent leur rôle de polarité moyenne au sein des espaces périurbains selon leur poids et leur rôle actuel et futur;
- les villes et villages durables de la métropole lilloise qui maillent la couronne périurbaine assurent le développement harmonieux et cohérent dans le respect de leur identité rurale ; compte-tenu du dynamisme qu'il connaît actuellement, le territoire de la Pévèle et du Carembault tiendra un rôle particulier dans le développement résidentiel.

#### LE RENOUVELLEMENT DE LA VILLE SUR ELLE-MÊME

Le renouvellement urbain est une dimension majeure pour réussir le développement attendu tout en contenant la consommation foncière. En effet, pour répondre aux besoins fonciers du projet SCOT, le développement urbain s'opèrera en priorité au sein du tissu déjà urbanisé. Les extensions urbaines ont été évaluées au regard des capacités de renouvellement urbain. Sur base de l'analyse d'OCCsol (base des données du suivi de l'artificialisation du sol) et en prenant en compte les différents contextes urbains (de la villecentre à la commune rurale), le foncier en renouvelable mobilisable au sein des villes et villages est estimé à 3 970 ha à l'échelle du SCOT.

Peuvent être distingués deux types de gisements de renouvellement urbain :

- le renouvellement urbain cyclique (RU cyclique), lié à un cycle rapide de la mutation de la ville (densification, reconversion, changement des destinations, dents creuses...);
- le renouvellement urbain résistant (RU résistant), inscrit dans le temps long de la reconversion urbaine (traitement des friches, des délaissés urbains...).

L'enveloppe de renouvellement urbain cyclique correspond à la projection à horizon SCOT du taux annuel de renouvellement urbain observé de 2001 à 2013 selon la base de données de l'Occupation du sol. Cette enveloppe s'élève à

2 000 ha environ.

L'enveloppe de renouvellement urbain résistant correspond au recensement en 2015 des sites de renouvellement urbain qui n'ont pas muté depuis 2001. Ces sites sont essentiellement des friches urbaines et industrielles dont l'importance en surface et certaines contraintes environnementales comme la pollution des sols grèvent la capacité des acteurs de l'aménagement à engager des projets de reconversion. L'enveloppe de renouvellement urbain résistant s'élève à 2 000 ha environ.

Par territoire, les capacités de renouvellement urbain identifiées sont les suivantes :

	Renouvellement urbain				
	Total	Destination	Destination		
	Total	résidentielle et mixte	économique		
EPCI	(ha)	(ha)	(ha)		
CC HAUTE-DEULE	70	60	10		
CC PÉVÈLE CAREMBAULT	230	150	80		
CC WEPPES	20	10	10		
MEL	3650	2 210	1 440		
COURONNE NORD	460	240	220		
COURONNE SUD	390	270	120		
LYS	360	270	90		
WEPPES	330	220	110		
EST	330	220	110		
LILLOIS	590	310	280		
ROUBAISIEN	660	390	270		
TOURQUENNOIS	530	290	240		
TOTAL	3 970	2 430	1 540		

Avec la préconisation de densités contextuelles, la mobilisation de ce gisement de renouvellement de la ville est l'un des leviers principaux pour diminuer de la consommation des terres naturelles et agricoles.

#### LA CONSOMMATION D'ESPACES PAR DESTINATION ET PAR TERRITOIRE

### EVOLUTION DE LA CONSOMMATION D'ESPACE PAR DESTINATION

	Consommation d'espace en extension			
Destination	entre 2001 et 2013	pour le projet de SCOT		
Résidentielle et mixte	122 (hors voiries internes)	78 (y compris voiries		
Economique	67 (hors voiries internes)	54 (y compris voiries		
Infrastructures	30 (chiffre incluant les voiries internes des zones de développement urbain)	7 (uniquement pour les grands projets d'horizon SCOT et hors REGL)		
Grands équipements, délaissés urbains, carrières	45	pas de compte foncier, intégré aux destinations mixte ou économique selon les cas		
Total	264	137		

### EVOLUTION DE LA CONSOMMATION D'ESPACE PAR TERRITOIRE (HORS INFRASTRUCTURES)

	1	<u> </u>	
	Consommation d'e	space en extension	
	entre 2001 et 2013	pour le projet	
Destination	en ha/an	de SCOT en ha/an	
	(hors voiries	(y compris voiries	
	internes)	internes)	
CC Haute-Deûle	5,6	4	
CC Pévèle-			
Carembault	60,9	28	
CC Weppes	4,3	2,5	
MEL	20.2	10,7	
Couronne nord	20,2	10,7	
MEL	22.2	20.7	
Couronne sud	32,3	20,7	
MEL Lys	29,2	17,7	
MEL Weppes	22,1	22,3	
MEL Est	21,8	10,4	
MEL Lillois	0,9	1,8	
MEL Roubaisien	20,8	7,8	
MEL	44.2		
Tourquennois	14,2	6,4	
Total	232,3	132,5	





Articulation du SCOT avec les documents mentionnés à l'article L 131-1 et L 131-2

_				_
_ ¬ ı				_





### **SOMMAIRE**

LE CADRE JURIDIQUE DE L'ARTICULATION	227
LA RÉGLEMENTATION ENVIRONNEMENTALE	229
LES DOCUMENTS AVEC LESQUELS LE SCOT DOIT ÊTRE COMPATIBLE	231
Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Artois-Picardie	231
Le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) du bassin Artois-Picardie	235
Le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de la Lys	238
Le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de la Scarpe aval	241
Le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) des bassins de la Marque et la Deûle	243
La charte du parc naturel régional (PNR) Scarpe-Escaut	243
Le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport Lille-Lequin	247
LES DOCUMENTS QUE LE SCOT DOIT PRENDRE EN COMPTE	<b>2</b> 49
Le schéma régional de cohérence écologique – trame verte et bleue (SRCE TVB)	249
Le schéma interdépartemental des carrières	252
Le schéma national d'infrastructures de transport (SNIT)	253
LES AUTRES DOCUMENTS AYANT GUIDÉ L'ÉLABORATION DU SCOT	255
Le schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT)	255
Le schéma régional climat air énergie (SRCAE)	256
Le plan de protection de l'atmosphère (PPA) du Nord-Pas-de-Calais	258
Le plan climat énergie territorial (PCET) de la Métropole	259
Le schéma directeur des espaces naturels sensibles (ENS) du Nord	260
Les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'Etat, du Département et de la Métropole	261
Le Plan de déplacement urbain	
Articulation avec les SCOT voisins	261

_				_
_ ¬ ı				_





### LE CADRE JURIDIQUE DE L'ARTICULATION

Le présent chapitre du rapport de présentation a pour objet de décrire l'articulation du SCOT avec les autres documents, plans et programmes dans le sens des dispositions prévues à l'article L141-3 du code de l'urbanisme qui prévoit que le rapport de présentation « décrit l'articulation du schéma avec les documents mentionnés aux articles L131-1 et L131-2 et les plans ou programmes mentionnés à l'article L122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ».

En application de ces dispositions le SCOT doit être compatible avec :

- les règles générales du fascicule du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), pour celles de leurs dispositions auxquelles ces règles sont opposables. Ce schéma créé par la loi sur la nouvelle organisation territoriale de la République d'août 2015 n'existe pas pour l'instant en région. La Région Nord-Pas-de-Calais s'était dotée d'un schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT) au sens de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire du 25 juin 1999;
- la charte du parc naturel régional Scarpe-Escaut;
- les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Artois-Picardie;
- les objectifs de protection définis par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE), de la Lys et de la Scare aval, un SAGE étant par ailleurs en cours d'élaboration sur le bassin Marque-Deûle;
- les objectifs de gestion des risques d'inondation définis par le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) du bassin Artois-Picardie ainsi qu'avec les orientations fondamentales et les dispositions de ce plan définies en application des 1° et 3° de l'article L.566-7 du code de l'environnement;
- les dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes, concernant l'aéroport Lille-Lesquin.

#### Il doit prendre en compte :

- les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) (voir ci-dessus);
- le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) du

- Nord Pas de Calais (ce schéma a été annulé par le TA de Lille le 26 janvier 2017. Son actualisation était par ailleurs programmée dans le cadre de l'élaboration du SRADDET de la nouvelle région Haut de France, dont la finalisation est prévue fin 2018);
- les programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements et services publics ;
- le schéma régional des carrières. Ce schéma a été instauré par la loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR) de mars 2014. Ce schéma n'est pas encore élaboré mais il existe un schéma interdépartemental des carrières élaboré avant cette nouvelle disposition.

L'élaboration du SCOT est également guidée par d'autres documents, plans et programmes, parmi lesquels on peut citer le schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRADDT), le schéma régional climat, air et énergie (SRCAE), le plan de protection de l'atmosphère (PPA), le plan climat énergie territorial (PCET) de la Métropole, le schéma directeur des espaces naturels sensibles, les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), le Schéma national des infrastructures de transport (SNIT).

« Concernant le territoire dit des champs captants au Sud de Lille, deux autres documents ont fortement influencé les dispositions du SCOT :

L'arrêté de déclaration d'utilité publique en date du 25 juin 2007, qui instaure le périmètre de protection immédiate et régit les activités et occupations des sols dans les périmètres de protection rapprochée;

L'arrêté en date du 25 juin 2007, qualifiant d'intérêt général la création d'une zone de protection destinée à maîtriser l'urbanisation autour des champs captants au sud de Lille, retranscrit depuis dans les documents d'urbanisme applicables sur le territoire des communes concernées. »

Parallèlement, conformément à l'article L142.1 du code de l'urbanisme, doivent être compatibles avec le document d'orientation et d'objectifs (DOO) du SCOT :

- les plans locaux d'urbanisme (PLU ou PLUi), les cartes communales;
- le plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV), ;
- le programme local de l'habitat (PLH) ;

- le plan de déplacements urbains (PDU);
- les périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains, ;
- les opérations foncières et les opérations d'aménagement suivantes: les zones d'aménagement différé (ZAD) et les périmètres provisoires de zones d'aménagement différé, les zones d'aménagement concerté (ZAC); les lotissements, remembrements réalisés par des associations foncières urbaines, constructions soumises à autorisation, lorsque ces opérations ou constructions portent sur une surface de plancher de plus de 5 000m²; la constitution par des collectivités et établissements publics de réserves foncières de plus de 5 hectares et d'un seul tenant;
- les autorisations d'exploitations commerciales définies à l'article L752-1 du code du commerce;
- les autorisations concernant les établissements cinématographiques définies à l'article L212-7 du Code du cinéma et de l'image animée.





### LA RÉGLEMENTATION ENVIRONNEMENTALE

Les objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national sont traduits dans de nombreux textes que le SCOT doit respecter. Ils sont pour l'essentiel d'entre eux présentés dans l'état initial de l'environnement en préambule à chaque chapitre thématique. On ne rappellera ici que les principaux :

- Convention européenne du paysage ratifiée par la France en octobre 2005, loi du 2 mai 1930 relative à la protection des monuments naturels et des sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, loi du 31 décembre 1913 sur les monuments historiques,
- Directives européennes Habitats, faune, flore (1992) et Oiseaux (1979), lois « Grenelle » du 3 août 2009 et 12 juillet 2010 instaurant notamment l'élaboration d'une trame verte et bleue sur l'ensemble du territoire national (déclinée à l'échelle régionale dans le schéma régional de cohérence écologique),
- Directive cadre sur l'eau du 23 octobre 2000, loi sur l'eau et les milieux aquatiques du 30 décembre 2006 (déclinées dans le schéma départemental d'aménagement et de gestion des Eaux du bassin Artois-Picardie),
- Directive européenne du 23 octobre 2007 relative à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation transposé en droit français à travers la loi portant engagement national pour l'environnement du 12 juillet 2010 (et déclinée dans le plan de gestion des risques d'inondation à l'échelle du bassin Artois-Picardie),
- Loi relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages du 30 juillet 2003, et directive Seveso,
- Protocole de Kyoto de 1997 entré en vigueur le 16 février 2005, paquet énergie-climat adopté en décembre 2008 par le Parlement européen et renouvelé et renforcé en 2014, loi de programmation fixant les orientations de la politique énergétique (POPE) du 13 juillet 2005, loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996, volet énergie-climat des lois Grenelle (décliné à l'échelle régionale dans le schéma régional climat air énergie), loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TE-CV) du 17 août 2015
- Loi relative à la lutte contre le bruit du 31 décembre 1992, directive européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, transposé en droit français par ordonnance en 2004.
- Directive européenne du 19 novembre 2008 relative

aux déchets traduite en droit français par ordonnance en 2010, volet déchets des lois Grenelle.

Tous ces textes, ainsi que les différents schémas, plans et programmes qui les déclinent (voir ci-après) ont été pris en compte par le SCOT dans ses choix.

En cohérence avec la convention européenne du paysage, qui encourage les autorités publiques à adopter des politiques et mesures de protection, de gestion et d'aménagement des paysages qui contribuent à la qualité du cadre de vie, le SCOT reconnaît la richesse et la diversité du patrimoine et des paysages, qu'il s'agisse du patrimoine du quotidien ou emblématique, des paysages de proximité aux grands paysages. Le SCOT intègre le paysage dans son ambition plus globale de qualité du cadre de vie et de développement de l'attractivité du territoire pour les habitants et les touristes. Ainsi, il promeut une meilleure connaissance de ce patrimoine, dans un double objectif de valorisation et de prise en compte de la trame existante, et de développement d'un patrimoine contemporain. Il préserve et met en valeur les grands espaces paysagers et les vues remarquables, également à reconquérir le cas échéant. Il s'attache à un traitement qualitatif des franges urbaines afin de créer une interface réussie entre espaces agricoles et urbains, et des entrées d'agglomération ou de villes et villages à mettre en scène. Il précise ces objectifs pour les hémicycles, espaces à vocation agricole aux franges de l'agglomération centrale, où la pression d'urbanisation est particulièrement forte.

Par l'identification, la préservation et la reconquête d'une armature verte et bleue, le SCOT s'inscrit dans la perspective de mise en réseau des espaces naturels telle que définie au niveau européen (directive Habitats), et aujourd'hui déclinée en France par la « trame verte et bleue » instaurée par le Grenelle de l'environnement et les orientations nationales relative à la trame verte et bleue (déclinée à l'échelle régionale dans le SRCE – voir plus loin).

Le SCOT contribue aussi à l'atteinte des objectifs de bon état des milieux aquatiques et ressources en eau souterraine définis par la directive cadre sur l'eau et précisés par le SDAGE (voir plus loin) en adoptant des mesures visant à la préservation des milieux aquatiques et humides, à la reconquête, la préservation et la gestion économe des ressources. Les orientations fixées par le SCOT pour préserver les zones

naturelles inondables et réduire la vulnérabilité des secteurs déjà urbanisés répondent aux objectifs stratégiques de la directive européenne du 23 octobre 2007 relative à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation, déclinés dans le PGRI (voir plus loin).

En termes de risques technologiques, le SCOT respecte le cadre fixé par la législation communautaire et nationale en adoptant les mesures appropriées pour maîtriser la localisation des entreprises à risque et l'urbanisation à proximité des celles-ci.

Le SCOT apporte sa contribution aux objectifs d'efficacité énergétique et de lutte contre le changement climatique portés aux échelles mondiale, européenne et nationale par de nombreux textes, et déclinés à l'échelle régionale dans le SRCAE : il accompagne notamment par ses orientations l'ambition de développement des modes alternatifs à la voiture, de valorisation des potentiels en énergies renouvelables, de conception d'aménagements urbains plus denses et moins consommateurs d'espace et d'énergie, de prise en compte des zones de forte exposition potentielle à la pollution, d'adaptation au changement climatique dans la conception des espaces urbains...

Dans la continuité de la directive européenne du 25 juin 2002, le SCOT participe à l'effort de réduction des nuisances sonores : maîtrise des besoins de déplacements, développement des modes alternatifs à la voiture, réduction des nuisances dans les zones les plus exposées et préservation des zones de calme identifiées par les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

Enfin, le SCOT invite à poursuivre les efforts de réduction de la production des déchets, de valorisation et d'optimisation des systèmes de collecte, de prise en compte des enjeux énergie-climat pour les nouveaux équipements.





### LES DOCUMENTS AVEC LESQUELS LE SCOT DOIT ÊTRE COMPATIBLE

#### LE SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SDAGE) ARTOIS-PICARDIE

Le SDAGE Artois-Picardie pour la période 2016-2021 a été approuvé par arrêté du Préfet du Nord-Pas-de-Calais, coordinateur du bassin, en novembre 2015. Il définit des objectifs de qualité et de quantité pour les eaux superficielles et souterraines exprimés par l'échéance d'atteinte du bon état (ou bon potentiel) : 2015 comme exprimé par le Directive cadre sur l'eau ou report en 2021 ou 2027.

Le SDAGE définit également des orientations fondamentales et dispositions visant à l'atteinte de ces objectifs. Elles sont déclinées dans un programme de mesures.

Le tableau ci-dessous décrit l'articulation du SCOT avec les orientations fondamentales du SDAGE plus particulièrement en relation avec l'urbanisme et l'aménagement. Sont en outre mentionnées les dispositions déclinant les orientations fondamentales qui visent explicitement les documents d'urbanisme.

De manière globale, le SCOT s'est attaché à prendre en compte les objectifs de bon état des masses d'eau de son territoire. L'ensemble des mesures détaillées ci-dessous doivent concourir aux objectifs tant qualitatifs que quantitatifs définis par le SDAGE pour chaque masse d'eau.

Orientations fondamentales SDAGE	
Dispositions visant l'aménagement du territoire et les documents d'urbanisme	Orientations et objectifs du SCOT en réponse
Enjeu A / Maintenir et améliorer la biodiversité des milieux a	quatiques
A1: Continuer la réduction des apports ponctuels de matières polluantes classiques dans les milieux  A2: Maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies alternatives (maîtrise de la collecte et des rejets) et préventives (règles d'urbanisme notamment pour les constructions nouvelles)  A21: Gérer les eaux pluviales Les orientations et prescriptions des SCOT et des PLU communaux et intercommunaux comprennent des dispositions visant à favoriser l'infiltration des eaux de pluie à l'emprise du projet et contribuent à la réduction des volumes collectés et déversés sans traitement au milieu naturel. La conception des aménagements ou des ouvrages d'assainissement nouveaux intègre la gestion des eaux pluviales dans le cadre d'une stratégie de maîtrise des rejets. Les maîtres d'ouvrage évaluent l'impact de leur réseau d'assainissement sur le milieu afin de respecter les objectifs physico-chimiques assignés aux masses d'eau.	Le SCOT pose le principe d'une gestion durable des eaux pluviales le plus en amont possible (surfaces imperméabilisées limitées, infiltration privilégiée en tenant compte de la préservation des ressources en eau souterraine en présence de captages d'eau potable).  Il demande que le développement urbain soit en adéquation avec les capacités et performances des systèmes d'assainissement.
A3 : Diminuer la pression polluante par les nitrates d'origine agricole sur tout le territoire	Le SCOT encourage les pratiques agricoles contribuant à la reconquête des cours d'eau et respectueuses des ressources en eau souterraines.
A4 : Adopter une gestion des sols et de l'espace agricole permettant de limiter les risques de ruissellement, d'érosion, et de transfert des polluants	Le SCOT préserve les éléments fixes du paysage réduisant et freinant le ruissellement.

A5 : Préserver et restaurer la fonctionnalité des milieux aquatiques dans le cadre d'une gestion concertée (prise en compte et respect de l'espace de bon fonctionnement des cours d'eau)  A6 : Assurer la continuité écologique et sédimentaire  A7 : Préserver et restaurer la fonctionnalité écologique et la biodiversité  A8 : Réduire l'incidence de l'extraction de matériaux de carrières	Dans le cadre de la trame bleue, le SCOT fixe des objectifs de reconquête écologique des cours d'eau et de préservation de leur caractère naturel, y compris du réseau secondaire. Le SCOT demande la résorption des points de conflit entre les corridors et les éléments fragmentant, en particulier sur les cours d'eau.  Le SCOT prend en compte l'enjeu particulier de la Lys identifié comme à enjeu pour les poissons migrateurs sur le long terme, et classé en liste 1 au titre de l'article L214-17 du code de l'environnement.  Le SCOT précise que l'ouverture éventuelle de nouvelles carrières ne doit pas porter atteinte à la trame verte et bleue.  Il incite à l'utilisation de matériaux alternatifs à ceux extraits du sous-sol et par là contribue à réduire la pression exercée, y compris hors territoire du SCOT (qui produit peu de matériaux).
A9: Stopper la disparition, la dégradation des zones humides à l'échelle du bassin Artois-Picardie et préserver, maintenir et protéger leur fonctionnalité  A91: Eviter l'implantation d'habitations légères de loisirs dans le lit majeur des cours d'eau  Les SCOT, les PLU communaux, les PLU intercommunaux et les cartes communales prévoient les conditions nécessaires pour préserver les zones humides et le lit majeur des cours d'eau de toute nouvelle implantation, y compris les habitations légères de loisirs (définies dans l'article R 111-31 du code de l'urbanisme), qui entraîneraient leur dégradation. L'Etat et les collectivités locales prennent des dispositions harmonisées à l'échelle du bassin afin d'éviter la sédentarisation d'habitations légères de loisirs dans les zones humides et le lit majeur des cours d'eau.  A92: Prendre en compte les zones humides dans les documents d'urbanisme  Les documents d'urbanisme (SCOT, PLU et cartes communales) et les décisions administratives dans le domaine de l'eau prennent en compte les zones humides en s'appuyant notamment sur la carte des zones à dominante humide et les inventaires des SAGE.  A92: Préciser la doctrine « éviter, réduire, compenser » sur les dossiers zones humides au sens de la police de l'eau  Définition d'un principe de compensation de l'impact résiduel des projets sur les zones humides en prévoyant par ordre de priorité: restauration de zones humides équivalentes sur le plan fonctionnel, à hauteur de 150 % minimum de la surface perdue, la création de zones humides équivalentes sur le plan fonctionnel, à hauteur de 100 % minimum de la surface perdue.	Le SCOT intègre les zones humides à sa trame verte et bleue, sur la base des zones à dominante humide identifiées dans le cadre du SDAGE et des connaissances locales existantes et à venir, notamment dans le cadre des SAGE. Il définit les objectifs visant à leur préservation.  Il précise qu'il faut chercher en priorité à éviter les impacts sur les zones humides et dans le cas où un projet, sans alternative possible, impacterait une zone humide il en demande la justification et la mise en œuvre de mesures compensatoires des impacts résiduels.
A10 : Poursuivre l'identification, la connaissance et le suivi des pollutions par les micropolluants nécessaires à la mise en œuvre d'actions opérationnelles  A11 : Promouvoir les actions à la source de réduction ou de suppression des rejets de micropolluants	Le SCOT fait de la reconquête de la ressource en eau un axe fort du projet, en particulier dans l'aire d'alimentation des captages. Il fixe l'objectif d'agir sur les pollutions existantes.  Dans les zones les plus vulnérables de l'aire d'alimentation de captage il impose la réalisation d'une étude impact préalablement à l'ouverture à l'urbanisation de secteurs nouveaux, devant aborder notamment la question des pollutions. Il demande également la mise en œuvre de performances environnementales renforcées pouvant contribuer à la prévention des pollutions.
A12 : Amélioration les connaissances sur l'impact des sites pollués	En privilégiant le renouvellement urbain, le SCOT contribue à la résorption des friches et à la pollution liée.



#### Enjeu B / Garantir une eau potable en qualité et en quantité satisfaisante

B1 : Poursuivre la reconquête de la qualité des captages et préserver la ressource en eau dans les zones à enjeu eau potable définies dans le SDAGE

B11: Préserver les aires d'alimentation des captages
Les documents d'urbanisme (SCOT, PLU et cartes communales) ainsi que les PAGD et règlements des SAGE contribuent à la préservation et la restauration qualitative et quantitative des aires d'alimentation des captages situées dans les zones à enjeu eau potable.

Le SCOT fait de la reconquête de la ressource en eau un axe fort du projet, en particulier pour l'aire d'alimentation des captages au sud de Lille, qui comprend les captages prioritaires « Grenelle » d'Emmerin. Il définit un ensemble de dispositions visant à agir sur les pollutions existantes, privilégier les espaces naturels et agricoles dans les zones plus sensibles (par la priorité au renouvellement urbain) et accompagner les nouveaux projets (évaluation environnementale, performances environnementales renforcées). Le SCOT recommande des mesures de valorisation des activités et produits agricoles respectueux de la ressource en eau.

B2 : Anticiper et prévenir les situations de crise par la gestion équilibrée des ressources en eau

B22 : Mettre en regard les projets d'urbanisation avec les ressources en eau et les équipements à mettre en place

Dans le but de préserver les milieux naturels et de sécuriser l'approvisionnement en eau de la population (interconnexion, ressources alternatives,...), les collectivités veillent à optimiser l'exploitation des ouvrages de production existants, en prenant en compte les besoins en eau des milieux naturels aquatiques. En particulier, les collectivités établissent des schémas d'alimentation afin de diversifier et sécuriser leur approvisionnement en eau potable, mettre en regard les projets d'urbanisation avec les ressources en eau disponibles et les équipements à mettre en place. Les SCOT, les PLU communaux et les PLU intercommunaux doivent être élaborés en cohérence avec ces schémas d'alimentation

B3 : Inciter aux économies d'eau

B4 : Anticiper et assurer une gestion de crise efficace, en prévision, ou lors des étiages

B5 : Rechercher et réparer les fuites dans les réseaux d'eau potable

B6 : Rechercher au niveau international, une gestion équilibrée des aquifères

Le SCOT fixe des orientations visant à réduire les consommations d'eau et diversifier les sources d'approvisionnement dans l'objectif de sécuriser l'alimentation en eau potable. La déclinaison territoriale de l'ambition de développement doit être appréciée au regard des capacités d'approvisionnement en eau potable. Il est prévu de faire le point sur les solutions mises en place pour la diversification des ressources à l'occasion du premier bilan de la mise en œuvre du SCOT (au plus tard 6 ans après son approbation).

Le SCOT demande d'étudier et faciliter les solutions de récupération des eaux claires, notamment pluviales ou industrielles.

#### Enjeu C / S'appuyer sur le fonctionnement naturel des milieux pour prévenir et limiter les effets négatifs des inondations

C1 : Limiter les dommages liés aux inondations

C11: Préserver le caractère inondable de zones prédéfinies
Les documents d'urbanisme (SCOT, PLU, cartes communales) préservent le caractère
inondable des zones définies, soit dans les atlas des zones inondables, soit dans les
Plans de Prévention de Risques d'Inondations, soit à défaut dans les études hydrologiques et/ou hydrauliques existantes à l'échelle du bassin versant ou à partir d'événements constatés ou d'éléments du PAGD et du règlement du SAGE.

C12 : Préserver et restaurer les Zones Naturelles d'Expansion de Crues Le SCOT préserve le caractère naturel ou agricole des zones inondables aujourd'hui non urbanisées (zones d'expansion de crues). Il fixe un objectif de réduction de la vulnérabilité dans les secteurs déjà urbanisés, notamment dans le cadre des opérations de renouvellement urbain.

Il réglemente les remblais et endiguements qui doivent être réservés à l'aménagement de zones d'expansion de crues ou à la protection de lieux déjà urbanisés fortement exposés.

C2 : Limiter le ruissellement en zones urbaines et en zones rurales pour réduire les risques d'inondation et les risques d'érosion des sols et coulées de boues

#### C21: Ne pas aggraver les risques d'inondations

Pour l'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones, les orientations et les prescriptions SCOT, les PLU communaux et intercommunaux comprennent des dispositions visant à ne pas aggraver les risques d'inondations notamment à l'aval, en limitant l'imperméabilisation, en privilégiant l'infiltration, ou à défaut, la rétention des eaux pluviales et en facilitant le recours aux techniques alternatives et au maintien, éventuellement par identification, des éléments de paysage (haies...) en application de l'article L 123-1-5 III 2° du code de l'urbanisme. Les autorisations et déclarations au titre du code de l'environnement (loi sur l'eau) veilleront à ne pas aggraver les risques d'inondations en privilégiant le recours par les pétitionnaires à ces mêmes moyens.

Le SCOT pose le principe d'une gestion durable des eaux pluviales le plus en amont possible (surfaces imperméabilisées limitées, infiltration privilégiée) afin notamment de ne pas aggraver le ruissellement.

Le SCOT préserve les éléments fixes du paysage réduisant et freinant le ruissellement.

C3: Privilégier le fonctionnement naturel des bassins versants

C4 : Préserver et restaurer la dynamique naturelle des cours d'eau C41 : Préserver le caractère naturel des annexes hydrauliques dans les documents d'urbanisme

Les documents d'urbanisme (les SCOT, les PLU communaux, les PLU intercommunaux, les cartes communales) et les décisions administratives prises dans le domaine de l'eau au titre du code de l'environnement ou du code rural préservent le caractère naturel des annexes hydrauliques et des zones naturelles d'expansion de crues. Les zones naturelles d'expansion de crues pourront être définies par les SAGE ou les Stratégies Locales de Gestion des Risques d'Inondation (SLGRI) ou les PPRI.

Dans le cadre de la trame bleue, le SCOT fixe des objectifs de reconquête écologique des cours d'eau et de préservation de leur caractère naturel, y compris du réseau secondaire. Il préserve les zones naturelles d'expansion de crues.

Le SCOT souligne la synergie entre la gestion des risques d'inondations et la préservation des milieux, en faisant des zones d'expansion de crues des points d'appui de la trame verte et bleue.

Enjeu D / Protéger le milieu marin (enjeu ne concernant pas le territoire)

#### Enjeu E / Mettre en œuvre des politiques publiques cohérentes avec le domaine de l'eau

- E1 : Renforcer le rôle des Commissions Locales de l'Eau (CLE) des SAGE
- E2 : Permettre une meilleure organisation des moyens et des acteurs en vue d'atteindre les objectifs du SDAGE
- E3: Former, informer et sensibiliser
- E4 : Adapter, développer et rationaliser la connaissance
- E5 : Tenir compte du contexte économique dans l'atteinte des objectifs

Par l'ensemble des orientations qu'il définit relativement aux ressources en eau et milieux aquatiques, le SCOT contribue à une vision plus intégrée des politiques de l'eau, de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme.



## LE PLAN DE GESTION DES RISQUES D'INONDATION (PGRI) DU BASSIN ARTOIS-PICARDIE

Le PGRI du bassin Artois-Picardie a été approuvé par arrêté du Préfet du Nord-Pas-de-Calais, coordinateur du bassin, en novembre 2015. Il définit les objectifs de réduction des conséquences négatives des inondations sur les enjeux humains, économiques, environnementaux et patrimoniaux ainsi que les mesures à mettre en œuvre pour les atteindre. Certaines dispositions relatives à la prévention des inondations sont communes au SDAGE et au PGRI. Le PGRI doit se décliner en stratégies locales de gestion des risques pour les territoires à risque important d'inondation (TRI). Le territoire SCOT est concerné de manière plus ou moins importante par les stratégies de la Marque et la Deûle (TRI de Lille), de la Lys (TRI de Béthune-Armentières), de la Haute-Deûle (TRI de Lens) et de la Scarpe aval (TRI de Douai).

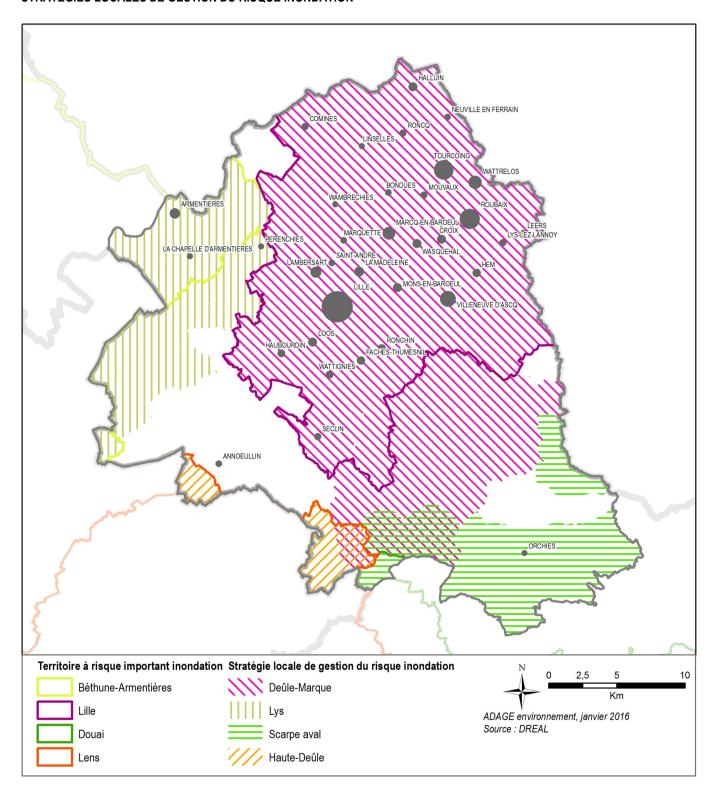
Objectifs principaux des stratégies locales de gestion des inondations :

- Marque-Deûle : une large part du territoire du SCOT est concernée par le TRI et/ou la stratégie locale
  - 1. Faire émerger une gouvernance de la gestion du risque inondation.
  - 2. Encourager l'urbanisme de risque notamment par la bonne prise en compte du risque inondation dans les documents d'urbanisme et le réseau des acteurs de l'aménagement du territoire.
  - 3. Développer la préparation à la gestion de crise par l'élaboration des PCS.
  - 4. Poursuivre et encourager les actions de maîtrise des écoulements y compris en agissant sur le ruissellement en milieu urbain, périurbain et rural.
- Lys: quelques communes du SCOT au nord-ouest sont concernées par le TRI et la stratégie locale
  - 1. Poursuivre les actions de maîtrise de l'aléa, afin de protéger les zones urbanisées contre les crues fréquentes, de préservation et restauration des champs d'expansion de crue dans la plaine, de rétention de l'eau en amont (notamment mobilisation des zones humides pour le stockage).
  - 2. Poursuivre le travail en cours pour couvrir l'ensemble du bassin en plans de restauration et d'entretien des cours d'eau.
  - 3. Élaborer le Plan d'Action pour la prévention des inondations (PAPI), dans la continuité du PAPI 2, de manière à poursuivre les actions de maîtrise de l'aléa, et à mettre en œuvre les priorités identifiées sur les autres axes du PAPI.
  - 4. Finaliser les PPRi prescrits et envisager l'élaboration de PPRi sur les communes à risque pour lesquelles

aucun PPRi n'est prescrit à ce jour (cela ne devrait a priori pas concerner le territoire du SCOT couvert par le PPR Lys).

- Haute-Deûle : quelques communes des communautés de communes de la Haute-Deûle et de Pévèle Carembault sont concernées par le TRI et la stratégie locale
  - 1. Faire émerger une gouvernance de la gestion des risques d'inondation.
  - 2. Inciter à l'élaboration ou l'actualisation des Plans communaux de sauvegarde lorsque cela est nécessaire
- Scarpe aval : une seule commune (Moncheaux) est concernée par le TRI et un nombre plus important par la stratégie locale (cf. carte).
  - 1. Améliorer la connaissance des risques liés au ruissellement et à l'érosion du bassin versant et du risque inondation sur la Scarpe entre écluse Goeulzin et Fort de Scarpe (ce deuxième point ne concernant pas le territoire du SCOT).
  - 2. Réduire l'aléa inondation par une optimisation de la gestion des eaux pluviales, des écoulements en zones urbanisées et rurales, de l'entretien des cours d'eau et par une amélioration de la coordination des ouvrages hydrauliques.
  - 3. Optimiser la prise en compte du risque inondation dans les documents d'urbanisme (SCOT et PLU).
  - 4. Développer la culture du risque du territoire par la conduite d'actions de communication.
  - 5. Poursuivre les actions de gestion de crise déployées sur le territoire et encourager l'élaboration des PCS sur les territoires à enjeux.

#### STRATÉGIES LOCALES DE GESTION DU RISQUE INONDATION





Orientations PGRI Dispositions visant l'aménagement du territoire et les documents d'urbanisme	Orientations et objectifs du SCOT en réponse
Objectif 1. Aménager durablement les territoires et réduire la vuln	érabilité des enjeux exposés aux inondations
Orientation 1. Renforcer la prise en compte du risque inondation dans l'aménagement du territoire  Disposition 1. Respecter les principes de prévention du risque dans l'aménagement du territoire et d'inconstructibilité dans les zones les plus exposées  Disposition 2. Orienter l'urbanisation des territoires en dehors des zones inondables et assurer un suivi de l'évolution des enjeux exposés dans les documents d'urbanisme (SDAGE)  Orientation 2. Développer les actions de réduction de la vulnérabilité, par l'incitation, l'appui technique et l'aide au financement, pour une meilleure résilience des territoires exposés	Le SCOT préserve le caractère naturel ou agricole des zones inon- dables aujourd'hui non urbanisées (zones d'expansion de crues). Il fixe un objectif de réduction de la vulnérabilité dans les secteurs déjà urbanisés, notamment dans le cadre des opérations de re- nouvellement urbain.
Objectif 2. Favoriser le ralentissement des écoulements, en cohére	ence avec la préservation des milieux aquatiques
Orientation 3. Préserver et restaurer les espaces naturels qui favorisent le ralentissement des écoulements Disposition 6. Préserver et restaurer les zones naturelles d'expansion de crues (SDAGE) Disposition 7. Limiter et encadrer les projets d'endiguement en lit majeur Disposition 8. Stopper la disparition et la dégradation des zones humides et naturelles littorales - Préserver, maintenir et protéger leur fonctionnalité (SDAGE) Disposition 9. Mettre en œuvre des plans de gestion et d'entretien raisonné des cours d'eau, permettant de concilier objectifs hydrauliques et environnementaux (SDAGE) Disposition 10. Préserver les capacités hydrauliques des fossés	Le SCOT préserve le caractère naturel ou agricole des zones inondables aujourd'hui non urbanisées (zones d'expansion de crues). Le SCOT intègre les zones humides à sa trame verte et bleue, sur la base des connaissances existantes et à venir, notamment dans le cadre des SAGE. Il définit les objectifs visant à leur préservation Il précise qu'il faut chercher en priorité à éviter les impacts sur les zones humides et dans le cas où un projet sans alternative possible impacterait une zone humide, il en demande la justification et la mise en œuvre de mesures compensatoires des impacts résiduels.  Dans le cadre de la trame bleue, le SCOT fixe des objectifs de reconquête écologique des cours d'eau, y compris du réseau secondaire, et de préservation de leur caractère naturel et de leur rôle dans la prévention des inondations (ainsi que pour les fossés). Il réglemente les remblais et endiguements qui doivent être réservés à l'aménagement de zones d'expansion de crues ou à la protection de lieux déjà urbanisés fortement exposés.
Orientation 4. Renforcer la cohérence entre les politiques de ges-	Ne concerne pas le territoire
tion du trait de côte et de défense contre la submersion marine  Orientation 5. Limiter le ruissellement en zones urbaines et en zones rurales pour réduire les risques d'inondation, d'érosion des sols et de coulées de boues.  Disposition 12. Mettre en œuvre une gestion intégrée des eaux pluviales dans les nouveaux projets d'aménagement urbains (SDAGE)  Disposition 13. Favoriser le maintien des éléments du paysage participant à la maîtrise du ruissellement et de l'érosion, et mettre en œuvre des programmes d'action adaptés dans les zones à risque (SDAGE)	Le SCOT pose le principe d'une gestion durable des eaux pluviales le plus en amont possible (surfaces imperméabilisées limitées, infiltration privilégiée) afin notamment de ne pas aggraver le ruissellement.  Le SCOT préserve les éléments fixes du paysage réduisant et freinant le ruissellement.
Orientation 6. Évaluer toutes les démarches de maîtrise de l'aléa à la lumière des risques pour les vies humaines et des critères économiques et environnementaux.  Disposition 14: Privilégier les aménagements à double fonction, qui visent à remobiliser les zones d'expansion des crues et à reconnecter les annexes alluviales (SDAGE)	Le SCOT souligne la synergie entre la gestion des risques d'inon- dations et la préservation des milieux, en faisant des zones d'ex- pansion de crues des points d'appui de la trame verte et bleue.
Objectif 3. Améliorer la connaissance des risques d'inondation et le	e partage de l'information, pour éclairer les décisions et responsa-
biliser les acteurs  Orientation 7. Améliorer et partager la connaissance de l'ensemble des phénomènes d'inondation touchant le bassin Artois-Picardie, en intégrant les conséquences du changement climatique  Orientation 8. Renforcer la connaissance des enjeux en zone inondable et des dommages auxquels ils sont exposés, comme support d'aide à la décision pour réduire la vulnérabilité des territoires et renforcer la gestion de crise	Ces orientations ne relèvent pas directement des documents d'urbanisme mais plutôt des stratégies locales à venir.
Orientation 9. Capitaliser les informations suite aux inondations	
Orientation 10. Développer la culture du risque, par des interventions	1

Orientation 10. Développer la culture du risque, par des interventions diversifiées et adaptées aux territoires, pour responsabiliser les acteurs et améliorer collectivement la sécurité face aux inondations

Objectif 4. Se préparer à la crise et favoriser le retour à la normale	des territoires sinistrés
Orientation 11. Renforcer les outils de prévision et de surveillance pour mieux anticiper la crise	Ces orientations ne relèvent pas directement des documents d'urbanisme mais plutôt des stratégies locales à venir.
Orientation 12. Développer et renforcer les outils d'alerte et de gestion de crise, pour limiter les conséquences des inondations sur les personnes, les biens et la continuité des services et des activités	
Orientation 13. Concevoir au plus tôt l'après-crise pour faciliter et accélérer la phase de réparation	
Objectif 5. Mettre en place une gouvernance des risques d'inondat	ion instaurant une solidarité entre les territoires
Orientation 14. Favoriser la mise en place de stratégies globales de prévention du risque inondation, à l'échelle de bassins versants hydrographiques cohérents	Ces orientations ne relèvent pas directement des documents d'urbanisme mais plutôt des stratégies locales à venir.
Orientation 15. Structurer et conforter l'organisation de la prise en charge de la compétence GEMAPI à l'échelle des bassins de risques	
Orientation 16. Développer les espaces de coopération interbassins et transfrontaliers	

#### LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SAGE) DE LA LYS

Le SAGE de la Lys, approuvé en août 2010, qui s'étend sur 225 communes, concerne 17 communes du SCOT au nordouest du territoire. Sa mise en révision a été décidée lors de la Commission locale de l'eau de novembre 2015,

notamment pour se mettre en compatibilité avec le SDAGE 2016-2021.

Sont présentés ci-après les thèmes, objectifs du plan d'aménagement et de gestion durable (PAGD) et dispositions du règlement en relation avec l'urbanisme et l'aménagement, ainsi que la manière dont le SCOT aborde ces questions.

Thèmes du SAGE  Objectifs du SAGE en lien avec l'aménagement du territoire et l'urba- nisme  Mesures les détaillant - <u>Dispositions réglementaires</u> Gestion qualitative des eaux	Orientations et objectifs du SCOT en réponse
1. Maîtrise de la pollution d'origine domestique	Le SCOT pose le principe d'une gestion durable des eaux pluviales
Réaliser l'ensemble des plans de zonage en intégrant l'imperméabi-	le plus en amont possible (surfaces imperméabilisées limitées,
lisation	infiltration privilégiée en tenant compte de la préservation des
Améliorer le fonctionnement des réseaux d'eaux usées et des unités	ressources en eau souterraine en présence de captages d'eau po-
de traitement de ces eaux	table), notamment dans l'objectif d'une maîtrise des pollutions
	liées aux systèmes d'assainissement.
	Il demande que le développement urbain soit en adéquation avec
	les capacités et performances des systèmes d'assainissement.
2. Maîtrise de la pollution d'origine industrielle	Le SCOT n'est pas un levier direct pour cette orientation. Cepen-
	dant il recommande la mise en œuvre de chartes pour les zones
	d'activités abordant les problématiques environnementales dans
	toutes leurs dimensions.
3. Maîtrise des pollutions historiques	En privilégiant le renouvellement urbain, le SCOT contribue à la
Mettre en conformité les sites et sols pollués du territoire de la Lys	résorption des friches et à la pollution liée. Il précise que le traite-
	ment des pollutions doit être systématiquement recherché à l'oc-
	casion des opérations d'aménagement.
4. Maîtrise de la pollution d'origine agricole	Le SCOT n'est pas un levier direct pour cette orientation. Cependant
	il encourage les pratiques agricoles contribuant à la reconquête des
	cours d'eau et respectueuses des ressources en eau souterraines.



	I
5. Gestion des sédiments pollués  Améliorer la maîtrise et la gestion des sédiments pollués	Le SCOT fixe une orientation relative à la gestion des sédiments de dragage : privilégier la valorisation lorsque les caractéristiques des
La CLE du SAGE de la Lys recommande aux Maires ou Présidents chargés de conduire l'élaboration ou la révision des PLU et des SCOT d'identifier les sites de stockage des sédiments et d'y appliquer toutes les prescriptions nécessaires à l'atteinte des objectifs de maîtrise et de gestion des sédiments pollués identifiés par le SAGE.	sédiments le permettent, prise en compte des besoins en sites nécessaires à la valorisation ou au stockage.
6. Gestion des effluents organiques produits sur le territoire	Le SCOT n'est pas un levier direct pour cette orientation.
7. Gestion des produits phytosanitaires	Le SCOT n'est pas un levier direct pour cette orientation. Cependant il encourage les pratiques agricoles contribuant à la reconquête des cours d'eau et respectueuses des ressources en eau souterraines.
Gestion quantitative de la ressource en eau	
8. Maîtrise de la qualité de l'eau des captages	Le SCOT fait de la reconquête de la ressource en eau un axe fort du
Protéger la totalité des captages et des prises d'eau potable	projet. Il demande que la déclinaison territoriale de l'ambition de
9. Protection de la ressource en eau souterraine	développement soit appréciée au regard des capacités d'approvi-
Protéger la ressource en eau souterraine	sionnement en eau potable.
S'assurer de la disponibilité des ressources en eau préalablement aux décisions d'aménagement du territoire.	·
10. Gestion quantitative de la ressource	Le SCOT fixe des orientations visant à réduire les consommations
Economiser l'eau	d'eau et diversifier les sources d'approvisionnement dans l'objectif
Optimiser les réseaux de distribution d'eau potable (limitation des	de sécuriser l'alimentation en eau potable. Il est prévu de faire le
pertes)	point sur les solutions mises en place pour la diversification des
11. Sécurisation de la ressource	ressources à l'occasion du premier bilan de la mise en œuvre du
Développer les interconnexions des réseaux de distribution afin de	SCOT (au plus tard 6 ans après son approbation).
sécuriser leur approvisionnement	Le SCOT demande d'étudier et faciliter les solutions de récupéra-
12. Solidarité autour de l'eau	tion des eaux claires, notamment pluviales ou industrielles.
Préservation et gestion des milieux aquatiques	i i
	Dans la cadra de la trama bloue, la SCOT five des objectifs de re
13. Reconquête écologique et paysagère des cours d'eau Restaurer le bon état écologique des cours d'eau du bassin versant	Dans le cadre de la trame bleue, le SCOT fixe des objectifs de re- conquête écologique des cours d'eau et de préservation de leur
	caractère naturel, y compris du réseau secondaire. Le SCOT de-
de la Lys	mande la résorption des points de conflit entre les corridors et les
	éléments fragmentant, en particulier sur les cours d'eau.
14. Préservation et gestion des zones humides	Le SCOT intègre les zones humides à sa trame verte et bleue, sur la
Mieux connaître et inventorier les zones humides et leurs espaces	base des zones à dominante humide identifiées dans le cadre du
de fonctionnalité sur l'ensemble du territoire du SAGE de la Lys pour	SDAGE et des connaissances locales existantes et à venir, notam-
les préserver	ment dans le cadre des SAGE. Il définit les objectifs visant à leur
La prise en compte des zones humides d'intérêt environnemental particulier (ZHIEP)	préservation. En particulier toutes les ZHIEP sont intégrées dans
dans les documents d'urbanisme et de planification est un gage de leur protection	des réservoirs de biodiversité.
pérenne. Les Maires ou Présidents chargés de conduire l'élaboration ou la révision des	Le SCOT précise qu'il faut chercher en priorité à éviter les impacts
PLU et des SCOT sont invités à établir un inventaire cartographique et une hiérarchisation des zones humides de leur territoire.	sur les zones humides et dans le cas où un projet, sans alternative
Les ZHIEP et zones stratégiques pour la gestion de la ressource en eau sont délimitées	
et protégées par le règlement du SAGE.	possible, impacterait une zone humide, il en demande la justifica-
Mettre en place une gestion concertée et durable des zones hu-	tion et la mise en œuvre de mesures compensatoires des impacts
mides et les intégrer dans les politiques d'aménagement du terri-	résiduels.
toire	Le SCOT invite à la mise en œuvre de mesures favorisant la gestion des réservoirs de biodiversité.
15. Prise en compte de l'élément eau dans la valorisation des es-	En l'absence d'espace forestier significatif sur cette partie de son
paces forestiers	
	territoire, le SCOT est peu concerne par ce voiet.
	territoire, le SCOT est peu concerné par ce volet.  Sur le territoire du SCOT, il n'y a que quelques prélèvements indus-
16. Maîtrise des incidences de l'étiage	Sur le territoire du SCOT, il n'y a que quelques prélèvements indus- triels dans la Lys, mais le territoire est alimenté en partie en eau
	Sur le territoire du SCOT, il n'y a que quelques prélèvements indus-

Gestion des risques	
17. Gestion des ouvrages hydrauliques	Le SCOT fixe un objectif de préservation et restauration écologique des cours d'eau, y compris non domaniaux, notamment dans l'objectif de gestion des risques d'inondation.
18. Problématiques spécifiques au bassin minier	Thème ne concernant pas le territoire.
19. Maîtrise des eaux de ruissellement en milieu urbain Maîtriser le volume et améliorer la qualité des eaux de ruisselle- ment en milieu urbain Pour tout projet donnant lieu à une imperméabilisation, la CLE recommande l'étude de solutions alternatives n'occasionnant pas de rejets dans un réseau ou dans un cours d'eau. Intégrer la problématique de la gestion des eaux pluviales dans toute opération de réhabilitation des zones imperméabilisées réalisées avant 1992 et n'ayant pas fait l'objet de mesures de compensation suffisantes au regard de la loi sur l'eau de 1992.	Le SCOT pose le principe d'une gestion durable des eaux pluviales le plus en amont possible (surfaces imperméabilisées limitées, infiltration privilégiée) afin notamment de ne pas aggraver le ruissellement.
20. Maîtrise des écoulements en milieu rural Limiter le ruissellement en milieu rural Toute suppression de haies, talus ou autre élément favorisant l'infiltration de l'eau, devra faire l'objet d'une compensation. La maîtrise des eaux pluviales issues des cons- tructions individuelles et plus particulièrement des constructions non raccordables à un réseau d'eaux pluviales, est un enjeu fondamental de lutte contre les inondations. La CLE recommande aux Maires ou Présidents chargés de conduire l'élaboration ou la révision des PLU de prendre toutes les mesures nécessaires à l'atteinte des objectifs de maîtrise des écoulements d'eaux pluviales. Créer et entretenir des aménagements diffus permettant de limiter le ruissellement (haies sur talus perpendiculaires aux pentes,) et inciter à l'inscription dans les docu- ments d'urbanisme de tout élément du paysage jugé déterminant dans la maîtrise des écoulements.	Le SCOT préserve les éléments fixes du paysage réduisant et freinant le ruissellement.
21. Gestion des crues à l'échelle des sous-bassins versants  Protéger les zones à forts enjeux humains contre les inondations  dans le cadre d'une approche globale et raisonnée  Les projets de rectification de tracés des cours d'eau qui auraient pour conséquence de raccourcir le cheminement hydraulique et d'accélérer la vitesse d'écoulement ne sont envisageables que sous réserve de l'adoption de mesures compensatoires aux effets dûment démontrés. Les processus d'artificialisation et de modifications des sections de cours d'eau (artificialisation des berges, canalisations ouvertes ou enterrées des lits mineurs) devront rester exceptionnels. Utiliser au mieux les capacités régulatrices des cours d'eau en préservant les champs naturels d'expansion de crues et en étudiant les modalités de gestion de ces espaces. Les champs naturels d'expansion de crues sont délimités et protégés par le règlement du SAGE.	Le SCOT préserve le caractère naturel des cours d'eau, devant contribuer à la gestion du risque d'inondation.  Le SCOT préserve le caractère naturel ou agricole des zones inondables aujourd'hui non urbanisées (zones d'expansion de crues), en particulier dans la vallée de la Lys. Les champs d'expansion de crues délimités par le SAGE sont inclus dans des réservoirs de biodiversité du SCOT.
22. Organisation de l'annonce de crues	Le SCOT n'est pas un levier direct pour cette orientation.



#### LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SAGE) DE LA SCARPE AVAL

Le SAGE de la Scarpe aval, approuvé en mars 2009, qui s'étend sur 75 communes, concerne 14 communes du SCOT au sud du territoire (Pévèle). Sa mise en révision a été décidée lors de la Commission locale de l'eau de février 2014.

Sont présentés ci-après les orientations du plan d'aménagement et de gestion durable (PAGD) actuellement en vigueur, ainsi que la manière dont le SCOT aborde ces questions. A noter que le SAGE a été élaboré en 2005 et 2006, en fonction du cadrage réglementaire précédent la loi sur l'eau et les milieux aquatiques du 30 décembre 2006 et le décret d'application du 10 août 2007. En conséquence le SAGE en vigueur ne comporte pas de règlement.

pose le principe d'une gestion durable des eaux pluviales le mont possible (surfaces imperméabilisées limitées, infiltra- légiée). demande d'étudier et faciliter les solutions de récupération claires, notamment pluviales ou industrielles.
fixe des orientations visant à réduire les consommations
diversifier les sources d'approvisionnement dans l'objectif
ser l'alimentation en eau potable. Il est prévu de faire le
les solutions mises en place pour la diversification des res- l'occasion du premier bilan de la mise en œuvre du SCOT
pose le principe d'une gestion durable des eaux pluviales le mont possible (surfaces imperméabilisées limitées, infiltra- légiée, notamment dans le but de permettre la recharge des 'eau souterraines.
s à plus fort enjeu ne sont pas situés dans le périmètre du is contribuent pour certaines à l'alimentation en eau de la le (Pecquencourt). fait de la reconquête de la ressource en eau un axe fort du
n'est pas un levier direct pour cette orientation.
pose le principe d'une gestion durable des eaux pluviales le mont possible (surfaces imperméabilisées limitées, infiltra- légiée en tenant compte de la préservation des ressources puterraine en présence de captages d'eau potable), notam-
d ii a

2B Maîtriser les pollutions d'origine industrielle	Le SCOT n'est pas un levier direct pour cette orientation. Cependant		
2B–M5 : Favoriser la prise en compte de l'environnement et de la qualité des eaux dans	il recommande la mise en œuvre de chartes pour les zones d'activi-		
les zones d'activités et les zones industrielles (démarches volontaires de type PALME).	tés abordant les problématiques environnementales dans toutes		
2B-M6 : Inciter à la dépollution des sites et sols pollués, issus de l'activité industrielle et minière, les plus préjudiciables à la qualité des eaux et des milieux aquatiques.	leurs dimensions.		
primiere, les plus prejudiciables à la qualite des édax et des milieux aquatiques.	En privilégiant le renouvellement urbain, le SCOT contribue à la ré-		
	sorption des friches et à la pollution liée. Il précise que le traitement		
	des pollutions doit être systématiquement recherché à l'occasion		
	des opérations d'aménagement.		
2C Maîtriser les pollutions d'origine agricole	Le SCOT n'est pas un levier direct pour cette orientation. Cependant		
20 Marchiser les politicions à origine agricole	il encourage les pratiques agricoles contribuant à la reconquête des		
	cours d'eau et respectueuses des ressources en eau souterraines.		
	cours a edu et respectaeases des ressources en eau souterraines.		
2D Améliorer la gestion des boues et sédiments	Le SCOT n'est pas un levier direct pour cette orientation.		
2E Améliorer la connaissance	Le SCOT n'est pas un levier direct pour cette orientation.		
Thème 3 - Préservation et valorisation des milieux humides et aquation	ques		
3A Favoriser le maintien des milieux humides	Le SCOT intègre les zones humides à sa trame verte et bleue, sur la		
3A–R1 : Les documents d'urbanisme (cartes communales, POS, PLU) préservent les	base des zones à dominante humide identifiées dans le cadre du		
espaces à enjeux de l'urbanisation. Les espaces définis au cours des inventaires commu- naux s'ajouteront à la liste des espaces à enjeux approuvés par la CLE et devront re-	SDAGE et des connaissances locales existantes et à venir, notam-		
prendre ces objectifs de conservation.	ment dans le cadre des SAGE. Il définit les objectifs visant à leur pré-		
3 –R2 : Les documents d'urbanisme (cartes communales, POS, PLU) préservent les es-	servation. En particulier le marais de Quennebray à Beuvry-la-Forêt,		
paces à enjeux prioritaires de l'urbanisation et prévoient des prescriptions particulières	espace à enjeu prioritaire du SAGE, est intégré aux réservoirs de		
(interdiction des affouillements, d'exhaussement du sol, de drainage) pour permettre de conserver la fonctionnalité des sites. Les espaces définis au cours des inventaires commu-	biodiversité du SCOT.		
naux s'ajouteront à la liste des espaces à enjeux prioritaires approuvés par la CLE et	Il précise qu'il faut chercher en priorité à éviter les impacts sur les		
devront reprendre ces objectifs de conservation.	zones humides et dans le cas où un projet, sans alternative possible,		
3A–R4 : Les documents d'urbanisme prévoient des prescriptions particulières interdisant	impacterait une zone humide, il en demande la justification et la		
la création et l'extension de plans d'eau au sein de la plaine basse de la Scarpe (altitude < 17,5 m IGN 69).	mise en œuvre de mesures compensatoires des impacts résiduels.		
3A–M1 : Les documents d'urbanisme permettent d'assurer la protection des espaces à	Il réglemente les remblais et endiguements qui doivent être réservés		
enjeux et à enjeux prioritaires, par exemple en les classant en espaces naturels à proté-	à l'aménagement de zones d'expansion de crues ou à la protection		
ger.	de lieux déjà urbanisés fortement exposés.		
3A-M2: Inciter les documents d'urbanisme à prévoir des prescriptions particulières (interdiction des affouillements, d'exhaussement du sol, de drainage) pour permettre de			
onserver la fonctionnalité des espaces à enjeux.	des réservoirs de biodiversité.		
3B Préserver et améliorer la qualité biologique des milieux humides	des reservoirs de biodiversité.		
et aquatiques			
3C Lutter contre les espèces invasives			
3D Protéger et réhabiliter les cours d'eau et leurs berges	Dans le cadre de la trame bleue, le SCOT fixe des objectifs de recon-		
3D–R1 : Veiller dans les PLU à préserver de l'urbanisation les zones bordant les cours	quête écologique des cours d'eau et de préservation de leur carac-		
d'eau. Dans le cas contraire, le justifier.	tère naturel, y compris du réseau secondaire.		
3D-M3 : Inciter à la préservation des fossés existants dans la mesure où ils ne nuisent pas à la fonctionnalité des espaces à enjeux et à enjeux prioritaires.	Il réglemente les remblais et endiguements qui doivent être réservés		
a la jonctionnante des espaces à enjeux et à enjeux prioritaires. 3D-M5 : Ne pas autoriser, hors zones urbanisées, les endiguements et éviter le régalage	à l'aménagement de zones d'expansion de crues ou à la protection		
des boues issues de curage en haut de berges.	de lieux déjà urbanisés fortement exposés.		
3E Améliorer la circulation et la reproduction piscicoles	Le SCOT demande la résorption des points de conflit entre les corri-		
o z / milenen en la en calatien et la repredaction production	dors et les éléments fragmentant, en particulier sur les cours d'eau.		
3F Améliorer la connaissance	Le SCOT invite à préciser les périmètres des zones humides en s'ap-		
3F-M1 : Compléter par des inventaires communaux la cartographie des espaces à enjeux	puyant notamment sur les études menées localement.		
et à enjeux prioritaires.	,		
3F-M2 : Inciter à définir les enjeux sur les zones à doutes.			
Thème 4 - Maîtrise des écoulements et lutte contre les inondations			
4A Gérer les eaux pluviales	Le SCOT pose le principe d'une gestion des eaux pluviales le plus en		
4A–M2 : Dans les projets des collectivités territoriales, privilégier les approches combi-	amont possible (surfaces imperméabilisées limitées, infiltration privi-		
nant rétention, stockage et infiltration des eaux pluviales, et mener une approche trans-	légiée) afin notamment de ne pas aggraver le ruissellement.		
versale aux questions d'urbanisme/architecture, hydraulique, assainissement et paysage. 4A-M5 : Préserver et restaurer les éléments du paysage (haies, talus,) jugés détermi-	Le SCOT préserve les éléments fixes du paysage réduisant et freinant		
nants dans la réduction du ruissellement.	le ruissellement.		

le ruissellement.

nants dans la réduction du ruissellement.



1	
4B Gérer les cours d'eaux et les ouvrages hydrauliques	Le SCOT fixe un objectif de préservation et restauration écologique
	des cours d'eau, y compris non domaniaux, notamment dans l'objec-
	tif de gestion des risques d'inondation.
4C Préserver et rétablir le champ d'expansion des crues 4C–R2: Intégrer le risque inondation dans le zonage et s'il y a lieu le règlement du document d'urbanisme lors de toute procédure, notamment l'élaboration ou la révision, mais aussi le cas échéant, la modification, la révision simplifiée et la déclaration de projet. A l'occasion de chacune de ces procédures d'urbanisme, prendre en compte la mémoire des inondations (étude SAGE et connaissance locale). Une fois le PPRi approuvé, prendre en compte ses prescriptions. 4C–R3: Les PLU veilleront à éviter systématiquement toute nouvelle construction dans les zones d'expansion de crues, ainsi que, dès lors que l'on a plus d'un mètre d'eau, dans les parties actuellement urbanisées. 4C–M1: Maintenir les zones inondables naturelles, résiduelles, jusqu'au moins la fréquence centennale ou l'historique si elle est plus importante, et les préserver de tout remblaiement, de tout endiguement et de toute urbanisation. 4D Maîtriser les écoulements en zones urbanisées et au niveau des infrastructures routières	Le SCOT préserve le caractère naturel ou agricole des zones inon- dables aujourd'hui non urbanisées (zones d'expansion de crues). Il fixe un objectif de réduction de la vulnérabilité dans les secteurs déjà urbanisés, notamment dans le cadre des opérations de renou- vellement urbain. Le SCOT réglemente les remblais et endiguements qui doivent être réservés à l'aménagement de zones d'expansion de crues ou à la protection de lieux déjà urbanisés fortement exposés.
4E Améliorer la connaissance	Le SCOT précise que les dispositions en matière d'inondations sont établies, à défaut de PPR ou atlas des zones inondables, sur la base des études locales ou des événements constatés.
Thème 5 - Connaissances, sensibilisation et communication	
5A Développer les compétences et connaissances sur le thème de l'eau	Le SCOT n'est pas un levier direct pour ces orientations.
5B Diffuser le SAGE et les données du SAGE	
5C Sensibiliser aux enjeux liés à l'eau du territoire	
5D Accompagner les démarches de participation et de concertation	
	<u>l</u>

#### LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SAGE) DES BASSINS DE LA MARQUE ET LA DEÛLE

Le SAGE Marque-Deûle s'étend sur 160 communes, dont une centaine appartient au périmètre du SCOT. Il est en cours d'élaboration. Le diagnostic a été validé en 2012 par la Commission locale de l'eau (CLE), le scénario tendanciel en 2014 et les scénarios contrastés en 2015. Fin 2015, le SAGE est dans la phase de définition de sa stratégie, c'est-à-dire la détermination des objectifs généraux retenus par la CLE pour orienter le SAGE.

Le diagnostic du SAGE a mis en évidence 4 enjeux :

- Gestion de la ressource : préserver la qualité de la ressource, sécuriser l'alimentation en eau potable ;
- Reconquête et mise en valeur des milieux naturels : améliorer la qualité des cours d'eau, assurer une continuité écologique sur le territoire, préserver les zones humides;
- Prévention des risques naturels et prise en compte des contraintes historiques : prévenir et lutter contre le

- risque inondation, limiter le risque de pollution diffuse et accidentelle d'origine industrielle, trouver une filière de valorisation des sédiments ;
- Développement durable des usages de l'eau : développer le transport fluvial, valoriser le territoire par le développement de loisirs liés à l'eau.

Le SCOT intègre d'ores et déjà ces enjeux et anticipe ainsi pour partie sur le SAGE à venir. Selon le contenu du SAGE (Plan d'aménagement et de gestion durable – PAGD – et règlement), le SCOT devra toutefois se mettre en compatibilité avec le SAGE dans un délai de 3 ans après son approbation.

#### LA CHARTE DU PARC NATUREL RÉGIONAL (PNR) SCARPE-ESCAUT

Créé en 1968 le PNR Scarpe Escaut s'étend sur 58 communes, dont 5 communes classées (c'est-à-dire sur lesquels s'applique la charte) dans le périmètre du SCOT dans sa partie sud, auxquelles s'ajoute Orchies qui a le statut de

ville-porte et Nomain de commune associée. Limitrophe de la Belgique, il compose avec le parc naturel des plaines de l'Escaut (en Wallonie), le parc transfrontalier du Hainaut. La charte du PNR et le plan de parc en vigueur portent sur la période 2010-2022. La charte est structurée en 4 vocations, terre de solidarités, terre de nature et de patrimoine, terre de développement réfléchi, terre de mobilisation, les trois premières concernant le SCOT.

Outre le rapport de compatibilité qui existe entre le SCOT et la charte du PNR, la loi du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, dite loi ALUR, a ajouté une nouvelle disposition aux articles L.141-5 à 11, 14, 18 à 22 et L.142-3 du Code de l'urbanisme : « le SCOT transpose les dispositions pertinentes des chartes de parcs naturels régionaux et leurs délimitations cartographiques à une échelle appropriée, afin de permettre leur déclinaison dans les plans locaux d'urbanisme ou les documents en tenant lieu et les cartes communales. »

#### Orientations et mesures de la charte du PNR

#### Orientations et objectifs du SCOT transposant la charte

### VOCATION 1 : Scarpe-Escaut, terre de solidarités où s'invente, entre ville et campagne, une nouvelle manière de vivre et habiter son territoire

Orientation 1 : Adopter une nouvelle gestion de l'espace équilibrée et volontariste

Mesure 1 Renforcer et améliorer la connaissance et les outils d'aide à la décision

Mesure 2 Maîtriser l'étalement urbain et le développement des infrastructures

Mesure 3 Préserver l'espace rural, agricole et naturel en maîtrisant mieux les usages

Mesure 4 Développer un urbanisme alliant qualité et exemplarité des projets d'aménagement et de construction Mesure 5 Coordonner les politiques foncières Les 5 communes du SCOT classées dans le PNR ont toutes le statut de « ville et village » durable dans le SCOT. A ce titre l'implantation de nouveaux logements doit se faire prioritairement dans les parties déjà urbanisées et sous condition de disposer de mesures de rabattement vers des transports en commun structurant. Les orientations du SCOT visant au renouvellement urbain, à la densification et la diversité des formes urbaines concourent aussi aux objectifs de la charte.

La ventilation du compte foncier du SCOT devra se faire dans le respect de l'objectif affiché par le PNR d'une artificialisation moyenne annuelle d'au maximum 0,3% des zones urbaines. Aucun projet d'infrastructures n'est inscrit par le SCOT dans les communes du PNR.

Le SCOT identifie les réservoirs de biodiversité et corridors écologiques à préserver, en cohérence avec ceux identifiés par le PNR. Il prend des dispositions pour préserver le caractère naturel des cours d'eau (sont notamment concernés le courant de Coutiches et le courant de l'Hôpital). Le SCOT demande la préservation et la reconquête des lisières forestières, en particulier autour des sites Natura 2000 (notamment forêt de Marchiennes dans le PNR).

Le SCOT préserve les espaces agricoles et définit les critères visant à en assurer la fonctionnalité. Il invite à s'appuyer sur la réalisation de diagnostics agricoles partagés et prospectifs pour leur prise en compte.

Le SCOT définit des orientations en matière de qualité paysagère, en particulier concernant la mise en valeur des grands espaces paysagers, des vues remarquables, visant au traitement qualitatif des franges urbaines, entrées de villes et villages, à la qualité des espaces publics... Une attention particulière doit être portée au Plateau d'Orchies, que le SCOT identifie spécifiquement, comme ensemble paysager d'intérêt. Il contribue à la préservation et la valorisation du patrimoine, en fixant des orientations visant au respect de l'existant, à la valorisation du patrimoine du quotidien, à l'établissement d'une trame patrimoniale intercommunale...

Il définit aussi des orientations visant à la qualité et l'insertion environnementale des aménagements urbains en termes de sobriété énergétique (bioclimatisme), d'habitat sain, d'économie des ressources en eau, de gestion des eaux pluviales, de liaisons douces...

Le SCOT soutient la mise en place de politiques foncières concertées à l'échelle intercommunale.



Orientation 2 : Favoriser un « mieux-vivre » ensemble et réduire les clivages sociaux entre sous-territoires du Parc

Mesure 6 Développer le « mieux-être » pour « mieux-vivre » ensemble

Mesure 7 Raffermir le lien social et recréer des solidarités de proximité

Mesure 8 Favoriser la mobilité et l'accessibilité sociale et physique

Le SCOT contribue à la réduction des inégalités sociales et intergénérationnelles par les orientations relatives au logement (adaptation de l'offre aux besoins, y compris les besoins spécifiques, diversification de l'offre, mixité sociale....).

Il vise le maintien d'une offre en commerces et services de proximité, en s'appuyant sur l'armature urbaine dans l'objectif d'un fonctionnement en réseau.

Il promeut les déplacements alternatifs à la voiture pour faciliter l'accès aux diverses fonctions urbaines y compris dans les territoires les moins bien desservis par les réseaux structurants de transports collectifs, via des lignes de rabattement (vers Orchies notamment pour le PNR), le covoiturage, l'autopartage...

Il fixe des objectifs pour le développement des communications électroniques à très haut débit, comme un élément d'attractivité et d'équilibre du territoire.

Orientation 3 : Développer la coopération et la solidarité territoriale

Mesure 9 Développer la coopération et la solidarité autour de la spécificité périurbaine du territoire

Mesure 10 Construire une coopération et solidarité autour de la spécificité de paysage culturel évolutif du bassin minier Nord - Pas de Calais Cette orientation ne concerne pas directement le champ de compétences du SCOT

### VOCATION 2 : Scarpe-Escaut, terre de nature et de patrimoine où l'eau, le bâti, le minier... forgent le caractère rural et les identités du territoire

Orientation 4 : Préserver et restaurer les réseaux écologiques Mesure 11 Poursuivre la connaissance, l'expérimentation et la recherche

Mesure 12 Préserver et restaurer les sites d'intérêt régional, national voire international (coeurs de biodiversité)

Mesure 13 Préserver et restaurer le réseau des milieux aquatiques et humides

Mesure 14 Préserver et restaurer le réseau des milieux forestiers Mesure 15 Sauvegarder et restaurer le réseau des milieux agraires Mesure 16 Sauvegarder et restaurer un réseau de sites en voie de recolonisation Le SCOT identifie les réservoirs de biodiversité et corridors écologiques à préserver, en cohérence avec ceux identifiés par le PNR. Il prend des dispositions pour préserver le caractère naturel des cours d'eau (sont notamment concernés le courant de Coutiches et le courant de l'Hôpital). Il porte une attention particulière à la préservation des zones humides, dont celles aux abords du courant de Coutiches.

Le SCOT affirme la nécessité de concilier les fonctions récréatives des espaces naturels avec leur sensibilité écologique et l'ambition de reconquête écologique.

Le SCOT fixe des orientations pour la préservation des éléments du paysage (haies, bosquets, mares...) qui en milieu agricole contribue à la biodiversité et à la prévention du ruissellement.

Il définit des orientations en faveur du développement de la nature dans les espaces urbanisés.

Orientation 5 : Renforcer la gestion globale de l'eau à l'échelle transfrontalière

Mesure 17 Améliorer la connaissance des masses d'eau du territoire

Mesure 18 Préserver la ressource en eau souterraine

Mesure 19 Améliorer la qualité des eaux souterraines et de surface Mesure 20 Améliorer la planification et la gestion de l'eau à

l'échelle du bassin versant transfrontalier

Mesure 21 Mettre en cohérence la gestion de l'eau à l'échelle transfrontalière en favorisant la mise en œuvre du SAGE Scarpe aval, l'élaboration du SAGE Escaut et du Contrat de Rivière Escaut Le SCOT définit des objectifs de protection des ressources en eaux souterraines en cohérence avec ceux exprimés par le PNR, même si les secteurs à plus fort enjeu du PNR ne sont pas situés dans le périmètre du SCOT, mais contribuent toutefois à l'alimentation en eau de la métropole. Il promeut également une gestion économe des ressources.

Le SCOT définit des orientations pour une gestion des eaux pluviales visant à la fois à la réduction des pollutions et à la maîtrise du ruissellement et des inondations. Il préserve les zones d'expansion de crues de l'artificialisation.

Il comporte des orientations contribuant à la résorption des friches polluées et à la gestion des sédiments issus du curage des voies d'eau.

Orientation 6 : Préserver et valoriser le paysage

Mesure 22 Affiner et faire partager la connaissance des paysages naturels et bâtis

Mesure 23 Affirmer le caractère des paysages identitaires et prévenir leur banalisation

Mesure 24 Améliorer la qualité des paysages quotidiens des villes et villages

Mesure 25 Renforcer la préservation et la valorisation du patrimoine bâti

Mesure 26 Mobiliser autour du paysage et du cadre de vie

Le SCOT définit des orientations en matière de qualité paysagère, en particulier concernant la mise en valeur des grands espaces paysagers, des vues remarquables, visant au traitement qualitatif des franges urbaines, entrées de villes et villages, à la qualité des espaces publics, des espaces d'activités économiques... Il contribue à la préservation et la valorisation du patrimoine du quotidien, au respect de l'existant, à l'établissement d'une trame patrimoniale intercommunale... Il fait de la trame bleue un élément fédérateur du projet tant sur les plans de l'écologie, que de l'économie, du cadre de vie, du paysage, des loisirs...

Les objectifs de développement des boisements définis par le SCOT sont cohérents avec l'enjeu de gestion durable des paysages arborés agricoles et forestiers identifiés par le PNR.

### VOCATION 3 : Scarpe-Escaut, terre d'un développement réfléchi où les ressources locales et les valeurs du Parc transfrontalier sont créatrices d'activités économiques

Orientation 7 : Lever les freins pour préserver un tissu économique dynamique, en particulier agricole

Mesure 27 Favoriser un climat économique dynamique Mesure 28 Créer les conditions pour pérenniser l'activité écono-

Mesure 29 Accompagner les projets d'installation adaptés au territoire

Le SCOT fait de la valorisation de la métropole agricole une ambition transversale forte, en termes de développement économique, d'identité territoriale, de cadre de vie et de biodiversité. Il soutient le maintien d'une agriculture de proximité et les réseaux de distribution locaux.

Le SCOT promeut la filière bois énergie et définit des objectifs de développement des boisements.

Orientation 8 : Développer des activités valorisant l'identité et les ressources locales du territoire

Mesure 30 Initier et développer les activités contribuant au maintien des éléments spécifiques du territoire

Mesure 31 Initier et développer les produits et activités issus d'un savoir-faire ancien

Mesure 32 Développer et structurer une offre de tourisme et de loisirs originale et durable pour tous

Mesure 33 Développer des démarches collectives pour valoriser les activités liées aux spécificités du territoire

Le SCOT fait de la valorisation des paysages et du patrimoine un axe de la politique touristique. Il définit des fonctions récréatives pour la trame verte et bleue, compatibles avec sa sensibilité écologique.

Orientation 9 : Encourager le développement de pratiques respectueuses de l'environnement

Mesure 34 Organiser une veille des pratiques

Mesure 35 Amplifier et déployer une démarche d'amélioration environnementale auprès des acteurs économiques et collectivités territoriales

Mesure 36 Accélérer la diffusion des pratiques exemplaires

Le SCOT soutient le développement des pratiques agricoles respectueuses de l'environnement, notamment au regard des ressources en eau et des fonctionnalités écologiques.

Il fixe des objectifs pour la qualité urbaine, architecturale et environnementale des zones d'activités.

#### LE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB) DE L'AÉROPORT LILLE-LEQUIN

Un plan d'exposition au bruit (PEB) définit autour d'un aéroport des zones dans lesquelles la construction et les interventions sur les logements existants (rénovation, réhabilitation, extension...) sont contraintes en fonction du niveau de gêne sonore (voir tableau ci-après). Seul l'aéroport Lille-

Lesquin dispose sur le territoire d'un PEB, révisé en janvier 2009. Il a été établi sur la base d'hypothèses de trafic ambitieuses, soit à horizon de 15 ans, 51 000 vols commerciaux et 20 000 non commerciaux.

Le SCOT rappelle que le plan d'exposition au bruit fait référence en matière de modalités d'urbanisation et de choix constructifs.

#### CONTRAINTES DE CONSTRUCTION ET DE RÉNOVATION IMPOSÉES AUX LOGEMENTS PAR LE PEB LILLE-LESQUIN

Source: PEB Lille-Lesquin, janvier 2009

	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Limites sonores (en dB(A))	Lden > 70	70 > Lden > 62	62 > Lden > 57	57 > Lden > 50
Nombre de communes concernées	2	3	10	16
Surface (en km²)	0,9	2,8	5,2	23,2
Constructions nouvelles				Autorisés sous réserve d'une protection phonique et de l'infor-
Logements nécessaires à l'activité de l'aérodrome,	Autorisés			mation des futurs occupants
Logements de fonction nécessaires aux activités	Autorisés dans les sec- teurs déjà urbanisés	Autorisés		
Immeubles d'habitation directement liées ou néces-				
Habitat groupé (lotissement), parcs résidentiel de	Non autorisés			
Maisons d'habitation individuelles	Non autorisées		Autorisées si secteurs d'accueil déjà urbanisés et desservi par des équipements publics et si faible accroissement de la capacité d'accueil	
Immeubles collectifs à usage d'habitation	Non autorisés			
Constructions à usage industriel, commercial et de	Admises si elles ne risquent pas d'entraîner l'implantation de population permanente			
Equipements de superstructure nécessaires à l'acti- vité aéronautique	Autorisés s'ils ne peuvent être localisés ailleurs Autorisés		Autorisés	
Autres équipements publics ou collectifs	existantes et s'ils ne peuvent pas être localisés ailleurs pas à ex		Autorisés s'ils ne conduisent pas à exposer de nouvelles populations	
Interventions sur l'existant				
Rénovation, réhabilitation, amélioration, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes	Autorisés sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil			
Opération de réhabilitation et de réaménagement urbain	3		Autorisés sous réserve de se situer dans un des secteurs délimités pour permettre le renouvellement urbain, à condition de ne pas entraîner d'augmentation de la popula-	

_				_
_ ¬ ı				_





# LES DOCUMENTS QUE LE SCOT DOIT PRENDRE EN COMPTE

#### LE SCHÉMA RÉGIONAL DE COHÉRENCE ÉCOLOGIQUE – TRAME VERTE ET BLEUE (SRCE TVB)

Le SRCE –TVB Nord-Pas de Calais a été annulé par le TA de Lille le 26 janvier 2017. Son actualisation était par ailleurs programmée dans le cadre de l'élaboration du SRADDET de la nouvelle région Hauts-de-France, dont la finalisation est prévue fin 2018.

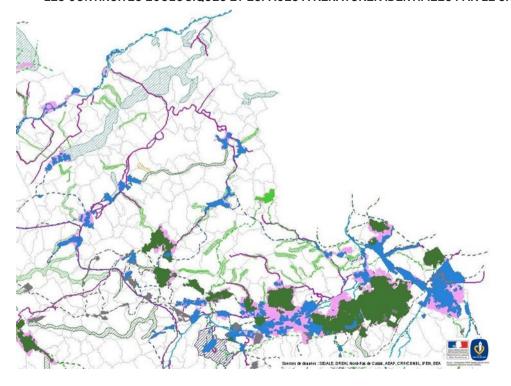
Le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) est un outil instauré par la loi portant engagement national pour l'environnement de 2010 visant à décliner à l'échelle régionale les orientations nationales pour la constitution d'une trame verte et bleue. Le SRCE est élaboré conjointement par l'Etat et la Région en concertation avec l'ensemble des acteurs locaux. Il comprend un diagnostic régional accompagné d'une identification des enjeux, une identification des différents éléments composant la trame verte et bleue (représentée sous la forme d'une cartographie au 1/100 000ème), d'un plan d'actions stratégiques et de son dispo-

sitif de suivi. Le SRCE-TVB (il est ainsi dénommé en Nord-Pas-de-Calais en raison des travaux qui préexistaient) a été approuvé en juillet 2014 par le Conseil Régional et le Préfet de Région.

Le SRCE identifie comme composantes de la trame verte et bleue : les réservoirs de biodiversité, les corridors et, spécificité régionale, les espaces à renaturer. Les espaces à renaturer « terrestres » sont issus du schéma régional TVB de 2006. Les espaces à renaturer « fluviaux » correspondent à des cours d'eau qui ne sont pas identifiés comme continuités écologiques et qui présentent des problèmes de pollutions chroniques et/ou d'uniformisation et de banalisation des habitats.

Les réservoirs de biodiversité du SRCE sont relativement peu nombreux sur le périmètre du SCOT. Il s'agit principalement des zones humides, des massifs forestiers du sud du territoire, d'un ensemble bocager à l'est et de quelques réservoirs relevant d'autres milieux en périphérie des précédents. Ils sont tous intégrés à la trame verte et bleue du

#### LES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES ET ESPACES À RENATURER IDENTIFIÉES PAR LE SRCE





SCOT qui définit par ailleurs d'autres réservoirs d'enjeu plus local.

Les corridors écologiques du SRCE sont représentés par la vallée de la Lys, et des corridors potentiels à remettre en bon état de zones humides, ainsi que dans une moindre mesure de milieux forestiers et de prairies/bocages dans le sud du SCOT. Ils sont également tous traduits dans la trame verte et bleue du SCOT, via les sous-trames des milieux humides, des milieux forestiers et agro-naturel.

Le SRCE identifie de nombreux espaces à renaturer : principalement des cours d'eau et espaces bocagers, dans une moindre mesure des espaces forestiers et bandes boisées ou enherbées. Le SCOT les traduit également dans sa trame verte et bleue, sous la forme de corridors biologiques dont les fonctionnalités sont à retrouver ou conforter ou de secteurs dont le caractère naturel et paysager est à renforcer. A noter que la bande d'espaces boisés à renaturer que le SRCE indique au sud de Lille n'a pas été déclinée en totalité dans le SCOT compte tenu du caractère très urbanisé du secteur : elle est traduite en partie, à travers le caractère naturel et paysager à maintenir ou renforcer notamment dans les hémicycles et des liaisons vertes urbaines. Les objectifs de boisement que soutient le SCOT pourront aussi se concrétiser dans ces secteurs.

Outre l'identification des différentes composantes de la trame verte et bleue, le SCOT définit des dispositions visant à leur préservation, en les spécifiant selon les différentes trames représentées sur son périmètre et en mettant en avant l'enjeu de reconquête particulièrement fort sur le territoire.

Les objectifs assignés aux continuités écologiques et le plan d'action stratégique qui est le cadre de référence à l'échelle régionale sont présentés selon une double approche : par milieu et par écopaysage. Sont présentés ci-

Priorité	Objectifs SRCE	Orientations et objectifs du SCOT en réponse
	Ecopays	age Métropole
1	Restaurer la fonctionnalité des corridors écologiques (Deûle, Lys, Marque)	Le SCOT identifie ces 3 corridors et fixe un objectif global de reconquête, passant notamment par la remise en état des berges et de préservation de leur caractère naturel. Il préserve les zones d'expansion de crues qui doivent être valorisées comme élément de la trame verte et bleue.
	Préserver et restaurer les zones humides, notamment en conservant les prairies ou en en recréant, et en renforçant le réseau de mares le long des corridors de zones humides	Toutes les zones à dominante humide connues sont intégrées aux réservoirs de biodiversité, espaces naturels relais ou corridors de biodiversité. Le SCOT définit des objectifs pour la préservation des zones humides.
	Protéger la ressource en eau via la préservation ou la restauration des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques	Les dispositions relatives aux corridors écologiques des grands cours d'eau, mais aussi du réseau secondaire, doivent contribuer à améliorer la fonctionnalité écologique et la qualité des cours d'eau. Le SCOT encourage les mesures agro-environnementales de reconquête des cours d'eau non domaniaux en matière de qualité de l'eau et de fonctionnalité écologique.  Le SCOT identifie comme espace dont le caractère naturel est à renforcer une partie des zones de vulnérabilité de la nappe au droit des champs captants du sud de Lille. Il oriente les objectifs qu'il définit en termes de boisement vers la protection des champs captants.
	Étendre et renforcer la protection des réservoirs de biodiversité	Le SCOT préserve de l'urbanisation les réservoirs de biodiversité. Les PLU devront traduire cela par des dispositions réglementaires adaptées. Il incite par ailleurs à la mise en place de mesures visant à leur gestion conservatoire.



2	Instaurer des zones tampons autour des réservoirs de biodiversité	Le SCOT demande aux PLU de définir une zone tampon autour des réservoirs de biodiversité. Il demande par ailleurs à ce que cet enjeu soit pris en compte dans les orientations d'aménagement des secteurs urbanisables au contact ou à proximité des réservoirs.
	Réduire l'effet fragmentant des principales voies de communication coupant les corridors écologiques	Le SCOT encourage au renforcement de la perméabilité des obstacles. Pour les projets d'infrastructures qu'il identifie, le SCOT demande de veiller au respect de la continuité des corridors écologiques.
	Améliorer la franchissabilité des canaux par les es- pèces à déplacement terrestre	Le SCOT encourage au renforcement de la perméabilité des obstacles.
	Développer les surfaces boisées au niveau de la cein- ture urbaine et favoriser le développement de zones tampons	Le SCOT définit des orientations visant au développement des sur- faces boisées, pour un potentiel d'environ 1000 ha, y compris en milieu urbain, aux abords des infrastructures. Il invite également à valoriser le rôle écologique des espaces verts d'accompagnement des infrastructures.
	Généraliser la gestion différenciée sans traitement chimique à l'ensemble des espaces semi-naturels et des espaces verts de la métropole	Le SCOT souligne le rôle en termes de biodiversité de la nature dans les espaces urbains. Il invite à la mise en œuvre d'une gestion écolo- gique des espaces de nature en ville.
	Intégrer de manière plus systématique les plantations à base d'essences indigènes adaptées dans les nombreux aménagements paysagers (infrastructures linéaires, espaces de loisirs, espaces verts, jardins partagés, jardins familiaux)	Le SCOT demande de privilégier le choix des essences locales dans les plantations.
3	Fractionner l'espace urbain par des infrastructures écologiques fonctionnelles	Le SCOT définit les principes d'une trame verte et bleue en milieu urbain à différentes échelles : grands espaces de nature et principes de continuité (cours d'eau, canaux, grands boulevards, voies ferrées désaffectées), préservation de cœur d'îlots, renforcement de la place du végétal, y compris sur les bâtiments
	Éviter le développement urbain au sud	Le SCOT définit des orientations et des objectifs chiffrés visant à réduire la consommation d'espaces. Les hémicycles, dont ceux situés au sud, constituent des limites à l'urbanisation.
	Développer les espaces de nature au cœur de l'agglo- mération	Cf. ci-dessus en réponse à l'objectif « fractionner ».
	Favoriser le développement d'infrastructures écologiques le long des vallées et autour du périmètre urbain	Les orientations relatives à la trame bleue contribuent à la fonction- nalité écologique des vallées. Le SCOT prévoit également le renforce- ment de la fonctionnalité écologique (notamment via des planta- tions) des hémicycles qui entourent le périmètre urbain.
	Favoriser la bioremédiation des zones fortement pol- luées dont l'aménagement peut être programmé plus tardivement	Le SCOT recommande de développer des expériences de phytoremé- diation et de plantations provisoires des friches en attente de projet d'aménagement.
	Développer les espaces de loisirs au niveau d'espaces à renaturer	Le SCOT acte du rôle pour l'accueil du public de certains réservoirs de biodiversité, mais mentionne que cela doit se faire dans le respect de leur sensibilité écologique. Par ailleurs le SCOT développe des espaces de pratiques récréatives légères, qui en offrant de nouveaux espaces aux habitants devraient contribuer à alléger la pression sur les espaces les plus sensibles.

Ecopaysage Pévèle		
1	Protéger et restaurer la fonctionnalité des réservoirs de biodiversité (pollution des eaux, eutrophisation des sols, fréquentation)	Le SCOT préserve de l'urbanisation les réservoirs de biodiversité. Les PLU devront traduire cela par des dispositions réglementaires adaptées. Il incite par ailleurs à la mise en place de mesures visant à leur gestion conservatoire. Il acte du rôle pour l'accueil du public de certains réservoirs de biodiversité, mais mentionne que cela doit se faire dans le respect de leur sensibilité écologique.
	Créer une jonction forestière au Sud et implanter des relais boisés ailleurs	Le SCOT conforte la continuité boisée entre les forêts de Phalempin et de Marchiennes.
	Préserver et restaurer les zones humides, notamment en conservant les prairies ou en en recréant, et en renforçant le réseau de mares le long des corridors de zones humides	Toutes les zones à dominante humide connues sont intégrées aux réservoirs de biodiversité, espaces naturels relais ou corridors de biodiversité. Le SCOT définit des objectifs pour la préservation des zones humides.
	Conserver et restaurer des espaces bocagers au niveau des corridors de prairies et bocage du Pévèle	La trame verte et bleue du SCOT intègre des corridors agro-naturels à conforter. Le SCOT encourage la plantation de haies.
	Étendre et renforcer la protection des réservoirs de biodiversité	Le SCOT préserve de l'urbanisation les réservoirs de biodiversité. Les PLU devront traduire cela par des dispositions réglementaires adaptées. Il incite par ailleurs à la mise en place de mesures visant à leur gestion conservatoire.
2	Protéger la ressource en eau via la préservation ou la restauration des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques	Les dispositions relatives aux corridors écologiques des grands cours d'eau, mais aussi du réseau secondaire, doivent contribuer à améliorer la fonctionnalité écologique et la qualité des cours d'eau. Le SCOT encourage les mesures agro-environnementales de reconquête des
	Renforcer la protection des cours d'eau principaux par l'instauration de zones tampons et la reconstitution de bandes boisées inondables	cours d'eau non domaniaux en matière de qualité de l'eau et de fonctionnalité écologique.  Le SCOT oriente les objectifs qu'il définit en termes de boisement vers la protection des champs captants.
	Réduire l'effet fragmentant des principales voies de communication coupant les corridors écologiques et notamment l'autoroute A23	Le SCOT demande la résorption des points de conflit entre les éléments fragmentant (dont les infrastructures) et les corridors écologiques.
3	Éviter la possibilité de développer des lieux d'attraction entre agglomération lilloise = et plaine de la Scarpe Orienter l'aménagement des nouveaux espaces de loisirs et de nature ou de ceux déjà existants vers la création de boisements naturels adaptés au(x) territoire(s) phytogéographique(s) concerné(s)	Le SCOT intègre les forêts de Phalempin et de Marchiennes à la trame verte et bleue récréative. Il précise que l'accueil du public doit se faire dans le respect de leur sensibilité écologique. Il prévoit de développer la politique de boisement en particulier dans la Pévèle.

#### LE SCHÉMA INTERDÉPARTEMENTAL DES CARRIÈRES

En application du code de l'environnement, le schéma départemental des carrières définit les conditions générales d'implantation des carrières. Il prend en compte l'intérêt économique national, les ressources et les besoins en matériaux du département et des départements voisins, la protection des paysages, des sites et des milieux naturels sensibles, la nécessité d'une gestion équilibrée de l'espace, tout en favorisant une utilisation économe des matières premières. Il fixe les objectifs à atteindre en matière de remise en état et de réaménagement des sites. Les autorisations et enregistrements d'exploitation de carrières doivent être compatibles avec ce schéma. En Nord - Pas de

Calais, un schéma interdépartemental des carrières a été approuvé en décembre 2015. A terme il devra être remplacé par un schéma régional des carrières que le SCOT devra prendre en compte.

Les orientations du schéma sont organisées en 3 familles :

- Orientations visant à encourager une utilisation économe, durable et à juste qualité des matériaux de carrières;
- Orientations visant à promouvoir l'approvisionnement à impact environnemental réduit (couple proximité – mode de transport) pour répondre aux besoins régionaux :
- Orientations visant à la protection de l'environnement, tant en phase d'exploitation qu'en phase de réaménagement.



Le schéma a également identifié des espaces devant être protégés compte tenu de la qualité et de la fragilité de leur environnement.

Le SCOT incite à une gestion plus durable de l'approvisionnement en matériaux de construction en faisant référence au projet de schéma interdépartemental des carrières, notamment par la valorisation des déchets du BTP, le recours aux matériaux recyclés ou locaux, l'acheminement des matériaux par des modes alternatifs à la route. Il souligne qu'il pourrait être nécessaire de structurer une filière locale.

Il indique que les projets éventuels de nouvelles carrières ne doivent pas porter atteinte aux éléments de la trame verte et bleue, et suggère que le réaménagement en fin d'exploitation des quelques carrières présentes sur le territoire soit effectué dans l'objectif d'une valorisation au titre de la trame verte et bleue.

## LE SCHÉMA NATIONAL D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT (SNIT)

Document de stratégie, outil de planification des projets d'aménagement du territoire français visant à développer les transports ferroviaire et fluvial, mais également certains aménagements aéroportuaires et routiers. Il inclut un plan d'actions destinés à mettre en œuvre de manière concrète les orientations. Il a été révisé en 2013 par la « commission Mobilité 21 ». Le contournement sud-est de Lille a été retenu par la commission dont les études doivent être approfondies pour une réalisation envisagée après 2030.

_				_
_ ¬ ı				_





### LES AUTRES DOCUMENTS AYANT GUIDÉ L'ÉLABORATION DU SCOT

### LE SCHÉMA RÉGIONAL D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DU TERRITOIRE (SRADDT)

Le Conseil Régional a adopté le SRADDT en 2006, à l'issue d'une démarche de réflexion prospective approfondie et participative. Le SRADDT a été actualisé en 2013, et s'accompagne par ailleurs de 5 volets :

- le volet transports et mobilités qui s'appuie sur l'actualisation du schéma régional des transports et des mobilités;
- le volet climat qui porte l'ambition régionale dans le domaine de la lutte contre le réchauffement climatique qui s'appuie sur la dynamique du schéma régional climat air énergie (SRCAE) co-piloté avec l'Etat, en portant plus haute l'ambition et le volontarisme régional dans le domaine;
- le volet biodiversité-trame verte et bleue qui affiche l'ambition de la Région Nord-Pas de Calais dans le domaine, dans un contexte de copilotage du Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) avec l'Etat;
- le volet économie-emploi-formation qui s'appuie sur le Schéma régional de développement économique et sa gouvernance, la Stratégie régionale de l'innovation, le Contrat de plan régional de développement des formations professionnelles et le Schéma régional de développement de l'enseignement supérieur et de la recherche :
- le volet enseignement supérieur et recherche qui s'appuie sur le Schéma régional de l'enseignement supérieur et de la recherche.

#### **Volet climat**

Pour atteindre le facteur 4 à l'horizon 2050, la stratégie régionale climat est organisée autour de 4 axes :

- Améliorer les modes de vie et transformer les modes de production
  - intégrer les émissions directes et indirectes ;
  - encourager les systèmes économiques considérant l'environnement comme enjeu central (type économie circulaire);

- accompagner la transformation de l'agriculture vers de nouveaux modèles;
- optimiser la mobilité des marchandises (diagnostic, limitation des déplacements longue distance et optimisation des déplacements locaux).
- Conduire la transition énergétique
  - construire une stratégie régionale énergétique globale comme cadre de référence et de mobilisation des acteurs;
  - faire de la réhabilitation énergétique et environnementale au facteur 4 une ambition régionale répondant aux enjeux climatiques, sociaux et de développement;
  - développer les énergies renouvelables selon les spécificités régionales ;
  - faire de la transition énergétique et climatique une opportunité pour l'emploi et le développement de compétences;
  - accompagner le financement de la transition.
- Ancrer l'adaptation et la lutte contre le réchauffement climatique dans l'aménagement et le développement des territoires :
  - réussir des territoires intenses et maîtriser la périurbanisation;
  - développer des transports adaptés aux besoins des personnes (mobilité contrainte, modes alternatifs à l'usage individuel de la voiture, déplacements de loisirs...);
  - renforcer la robustesse des territoires pour réussir
     l'adaptation face aux changements climatiques;
  - faire des territoires les acteurs majeurs de la question climatique.
- Construire cette transition avec les acteurs régionaux, dans une gouvernance adaptée :
  - développer la formation et la recherche ;
  - mobiliser la société régionale dans son ensemble ;
  - construire une gouvernance adaptée;
  - introduire les questions du changement climatique dans le pilotage de la coopération décentralisée.

La manière dont le SCOT contribue à ces différentes orientations est développée ci-après au titre du SRCAE.

#### Volet biodiversité - trame verte et bleue

Ce volet du SRADDT se traduit en 5 objectifs stratégiques dont seuls les 2 premiers sont repris ici, les autres ayant trait à la recherche, la connaissance, la formation et la gouvernance concernant moins le SCOT.

- Restaurer les services fournis par les écosystèmes, grâce à la Trame verte et bleue, en visant le « bon état écologique » :
  - 1.1 Renforcer les « réservoirs de biodiversité » et les « hot-spots » ou « points chauds » de biodiversité marine et sous-marine ;
  - 1.2 Développer un réseau hiérarchisé d'aires protégées;
  - 1.3 Reconnecter, défragmenter le territoire, grâce à la TVB et améliorer la qualité et l'étendue des réseaux écologiques (« sous-trames ») structurants de la « Trame verte et bleue » ;
  - 1.4 Protéger, conforter, réintroduire les espèces patrimoniales, et freiner les espèces invasives;
- Accélérer la recolonisation écologique des milieux pour renforcer les services fournis par ces milieux :
  - 2.1 Recréer des milieux naturels ;
  - 2.2 Améliorer la matrice agricole ;
  - 2.3 Améliorer la matrice urbaine ;
  - 2.4 Diminuer la fragmentation par les infrastructures;

- 2.5 Restaurer et protéger les sols et sous-sols agricoles et urbains en tant qu'habitats;
- 2.6 Restaurer et préserver la ressource en eau ;
- 2.7 Restaurer et préserver la trame sous-marine ;
- 2.8 Développer la coopération transfrontalière.

La manière dont le SCOT contribue à ces différentes orientations est développée ci-dessus au titre du SRCE.

## LE SCHÉMA RÉGIONAL CLIMAT AIR ÉNERGIE (SRCAE)

Le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) est un document stratégique instauré par les lois issues du Grenelle de l'environnement. Il est élaboré conjointement par l'Etat et la Région. Le SRCAE définit aux horizons 2020 et 2050, les orientations et les objectifs régionaux en matière de réduction de gaz à effet de serre, de maîtrise de la demande énergétique, de développement des énergies renouvelables, de qualité de l'air et d'adaptation au changement climatique. Le SRCAE Nord-Pas-de-Calais a été adopté en novembre 2012. Dans le tableau cidessous, seules sont reprises les orientations du SRCAE en lien avec l'aménagement du territoire et l'urbanisme.

Orientations SRCAE	Orientations et objectifs du SCOT en réponse
Aménagement du territoire / orientations transversales	
Favoriser le développement local des réseaux de chaleur et de froid privilégiant les énergies renouvelables et de récupération	Le SCOT promeut le raccordement aux réseaux de chaleur existant et la création de réseaux de chaleur, en lien avec la production d'énergies renouvelables ou la valorisation d'énergies de récupération. Il demande aux PLU de prévoir les lieux d'implantations potentielles des chaufferies alimentant ces réseaux.
Freiner l'étalement urbain en favorisant l'aménagement de la ville sur elle-même	La maîtrise de l'étalement urbain est une orientation forte du SCOT avec un objectif de division par deux de la consommation moyenne d'espace par rapport à la période 2001-2013. Pour cela il donne notamment la priorité au développement en renouvellement urbain et non en extension.
Augmenter quantitativement et qualitativement la surface des espaces boisés et forestiers, pérenniser les surfaces de prairies et préserver les sols agricoles	Le SCOT fixe un objectif de développement des espaces boisés, pour un potentiel identifié de 1000 hectares. En réduisant la consommation d'espace, il préserve les terres agricoles. En intégrant les espaces agricoles les plus riches en biodiversité à la trame verte et bleue, il contribue à pérenniser les surfaces de prairies.
Densifier les centralités urbaines bien desservies par les trans- ports en commun	Le SCOT définit une armature urbaine en lien avec le réseau struc- turant de transports en commun, et privilégie le développement dans les polarités les mieux desservis par les transports.
Faire progresser la mixité fonctionnelle dans les tissus urbains existants et dans les projets	Le SCOT fixe des orientations visant à renforcer la mixité des usages et des fonctions des tissus urbains (notamment par le maintien et le développement des activités économiques, commerces et services au sien de ces tissus).

Bâtiment	
Achever la réhabilitation thermique des logements antérieurs à 1975 d'ici 20 ans	Le SCOT fixe des objectifs en la matière en cohérence avec ceux du SRCAE et ceux fixés par la MEL.
Réhabiliter le parc tertiaire	Le SCOT encourage à la requalification des bureaux obsolètes no- tamment sur le plan énergétique.
Développer l'usage du bois et des éco-matériaux	Le SCOT demande de favoriser le choix de matériaux durables et/ ou locaux. Il encourage au recours à des référentiels locaux d'éco- matériaux.
Transport de voyageurs	
Créer les conditions favorables à l'intermodalité et à un dévelop- pement ambitieux de la marche à pied et de l'usage du vélo	Le SCOT fixe de nombreuses orientations pour favoriser la marche et le vélo : mixité fonctionnelle pour une ville des « coures distances » favorables à ces modes, localisation du développement prioritairement dans les secteurs bien desservis, aménagement de l'espace public et partage de la voirie, accessibilité aux gares et arrêts de transport en commun
Optimiser et développer l'offre de transports en commun et leur usage par le plus grand nombre	Le SCOT comporte nombre de projets visant à l'amélioration de l'offre en transports collectifs : TER, tram-train, transports publics urbains
Limiter l'usage de la voiture et ses impacts en promouvant de nouvelles pratiques de mobilité	Outre le développement des transports collectifs et modes actifs, le SCOT promeut le covoiturage, le transport à la demande, l'autopartage
Transport de marchandises	
Favoriser les alternatives au transport routier pour le transport de marchandises, en développant les capacités de multimodalité et les chaînes multimodales	Le SCOT fixe des orientations pour le report modal du trafic de marchandises vers la voie fluviale et le fer. Il préserve ainsi des sites économiques en bordure de canal, préserve les embranchements ferroviaires et identifie plusieurs sites économiques multimodaux.
Favoriser les formes de logistique urbaine plus efficaces énergétiquement	Le SCOT invite à la rationalisation du transport de marchandises en ville.
Industrie	
Encourager et accompagner la valorisation des énergies fatales mobilisables	En lien avec le développement des réseaux de chaleur, le SCOT incite à la valorisation des énergies de récupération.
Energies renouvelables	
Atteindre les objectifs les plus ambitieux du schéma régional éolien	Le SCOT encourage plus particulièrement le développement de l'éolien urbain dans les zones d'activités économiques et les grandes zones commerciales.
Développer le solaire photovoltaïque, en priorité sur toiture	Le SCOT encourage à la mobilisation des importantes surfaces de toiture des bâtiments industriels, commerciaux, logistiques
Développer la méthanisation	Le SCOT encourage à la valorisation énergétique des déchets.
Favoriser le développement du bois énergies et des filières associées à sa valorisation	Le SCOT donne la priorité aux solutions mutualisées de production de chaleur renouvelable. Le développement des surfaces boisées qu'il promeut pourra contribuer au développement des filières.
Qualité de l'air	
Réduire les émissions régionales de polluants atmosphériques et améliorer la qualité de l'air	L'ensemble des orientations mentionnées relatives aux transports et à l'articulation urbanisme-transports, aux bâtiments, aux énergies renouvelables, en réduisant les consommations d'énergies fossiles doivent aussi contribuer à réduire les émissions de polluants atmosphériques.
Mieux évaluer et réduire les impacts des plans et projets sur les émissions de PM10 et de NOx	Le SCOT demande à ne pas aggraver l'exposition de la population dans les choix de localisation du développement urbain, ainsi que par les modalités d'aménagement.

#### Adaptation du territoire au changement climatique

Prévenir les phénomènes d'îlots de chaleur urbains dans les projets d'aménagement, notamment en favorisant l'accès de la nature en ville et en s'appuyant sur la mise en œuvre du plan cani-

Intégrer les effets du changement climatique dans l'évolution des pratiques agricoles, dans le choix de variétés mises en culture ainsi que dans les dispositifs de préservation de la biodiversité notamment dans les zones humides

Les principes d'aménagement urbain soutenus par le SCOT (aménagement et architecture bioclimatique, place de la nature et l'eau dans la ville) contribuent à répondre au risque d'aggravation de la chaleur en ville.

La mise en œuvre de la trame verte et bleue définie par le SCOT doit contribuer à une plus grande résilience des espèces animales et végétales vis à vis du changement climatique.

### LE PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE (PPA) DU NORD-PAS-DE-CALAIS

Un PPA a été élaboré en région Nord-Pas-de-Calais, en application du code de l'environnement car la région connaît des dépassements des valeurs limites et/ou des valeurs cibles de la qualité de l'air et englobe une ou plusieurs agglomérations de plus de 250 000 habitants. Il a été approuvé le 27 mars 2014. Le PPA doit être compatible avec le SRCAE.

Le PPA vise en priorité la réduction des particules et des oxydes d'azote. Son plan d'actions compte 14 mesures réglementaires et 8 mesures d'accompagnement. Les mesures réglementaires suivantes concernent plus directement l'aménagement du territoire et les documents d'urbanisme.

- 6. Organiser le covoiturage dans les zones d'activités de plus de 5000 salariés;
- 7. Réduire de façon permanente la vitesse et mettre en place la régulation dynamique sur plusieurs tronçons sujets à congestion en région Nord – Pas de Calais;
- 8. Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les documents d'urbanisme ;
- 9. Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les études d'impact ;
- 14. Inscrire des objectifs de réduction des émissions dans l'air dans les nouveaux plans de déplacements urbains (PDU) / Plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) et à échéance de la révision pour les PDU/ PDUi existants.

Concernant plus particulièrement les documents d'urbanisme, la mesure 8 rappelle que :

- Dans le rapport de présentation des SCOT, un état initial de l'environnement comprenant la qualité de l'air doit être réalisé;
- L'amélioration de la qualité de l'air pourra faire l'objet d'un item spécifique dans les PADD des PLU ou des SCOT sur les territoires dans lesquels un enjeu de qualité de l'air a été identifié dans l'état initial de l'environnement.
- Dans les DOO des SCOT, les OAP et les règlements des PLU, certaines orientations peuvent participer à

l'amélioration de la qualité de l'air (densification de l'habitat, mixité fonctionnelle dans certaines zones, accès des habitants aux transports collectifs, modalités de chauffage (réseaux de chaleurs...) avec sources de chaleur peu émettrices de particules ;

 Dans le cadre de leur projet urbain, les collectivités peuvent limiter ou adapter l'urbanisation à proximité des grands axes routiers pour ne pas augmenter l'exposition des personnes à une mauvaise qualité de l'air.

L'ensemble des orientations du SCOT relatives aux transports et aux liens entre urbanisme et transports, aux bâtiments, aux énergies renouvelables, en réduisant les consommations d'énergies fossiles doivent aussi contribuer à réduire les émissions de polluants atmosphériques et s'inscrivent ainsi dans les objectifs poursuivis par le PPA. En particulier :

- Le SCOT définit une armature urbaine en lien avec le réseau structurant de transports en commun, et privilégie le développement dans les polarités les mieux desservis par les transports;
- Le SCOT fixe des orientations visant à renforcer la mixité des usages et des fonctions des tissus urbains (notamment par le maintien et le développement des activités économiques, commerces et services au sien de ces tissus);
- Le SCOT fixe de nombreuses orientations pour favoriser la marche et le vélo: mixité fonctionnelle pour une ville des « courtes distances » favorables à ces modes, localisation du développement prioritairement dans les secteurs bien desservis, aménagement de l'espace public et partage de la voirie, accessibilité aux gares et arrêts de transport en commun...
- Le SCOT comporte nombre de projets visant à l'amélioration de l'offre en transports collectifs : TER, tramtrain, transports publics urbains...
- Le SCOT promeut le raccordement aux réseaux de chaleur existant et la création de réseaux de chaleur, en lien avec la production d'énergies renouvelables ou la valorisation d'énergies de récupération. Il demande aux PLU de prévoir les lieux d'implantations potentielles des chaufferies alimentant ces réseaux;



• Le SCOT promeut un apaisement des vitesses sur les infrastructures routières..

### LE PLAN CLIMAT ÉNERGIE TERRITORIAL (PCET) DE LA MÉTROPOLE

Les plans climats énergie territoriaux (PCET) constituent le cadre pour la mise en œuvre d'actions visant l'amélioration de l'efficacité énergétique et à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Ils sont obligatoires pour les collectivités de plus de 50 000 habitants. Le PCET de la Métropole

Européenne de Lille est le seul existant sur le territoire et a été adopté en octobre 2013. Le plan d'actions du PCET s'organise en 9 axes : 4 axes portant sur les enjeux transversaux de l'énergie, de l'adaptation au changement climatique, de la qualité de l'air et de l'aménagement des temps de la ville ; 4 axes correspondant aux politiques publiques de l'aménagement, de la mobilité, du logement et de l'action économique ; une démarche globale d'accompagnement au changement pour faciliter la mobilisation des acteurs. Dans le tableau ci-dessous, seules sont reprises les orientations du SRCAE en lien avec l'aménagement du territoire et l'urbanisme.

Orientations PCET	Orientations et objectifs du SCOT en réponse
Axe : engager la transition énergétique	
Multiplier par 4,7 la production locale d'énergies renouvelables et de récupération et faire de Lille Métropole une métropole pion- nière de la « 3ème révolution industrielle »	Le SCOT encourage plus particulièrement le développement de l'éolien urbain dans les zones d'activités économiques et les grandes zones commerciales.  Le SCOT encourage le développement du photovoltaïque et pour cela, la mobilisation des importantes surfaces de toiture des bâtiments industriels, commerciaux, logistiques  En lien avec le développement des réseaux de chaleur, le SCOT incite à la valorisation de la chaleur renouvelable et des énergies de récupération.  De manière plus générale, le SCOT affirme l'ambition de s'inscrire dans la perspective de la 3 ème révolution industrielle.
Axe : construire une stratégie d'adaptation au changement climati	que à l'échelle du territoire
Préserver la ressource en eau et lutter contre les inondations	Le SCOT fixe des orientations et des objectifs visant à une gestion économe des ressources en eau et à la prise en compte des risques d'inondation dans l'aménagement, qui contribuent à anticiper les conséquences du changement climatique.
Préserver les espaces naturels et cultivés et développer les boisements	Par les orientations et objectifs relatifs à l'armature verte et bleue le SCOT contribue à préserver les espaces naturels et agricoles. Il fixe également des orientations pour le développement des boi-
SCOT, PLU, Trame verte et bleue au service de l'adaptation au changement climatique	sements et de la nature dans les espaces urbains contribuant notamment à l'adaptation au changement climatique.
Axe : Elaborer une feuille de route pour préserver et restaurer la qualité de l'air	L'ensemble des orientations mentionnées relatives aux transports et à l'articulation urbanisme-transports, aux bâtiments, aux énergies renouvelables, en réduisant les consommations d'énergies fossiles doivent contribuer à réduire les émissions de polluants atmosphériques.
Axe : renforcer la prise en compte des enjeux climat air énergie da	ns l'aménagement durable du territoire
Maîtriser l'étalement urbain et mettre en œuvre la délibération « ville intense »	La maîtrise de l'étalement urbain est une orientation forte du SCOT avec un objectif de division par deux de la consommation moyenne d'espace par rapport à la période 2001-2013. Pour cela il donne notamment la priorité au développement en renouvellement urbain et non en extension.

Réaliser des projets exemplaires et faire tendre les aménageurs vers des villes et villages durables	Le SCOT fixe des orientations visant à promouvoir la qualité urbaine des opérations d'aménagements, un urbanisme et des bâtiments plus performants sur le plan énergétique (notamment vie une réflexion globale sur l'approvisionnement en énergie, une approche bioclimatique) ; il demande de favoriser le choix de matériaux durables et/ou locaux.
Axe : Accentuer la politique de mobilité durable	
Développer les alternatives aux véhicules individuels motorisés  Accompagner le changement d'usage de la voiture et de l'espace dédié	Le SCOT fixe de nombreuses orientations pour favoriser la marche et le vélo : mixité fonctionnelle pour une ville des « courtes distances » favorables à ces modes, localisation du développement prioritairement dans les secteurs bien desservis, aménagement de l'espace public et partage de la voirie, accessibilité aux gares et arrêts de transport en commun  Il comporte nombre de projets visant à l'amélioration de l'offre en transports collectifs : TER, tram-train, transports publics urbains  Outre le développement des transports collectifs et modes actifs, le SCOT promeut le covoiturage, le transport à la demande, l'autopartage
Axe : Généraliser la construction et la réhabilitation durables	1
Rénover l'habitat en s'orientant progressivement vers le facteur 4 (réhabiliter 98700 logements sur la période 2014-2020, soit 14 100 logements par an)	Le SCOT fixe des objectifs de réhabilitation des logements en cohérence avec ceux du SRCAE et ceux fixés par la MEL.
Améliorer la qualité des logements neufs	Le SCOT vise à faciliter le recours aux dispositifs d'économie d'énergie ou de production d'énergies renouvelables ou de récupération tant pour le bâti existant que la construction neuve. Il demande l'intégration systématique d'une approche bioclimatique.
Améliorer l'efficacité énergétique et rénover les bâtiments publics et tertiaires	Le SCOT encourage à la requalification des bureaux obsolètes notamment sur le plan énergétique.
Axe : Favoriser la production et la consommation durables	
Répondre aux besoins alimentaires de proximité en favorisant le développement d'une agriculture durable	Le SCOT préserve les espaces agricoles, en particulier dans les hémicycles au contact de l'agglomération dense, dans lesquels il invite notamment à la mise en œuvre de démarche de type protection des espaces naturels et agricoles périurbains, de valorisation des circuits courts
Optimiser le transport de marchandises et les activités logistiques (favoriser l'essor des modes ferroviaire et fluvial, alternatifs à la route, optimiser le transport routier de marchandises)	Le SCOT fixe des orientations pour le report modal du trafic de marchandises vers la voie fluviale et le fer. Il préserve ainsi des sites économiques en bordure de canal, préserve les embranchements ferroviaires et identifie plusieurs sites économiques multimodaux.

### LE SCHÉMA DIRECTEUR DES ESPACES NATURELS SENSIBLES (ENS) DU NORD

Le Département du Nord s'est doté d'un schéma directeur des espaces naturels sensibles pour la période 2011-2021. À travers dix axes stratégiques, il décline un ensemble d'actions destinées d'abord à renforcer la préservation de la biodiversité, mais aussi l'accueil du public, l'accessibilité des sites aux personnes en situation de handicap, l'insertion par l'environnement, l'animation des espaces naturels, la randonnée et les sports de nature.

Le SCOT inclut les espaces naturels sensibles du Département dans sa trame verte et bleue (réservoirs de biodiversité ou espaces naturels relais), pour laquelle il fixe des orientations et objectifs de préservation et de valorisation qui vont dans le sens de ceux du schéma directeur.



### LES PLANS DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE) DE L'ETAT, DU DÉPARTEMENT ET DE LA MÉTROPOLE

Les plans de prévention du bruit de l'environnement sont constitués à la fois de mesures préventives mais aussi d'actions de résorption et de rattrapage des situations prioritaires identifiées à l'aide notamment des cartes stratégiques de bruit (ces dernières identifient les secteurs exposés à des dépassements des niveaux de bruit définis par la réglementation). Ils découlent de la mise en œuvre de la Directive européenne de 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Les cartographies stratégiques de bruit sont réalisées aux abords des grandes infrastructures de transport ainsi que dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, concernant toutes les sources de bruit (infrastructures de transport mais aussi activités industrielles notamment), avec 2 échéances différentes selon l'importance du trafic pour les infrastructures de transport, et selon la population pour les agglomérations.

Le PPBE de la Métropole européenne de Lille a été soumis à la consultation du public en 2015. Concernant les infrastructures de transport, les PPBE de l'Etat ont été approuvés en 2012 pour la 1ère échéance et 2015 pour la seconde. Le PPBE du Département pour la 1ère échéance a été adopté en 2015, celui concernant la 2<sup>nde</sup> échéance est en cours d'élaboration.

Le SCOT intègre la prise en compte des nuisances sonores dans son projet de développement. Il demande la prise en compte de la dimension acoustique en amont de la conception des opérations d'aménagement ainsi que la préservation des zones de calme identifiées dans les plans de prévention. Par ailleurs, les orientations pour une mobilité alternative (déplacements de personnes et de marchandises) doivent aussi contribuer à la réduction des nuisances sonores.

### LE PLAN DE DÉPLACEMENT URBAIN

Le Plan de déplacements urbains 2010-2020 de la Métropole européenne de Lille a été adopté en avril 2011. Document obligatoire pour les agglomérations de plus de 100.000 habitants, il définit les grands principes d'organisation des transports de personnes et des marchandises, de la circulation et du stationnement sur le territoire communautaire. Il est le cadre de l'ensemble des actions engagées par la MEL et ses partenaires dans les 10 ans à venir, en matière d'infrastructures de transports, mais également de gestion de la mobilité et d'articulation entre urbanisme et déplacements

#### ARTICULATION AVEC LES SCOT VOISINS

SCOT du Valenciennois: de nombreux objectifs de développement envisagés entrent en résonance avec les objectifs du SCOT de Lille Métropole. Il s'agit plus particulièrement de l'articulation entre urbanisme et axes de transport en commun, de la mise en place des conditions d'une dynamique économique ambitieuse ainsi que du développement de la voie d'eau dans la perspective de l'arrivée du Canal Seine-Nord Europe pour capter et fixer le développement économique. Le SCOT du Valenciennois, approuvé le 17 février 2014, entend favoriser et développer une offre de ports fluviaux coordonnés au sein du territoire, et en complémentarité avec les autres ports fluviaux de la Région.

Tout comme pour la métropole lilloise, l'articulation fer et fluviale est à renforcer afin de contribuer au report modal du transport routier de marchandises vers le fret ferré et fluvial, moins émetteurs de gaz à effet de serre et de particules polluantes.

Les deux SCOT convergent également sur la volonté d'encadrer le développement de l'offre commerciale afin de répondre aux besoins des habitants et de maintenir la diversité des formes de commerce ainsi que sur l'objectif d'organiser le territoire en fonction des modes de transports alternatifs à la voiture. Les deux SCOT ont en commun de vouloir poursuivre et améliorer leurs réseaux de transports en commun, de développer les mobilités douces. Ils ont également en commun la volonté d'améliorer le cadre de vie et penser un urbanisme de proximité.

<u>SCOT du Douaisis</u>: il recherche une place spécifique dans l'émergence d'une dynamique autour de Lille, par un « réseau maillé » de villes ayant chacune leur spécificité et leurs propres objectifs de développement.

Les orientations du SCOT, qui a été approuvé en 2007 et modifié en 2011, sont très proches de celles du SCOT de Lille Métropole en matière de politique de l'habitat, d'équilibre entre espaces non urbanisés, de la préservation de la ressource en eau et de promotion des sites d'excellence.

Les deux territoires ont également en commun d'être cohérent sur la volonté de densifier les zones d'activités existantes, en permettant leur requalification et en définissant des modalités d'aménagement moins consommatrices d'espace.

Un autre objectif poursuivi dans les deux SCOT est l'optimisation des infrastructures de transport (routières, ferroviaires et fluviales) et de la fiabilité des transports collectifs et développement de l'intermodalité. Conforter les services ferroviaires joue un rôle essentiel dans les deux territoires pour organiser les flux d'échange avec les territoires voisins.

SCOT de Flandre intérieur : ce SCOT, approuvé le 17 avril 2009, insiste sur le développement du réseau des transports collectifs, dans une perspective d'intermodalité rail/route, sur la base de pôles d'échanges et de rabattement situés sur les principales gares. Il intègre également le développement des modes alternatifs à la voiture particulière, et, en particulier, les transports à la demande et les modes de transport doux. Il s'inscrit ainsi dans le même sens que le Scot de Lille Métropole.

De même, les deux SCOT vont dans la même direction concernant la diversité de typologie des formes urbaines, d'occupation des logements (à destination, notamment, des personnes âgées et des jeunes), diversité fonctionnelle et sociale...

Il est également à ajouter que le SCOT de Flandre intérieur est également en cohérence sur les éléments de mobilité pour lesquels le projet de nouvel échangeur à Armentières, de mise à 2x3 voies de l'A25 entre Englos et La Chapelle d'Armentières ou le contournement nord de la Bassée sont également mentionnés et repris.

SCOT de l'Artois : approuvé le 29 Février 2008, il entre en résonnance avec celui de Lille Métropole sur plusieurs objectifs, comme celui de privilégier le renouvellement urbain et la requalification urbaine, la volonté d'optimiser le potentiel de densification du bâti dans les espaces urbanisés, de préserver et sécuriser la ressource en eau, de développer de nouvelles formes d'habitat et assurer une meilleure mixité sociale dans l'habitat ou encore mettre en réseau les équipements.

Tout comme le SCOT de Lille Métropole, celui de l'Artois privilégie l'articulation entre les différentes offres de transports pour répondre aux besoins de mobilité. Il met également en place des liaisons structurantes en favorisant le rabattement sur les principales gares.



Glossaire, liste des abréviations, références





# GLOSSAIRE : TERMES SPÉCIFIQUES EN MATIÈRE D'URBANISME ET DE PLANIFICATION

Approche bioclimatique	mode de conception des bâtiments où la climatisation est réalisée en tirant le meilleur parti du rayonnement solaire et de la circulation naturelle de l'air.
Armature urbaine	Système et relations entre les villes d'un espace déterminé et des relations qu'elles entretiennent entre elles
Artificialisation	On parle d'artificialisation du sol quand celui-ci perd les qualités propres à un milieu naturel ou agri- cole par l'action anthropique. La Base de l'occupation du sol (OCCsol) (cf. « occupation du sol ») est l'outil utilisé pour identifier et mesurer l'artificialisation du sol par l'interprétation de la photogra- phie aérienne d'un territoire.
Bassin de vie	Territoire présentant une cohérence géographique, sociale, culturelle et économique exprimant des besoins homogènes. Selon l'INSEE, le bassin de vie constitue le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants.
BHNS	Bus à intervalles de passage fréquents sur une amplitude horaire élevée. L'aménagement dédié représente au minimum 50% du linéaire du tracé de la ligne garantissant également des priorités aux feux aux intersections routières.
Bilan carbone	Outil de comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre, devant tenir compte de l'énergie primaire et de l'énergie finale des produits et services.
Cadre législatif	Le Code de l'urbanisme est la référence principale du SCOT. D'autres codes impactent la planification : le Code de l'environnement, le Code rural, le Code des collectivités locales, le Code du commerce
Ceinture et étoile ferroviaire	Le réseau ferroviaire de Lille se compose de 7 axes ferrés centrées sur la gare Lille Flandres. Ses lignes ferroviaires plus ou moins fortes selon les territoires qu'elles desservent dessinent une structure en étoile avec plusieurs branches qui permet de parler « d'étoile ferroviaire de Lille » (Synonyme Nœud ferroviaire).  De plus ; une infrastructure ferroviaire de forme circulaire entoure la ville de Lille et traverse une dizaine de communes. Appelée ceinture ferroviaire, elle permet de relier les 7 branches de l'étoile ferroviaire.
Centralité	Site multifonctionnel où se trouvent concentrés des équipements (publics ou privés), des logements, des activités commerciales et artisanales, ainsi que des services (marchands ou non). L'ensemble, lié par des espaces publics (rues, places), est desservi de manière multimodale. L'accessibilité s'opère en premier lieu, à pied ou vélo, puis, en transports en commun et voiture pour les centralités de niveau supérieur. Le stationnement y est généralement situé dans l'espace public ou mutualisé (parking en infrastructure).  Une centralité possède également une dimension symbolique forte (mairie, lieu de culte, place) et est un lieu de rassemblements festifs ou revendicatifs.  Les centralités se déclinent selon leur niveau de rayonnement : centre-ville à l'échelle métropolitaine ou de l'agglomération, centre bourg à l'échelle des villes d'appui ou des villes relais, centre de quartier ou cœur de village à l'échelle de la proximité.



Commerce et artisanat de détail	Cellules commerciales ou artisanales (magasins) proposant essentiellement l'achat de produits au détail et non des services. Cette offre peut être généraliste (épicerie, supermarché) ou spécialisée
Champs captants ou aire de captage	L'aire d'alimentation des captages définit la zone en surface, sur laquelle l'eau qui s'infiltre ou ruis- selle alimente les captages d'eau.
Coefficient de biotope	
Cœur métropolitain	Secteur situé autour du centre de Lille qui concentre des fonctions commerciales métropolitaines, de pôle d'échanges et d'espaces publics emblématiques. Il accueille en priorité des activités commerciales, artisanales et de services qui participent au renforcement de l'attractivité du cœur métropolitain, par un effet de concentration spatiale ou de rareté et qui viennent appuyer son attractivité touristique et son rôle de porte d'entrée métropolitaine. Les multiples alternatives à la voiture doivent y être particulièrement développées.
COS végétal	inspiré du « coefficient d'occupation des sols » pour le bâti, c'est une disposition possible dans l'article 13 des PLU et qui a pour objectif de fixer, sous forme d'un pourcentage ou d'un coefficient, une surface minimale d'espaces verts .
Commerces et services de proximité	Commerces et de services marchands dont la fréquentation est quotidienne ou atteint plusieurs fois par semaine. Ils répondent à des besoins courants ou à des besoins de dépannage. L'offre proposée recouvre des biens de consommation courante, et en premier lieu alimentaires.
Commerces non sédentaires	Activités de vente non permanentes, hors de magasins, qui prennent place dans le cadre de marchés périodiques, de plein air ou dans des lieux couverts (halle). Sont également rattachés à cette catégorie la vente directe organisée sur le lieu de production et la vente ambulante.
Compatibilité	La notion de compatibilité régit le rapport entre certains documents d'urbanisme. A ce titre, les PLU doivent être compatibles avec le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) de leur SCOT. Dans le cadre d'un rapport de compatibilité, l'autorité élaborant une décision n'est pas tenue de reproduire à l'identique la norme supérieure. La notion de compatibilité induit une obligation de non contrariété de la norme inférieure aux aspects essentiels de la norme supérieure. Le PLU devra donc respecter les options fondamentales du SCOT, sans être tenu de reprendre à l'identique son contenu. La notion de compatibilité ne doit pas être confondue avec la notion de conformité pour laquelle il n'existe aucune marge d'appréciation.
Compte foncier	La maitrise de l'étalement urbain est l'un des enjeux forts du SCOT. Afin de contribuer à cet objectif, le DOO détermine une enveloppe foncière appelée compte foncier du SCOT qui attribue un nombre d'hectares à ouvrir à l'urbanisation d'ici 20 ans. Ce compte foncier peut être reparti par commune ou par d'autres formes territoriales, il peut être phasé pour assurer un suivi plus continu de la consommation foncière. Le plus généralement, il distingue l'offre foncière économique (ZAE) de l'enveloppe à vocation mixte (habitat, services, équipements). Il peut aussi distinguer le foncier commercial au travers des hectares attribués aux ZACOM.
Concertation	Processus associant habitants et associations locales dans la prise de décision lors de la création d'un nouvel aménagement. Elle est préalable à l'enquête publique.
Conseil de développement (CDD)	Deux Conseils de développement, représentant la société civile de leur territoire, se sont constitués sur le territoire du SCOT de LM : celui de MEL et celui du Pays pévélois (prochainement associé à la CCPC). Le rôle des CDD : Les membres / collèges :
Consultation internationale « Lille Métropole 2030 »	Trois équipes entre 2011 et 2013 ont été mandatées par le Syndicat mixte du SCOT de Lille Métro- pole pour alimenter les réflexions sur la métropole du XXIe siècle afin de porter plus loin les objec- tifs définis dans ses délibérations.

Contrat unique	La loi LAMY met en place un contrat de ville unique pour la ville et la cohésion urbaine : il traitera dans un même cadre des enjeux de cohésion sociale, de renouvellement urbain et de développement économique. Les contrats de ville, succédant aux contrats urbains de cohésion sociale, seront uniques et globaux, à l'échelle de l'intercommunalité. Un lien devra exister entre les contrats de ville et les contrats État-région.
Coupure urbaine	Zones de discontinuité qui doit séparer les agglomérations et empêcher leur croissance désordonnée (Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement - Merlin et Choay).
Cours d'eau non domaniaux	il s'agit de cours d'eau non navigables et régis par le droit privé, en opposition au cours d'eau do- maniaux appartenant à l'Etat et gérés par VNF.
Croissance verte	La croissance verte est un mode de développement économique respectueux de l'environnement. Elle concerne les éco-activités (assainissement de l'eau, recyclage et valorisation énergétique des déchets, dépollution des sites, énergies renouvelables) mais aussi les secteurs traditionnels (transport, agriculture et bâtiment).
Décohabitation	La décohabitation caractérise le phénomène selon lequel des personnes formant un même foyer cessent d'habiter sous le même toit (séparation, jeunes partant du domicile familial, mutation professionnelle) Ce phénomène sociodémographique s'observe à une échelle globale : les familles tendent à se scinder plus facilement et à voir leurs membres autrefois cohabitants vivre de plus en plus souvent séparément.
Déplacement alternatif	Changement de mode de transport pour un même déplacement afin de réduire l'impact en termes d'émissions de GES. Un mode de déplacement alternatif se définit comme une solution différente des modes de déplacements traditionnels tels que la voiture utilisée seule (auto-stop, covoiturage, partage de voiture).
Document d'orientation et d'objectifs (DOO)	Le DOO constitue la partie opposable du SCOT aux PLU. « Dans le respect des orientations définies par le PADD, le DOO détermine les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers. Il définit les conditions d'un développement urbain maîtrisé et les principes de restructuration des espaces urbanisés, de revitalisation des centres urbains et ruraux, de mise en valeur des entrées de ville, de valorisation des paysages et de prévention des risques. Le DOO assure la cohérence d'ensemble des orientations arrêtées dans ces différents domaines. »
Drive	Il s'agit d'un point permanent de retrait par la clientèle d'achats au détail commandés par voie télématique, organisé prioritairement pour l'accès en automobile. Il comprend tous les équipements et aménagements nécessaires pour ce retrait, ainsi que les pistes de retrait attenantes. Destiné à une fonction marchande pour les particuliers, le drive est assimilé à un commerce de détail.
Espaces emblématiques Espaces ordinaires	L'élargissement contemporain de la notion de patrimoine recoupe tant les monuments inscrits à l'Inventaire Général, les bâtiments, ensembles bâtis ou espaces publics exceptionnels et pour cette raison labellisés et bénéficiant d'une protection réglementaire particulière (patrimoine emblématique) que le patrimoine quotidien qui constitue le tissu urbain traditionnel (bâtiments, îlots, espaces publics, trame viaire, tracés, insertion paysagère) qui vaut moins comme objet isolé que comme ensemble qui fait sens, et qui, pour cette raison, fonde l'identité des différents villages et quartiers des villes et contribue à la qualité du cadre de vie.
Espaces urbains	Selon la définition INSEE, ces espaces correspondent aux communes où l'urbanisation est d'un seul tenant et sans discontinuité.
Espaces périurbains	Selon la définition de l'INSEE, ces espaces correspondent à des communes sous influence urbaine du fait des déplacements domicile-travail : au moins 40% de leur population active travaille dans un



Écomobilité	L'écomobilité, ou mobilité durable, regroupe l'ensemble des politiques d'aménagement et de gestion du territoire et de la ville qui favorisent une mobilité pratique, peu polluante et respectueuse du cadre de vie : conception, mise en place et gestion de modes de transports jugés plus propres, sûrs et sobres (à moindre impact en termes de contribution aux émissions de gaz à effet de serre et parfois en termes de fragmentation éco-paysagère).
Enquête publique	Le SCOT est soumis à enquête publique, une fois le Document d'orientations générales adopté. Comme tout projet d'aménagement, de travaux publics ou d'équipement ayant un fort impact sur l'environnement, une procédure permet au public d'exprimer en toute liberté son opinion sur son bien-fondé ou ses modalités (loi dite Bouchardeau relative à la démocratisation de l'enquête publique et à la protection de l'environnement - 1983). L'enquête est ouverte par un arrêté pris par le Président du Syndicat mixte. Le Tribunal administratif désigne un « commissaire enquêteur » ou un une "commission d'enquête" présentant des garanties d'indépendance et d'impartialité. Pendant la durée de l'enquête publique, les citoyens peuvent prendre connaissance du dossier et formuler des observations. Celles-ci sont consignées dans un « registre d'enquête ». Les personnes qui le souhaitent peuvent être directement entendues par le commissaire enquêteur. Le commissaire enquêteur rédige ensuite un rapport d'enquête, après avoir examiné toutes les observations consignées dans le registre. En conclusion, il formule un avis, favorable ou défavorable.
Entrée de ville	Il s'agit d'un espace d'interface entre urbain et non urbain, traversé par une voie routière pénétrante et/ou à proximité d'une voirie de contournement (rocade). Cet espace est généralement le lieu d'implantation d'activités commerciales et économiques. Les formes urbaines observées ont un vocabulaire commun à l'ensemble des entrées de ville, quelle que soit leur localisation, et ne tiennent généralement pas compte de spécificités géographiques, historiques ou culturelles. L'entrée de ville se caractérise généralement par l'absence de plan d'aménagement ou par une organisation très fonctionnelle du site, avec peu de qualité urbaine, architecturale et paysagère.
État initial de l'environnement	Pièces essentielles du rapport de présentation des documents d'urbanisme. Il a un double rôle : d'une part, il contribue à la construction du projet de territoire par l'identification des enjeux environnementaux, et d'autre part, il constitue le référentiel nécessaire à l'évaluation et l'état de référence pour le suivi du document d'urbanisme.
Extension urbaine	cf. « tache urbaine de référence »
Franges urbaines	Limites imprécises constituées par le pourtour urbanisé de l'agglomération, les franges urbaines ont donc des caractéristiques qui relèvent du paysage géographique et des formes urbaines (habitat, voiries et réseaux)
Frontage	Espace, tant privé que public, compris entre une façade et la rue, intégrant également la façade.
Hameaux	Petit groupe d'habitations et de bâtiments d'autre nature qui constituent un espace urbain de moins de 3 hectares séparé d'un espace urbain plus important tel que la partie centrale de la commune ou une agglomération.
Hémicycles	Structures paysagères pensées en système permettant de qualifier l'articulation entre grand paysage et ville. Lisières épaisses de la zone urbaine centrale, les hémicycles incarnent un projet combinant maintien de l'agriculture en place, renforcement et enrichissement de la structure végétale existante, renforcement et développement du système de cheminements existants, multiplication des usages notamment de loisirs, gestion de l'eau
Hub	Plate-forme de correspondance entre différents modes de transport, appelé à jouer un rôle d'inter-

Interfaces transfrontalières	Zone de contact engendrant des dynamiques d'échange entre les versants belge et français de la frontière. L'interface est une bande plus ou moins large de discontinuité mais aussi de contact et/ou de confrontation entre deux espaces, deux systèmes territoriaux distincts. L'interface suppose le passage : une frontière totalement fermée n'est pas une interface. L'interface est irriguée, à des degrés variables, par des flux, plus ou moins intenses. Activités, infrastructures et équipements correspondants y sont souvent localisés.
Inter-SCOT « Terres du Nord »	Les 4 SCoT de l'Artois, de Lens-Liévin-Hénin-Carvin, du Grand Douaisis et de la Région d'Arras se sont investis depuis 2009 dans un partenariat pour réfléchir, à une nouvelle échelle, aux enjeux ouverts par la planification. Cette démarche a été initiée par la nécessité de se soutenir dans l'élaboration et la mise en œuvre des SCoT.
logement abordable	Le logement abordable aussi appelé « logement à prix maîtrisés » ou « accessible au plus grand nombre ».correspond à des logements réservés aux revenus modestes ou moyens, assortis de conditions notamment anti-spéculatives. Contrairement au logement social encadré par des dispositifs nationaux, il n'existe pas de qualification réglementaire du logement abordable. Plusieurs critères peuvent servir à définir qu'un logement est abordable : coût du logement en proportion des revenus des ménages, cout en deçà des prix du marché, dispositifs ayant permis la production du logement (PTZ, PSLA, maison à 100 000 euros), etc.
Loi ALUR	Votée et validée le 20 février 2014, cette loi a pour objectif de « réguler les dysfonctionnements du marché, à protéger les propriétaires et les locataires, et à permettre l'accroissement de l'offre de logements dans des conditions respectueuses des équilibres des territoires. Elle se décline en 4 volets (accès au logement, lutte contre habitat indigne, politique publique en matière de logement et réforme des documents d'urbanisme).
Loi LAMY	Loi du 21 février 2014 réformant le cadre de la politique de la ville et de la cohésion urbaine. Elle introduit trois grands changements : le principe fondamental de co-construction de la politique de la ville avec les habitants, la redéfinition des quartiers prioritaires à partir du critère unique de concentration urbaine de pauvreté et l'instauration du contrat urbain global à l'échelle intercommunale. Elle lance également le nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU) et fixe à 5 milliards d'euros la contribution de l'État.
Loi PINEL	Autrement appelée loi sur l'artisanat, le commerce et les très petites entreprises, cette loi promulguée le 18 juin 2014 a pour objectifs de dynamiser les commerces de proximité, en rénovant le régime des baux commerciaux ; de favoriser la diversité des commerces dans les territoires, notamment les plus fragiles, en renforçant les leviers des pouvoirs publics et en modernisant l'urbanisme commercial ; de promouvoir la qualité et les savoir-faire de nos artisans, en clarifiant le statut des artisans ; de simplifier et harmoniser les régimes de l'entreprise individuelle, en créant un régime unique de la micro-entreprise et en facilitant l'accès à l'EIRL.
Métropole lilloise	Cela renvoi au périmètre d'application du SCOT à savoir la MEL ainsi que les communautés de communes de Weppes, de la Haute Deûle et de Pévèle Carembault.
Mixité fonctionnelle	Concept qui qualifie un espace (immeuble, quartier, ville) regroupant plusieurs types d'activités : économie, culture, habitat, commerces
Mixité sociale	Concept qui qualifie un espace (immeuble, quartier, ville) où plusieurs classes sociales cohabitent. Elle résulte d'une offre de logements à des prix diversifiés
Mode actif	Modes pour lesquels l'être humain n'utilise pas d'autre moteur que sa propre énergie. Synonyme de modes doux



Occupation du sol (base OCCsol)	L'occupation du sol (OCCsol) est une base de données géographique qui interprète le territoire du SCOT selon 50 postes différents d'occupation du sol, à une précision de 300m² et à 9 dates différentes depuis 1950. La nomenclature de l'OCCsol est compatible avec la nomenclature européenne Corinne Land Cover. La base est utilisée pour l'analyse et le suivi de l'artificialisation des sols (cf. « artificialisation »).
Petit patrimoine	Élément bâti ou décoratif, ayant une valeur historique ou culturelle et conférant au lieu son originalité, modeste par son aspect et sa taille (croix, lavoir, fontaine, muret, ferronnerie, éléments décoratifs de façade).
Parcours résidentiel	Le parcours résidentiel correspond à la possibilité de déménager et de trouver à se loger en fonction de son parcours de vie. Les besoins d'un ménage en termes de logement évoluent en fonction des changements de situation (nombre de personnes qui composent le foyer et moyens financiers) : location ou propriété, appartement ou maison, taille du logement etc
Personnes publiques associées	Associées et contribuant au SCOT tout au long de la procédure, les PPA rendent également un avis final dans un délai de trois mois après l'arrêt du projet. Ces avis seront annexés au document du SCOT lors de l'enquête publique.  Selon l'article L121-4 du CU à l'élaboration du SCOT, l'État, la Région, le Département, les chambres consulaires ainsi que les autorités compétentes en matière d'organisation des transports urbains, les EPCI compétents en matière de PLH et les organismes de gestion des parcs naturels régionaux constituent les personnes publiques associées. Sont, en outre, associés dans les mêmes conditions, les communes limitrophes du périmètre du schéma et les établissements publics chargés de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation des schémas de cohérence territoriale limitrophes.
Plan Climat Énergie Territorial	Le PCET est un projet territorial de développement durable dont la finalité est la lutte contre le changement climatique. Institué par le Plan Climat national et repris par la loi Grenelle 1 et le projet de loi Grenelle 2, il constitue un cadre d'engagement pour le territoire. Le PYCET vise deux objectifs : l'atténuation, (diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050) ; l'adaptation, (réduire la vulnérabilité du territoire face aux impacts du changement climatique). Le PCET vient s'intégrer au projet politique de la collectivité, il est obligatoire pour les intercommunalités de plus de 50 000 habitants.
Plan de protection de l'atmosphère	Le PPA a pour objet de définir les actions permettant de ramener les concentrations en polluants dans l'air ambiant sous des valeurs assurant le respect de la santé des populations. Il a pour emprise le périmètre territorial de la région Nord - Pas de Calais. Les préfets du Nord et du Pas-de-Calais l'ont approuvé le 27 mars 2014
Plan local d'urbanisme - PLU (i)	Document d'urbanisme qui présente le projet de développement durable d'une commune (occupation de l'espace, gestion des paysages et des espaces naturels, agricoles ou forestiers, habitat et déplacements). La comptabilité avec le schéma de cohérence territoriale (SCoT) doit être assurée. Crée par la loi SRU en 2000, il remplace le plan d'occupation des sols (POS).
Point d'équilibre	Le point d'équilibre correspond au nombre de logements qu'il est nécessaire de construire pour maintenir le poids actuel de la population au sein de chaque commune. Il se calcule sur la base de trois composantes : la diminution de la taille moyenne des ménages ; le remplacement des loge-

Pôle commercial	Il s'agit d'un site regroupant un ensemble de magasins de détail (tenus par des commerçants ou des artisans) et éventuellement des services marchands. Ils peuvent former des ensembles commerciaux s'ils sont regroupés dans un même ensemble immobilier, tenu par un gestionnaire commun.  Le pôle commercial peut être inclus dans une centralité ou isolé dans un tissu urbain plus ou moins dense. On peut distinguer plusieurs formes de pôle commercial : des axes linéaires (rue marchande de centre-ville ou de quartier, entrée de ville), des centres commerciaux (un bâtiment regroupant des commerces, une galerie marchande de centre-ville, un parc d'activités commerciales composé de différents magasins et disposant de stationnements propres à chacun)
Pôle intermodal	Pôle d'échanges sur la métropole constituant un espace d'articulation des réseaux qui vise à faciliter les pratiques intermodales entre différents modes de transport. Il existe en dehors du pôle Eura-Flandres, des pôles intermodaux principaux (Armentières, Don-Sainghin, La Bassée, Seclin, Templeuve, Roubaix et Tourcoing) et des pôles intermodaux potentiels en lien avec l'évolution des infrastructures de transport en commun et du niveau de dessertes (Comines, Pérenchies, Lille CHR, Porte des Postes, Baisieux, Lesquin, La Madeleine et Pont de Bois) (cf. carte du SCOT).
Précarité énergétique	On considère en France que la précarité énergétique commence quand le taux d'effort des ménages pour les dépenses consacrées à l'énergie est supérieur à 10 %.
Projet d'aménagement et de développement durables	Le PADD est un des documents-clefs du SCOT. Sur la base d'un débat obligatoire en comité syndical, au moins quatre mois avant l'arrêt du projet de SCOT, le PADD fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de qualité paysagère, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers, de préservation et de mise en valeur des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques. En matière de déplacements, ces objectifs intègrent une approche qualitative prenant en compte les temps de déplacement.
Renouvellement urbain	Le renouvellement urbain est, en urbanisme, une forme d'évolution de la ville qui désigne l'action de reconstruction de la ville sur elle-même et de recyclage de ses ressources bâties et foncières. Elle vise en particulier à traiter les problèmes sociaux, économiques, urbanistiques, architecturaux de certains quartiers anciens ou dégradés, des zones industrielles ou friches industrielles.
Renouvellement urbain cyclique	Superficie annuelle d'espaces déjà urbanisés qui se renouvellent « naturellement » sans action particulière d'encouragement et observée grâce à l'analyse historique de l'occupation du sol.
Renouvellement urbain persistant	Espaces déjà urbanisés et considérés comme renouvelables mais qui nécessitent une action parti- culière d'encouragement et dont l'analyse historique de l'occupation du sol montre une persistance de l'état et une absence de renouvellement.
Réseau hydrographique principal et secondaire	Ensemble des cours d'eau (rivières, canaux, becques), permanents ou temporaires, ainsi que leurs espaces associés (lacs, étangs, mares), qui assurent la circulation des eaux superficielles.
SAGE	Élaboré par la Commission locale de l'eau, le SAGE est un document de planification qui permet de gérer de façon équilibrée les milieux aquatiques (nappes, rivières, zones humides) et de concilier tous les usages de l'eau (eau potable, industrie, irrigation agricole, loisirs) à l'échelle d'un territoire cohérent. Il a une portée réglementaire : toutes les décisions de l'État et des collectivités doi-



Schéma de développement universitaire	Il s'agit d'un travail partenarial en cours, lancé en décembre 2014. Il s'agit d'une déclinaison métro- politaine du Schéma régional d'enseignement supérieur et de recherche. Ce schéma a pour but de préciser les objectifs et moyens à court, moyen et long termes de l'enseignement supérieur et de la recherche. Porté par MEL, le schéma associe l'ensemble des partenaires de l'enseignement supé- rieur et de la recherche (Universités, Villes, CROUS).
Schéma régional climat, air, énergie (SRCAE) du Nord - Pas de Calais	Le SRCAE, élaboré conjointement par la Région et l'État en 2012, ne s'impose pas directement au SCOT. Il exprime les objectifs en matière de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de moindre consommation d'énergie à l'échelle régionale. Le SRCAE trouve sa déclinaison dans les Plan climat-énergie territoriaux (PCET), à prendre en compte par les SCOT.
Schéma régional de cohérence écologique (SRCE-TVB)	Le SRCE - TVB affiche un réseau des continuités écologiques terrestres et aquatiques à l'échelle régionale et vise à préserver et restaurer les continuités écologiques. Il a été approuvé en 2014.
Service ferroviaire diamétralisé	Organisation de l'offre ferroviaire en lignes traversant la métropole et non plus en origine/terminus sur Lille Flandres, permettant d'améliorer le service tout en apportant des gains de capacité au niveau du nœud ferroviaire et en optimisant l'utilisation du matériel roulant.
Services marchands	Sont regroupés sous cette appellation les services tertiaires ayant vitrine sur rue et accueillant du public au sein de leur structure. Cette dénomination recouvre les agences bancaires ou mutualistes, les agences de voyage, les agences immobilières, les agences de travail temporaire, les agences de location de véhicules, les auto-écoles, les laveries, les coiffeurs. Cette catégorie com-
Pôles d'excellence	Piliers pour développer les filières économiques prioritaires de la Métropole, ils jouent un rôle de site vitrine du savoir-faire de ces activités. Ils permettent de réunir sur un même site des laboratoires de recherche et développement et des entreprises en mettant à l'honneur la créativité, l'innovation et la convergence des acteurs. Cinq sites d'excellence, répartis sur l'ensemble du territoire métropolitain, ont été créés :  >Euralille, quartier d'affaires et pôle tertiaire de premier plan ;  >Eurasanté, pôle d'excellence dédié à la filière biologie/santé ;  >EuraTechnologies, dédié aux Technologies de l'Information et de la Communication et à la filière numérique ;  >La Haute Borne, parc scientifique Haute Qualité Environnementale ;  >L'Union, filières textile et Images (la Plaine Images et le CETI).
SRADDT	L'élaboration du Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT) du Nord – Pas de Calais a été adopté le 22 novembre 2006. Avec son actualisation, adoptée le 26 septembre 2013, ce cadre de référence et de cohérence à long terme définit la stratégie régionale en matière d'aménagement et de développement du territoire.
Tache urbaine de référence	L'ensemble des espaces urbains à la date d'entrée en vigueur du SCOT qui permet de calculer et de suivre le compte foncier ainsi que de définir si une urbanisation relève de l'extension urbaine lorsqu'elle se situe en dehors de la tache urbaine de référence ou du renouvellement urbain lorsqu'elle se situe en son sein.
Territoires MEL	La Métropole européenne de Lille a initié des contrats de territoires préparés, précisés et évalués dans le cadre d'instances de dialogue et de concertation entre l'exécutif resserré de Lille Métropole et chacun des maires et des élus des territoires. Ces territoires sont au nombre de 8 : territoire des Weppes, territoire tourquennois, territoire roubaisien, territoire de la Lys, territoire Est, couronne Nord de Lille, couronne Sud de Lille, Lille et ses communes associées
Trame urbaine	Ensemble des espaces urbains concernés par les objectifs et les orientations urbains d'aménage-

Trame verte et bleue	La Trame verte et bleue est un outil d'aménagement du territoire qui vise à (re)constituer un réseau écologique cohérent, à l'échelle du territoire national, pour permettre aux espèces animales et végétales, de circuler, de s'alimenter, de se reproduire, de se reposer En d'autres termes, d'assurer leur survie, et permettre aux écosystèmes de continuer à rendre à l'homme leurs services.  La TVB de Lille Métropole, développée depuis le Schéma Directeur 2002, est un projet ambitieux au profit des habitants, des ressources et du cadre de vie II s'agit d'un réseau maillé d'espaces verts, naturels et récréatifs, appuyé sur des actions de protection des espaces naturels, d'ouverture et l'accès contrôlé pour tous à la nature, de boisements.	
Ville d'appui	Villes situées dans les espaces périurbains qui accueillent une partie du développement urbain lié au regain d'attractivité du territoire en raison de la qualité de leur desserte en transports en commun et du niveau de services (équipements, commerces) qu'elles offrent. Il s'agit de renforcer l'offre de production de logements tout en préservant les particularités de leur environnement.	
Ville intense	Délibération cadre lancée en 2009 parallèlement à la politique de la ville renouvelée, elle apparaî comme un manifeste pour une ville qui occupe mieux son espace et répond aux enjeux et défis environnementaux. Les axes principaux sont une ville des courtes distances et accessible en trans ports en commun, une offre et un partage d'équipements et d'aménités, la mixité sociale et fonction nelle, le maillage urbain, la qualité de l'environnement et l'optimisation foncière. La ville intense es une ville compacte et d'une certaine densité.	
Ville relais	Villes qui jouent le rôle de polarité moyenne au sein des espaces périurbains selon leur poids leur rôle actuel et futur. Le développement des villes relais s'organise selon les tendances obse vées, accueillant les équipements de proximité nécessaires au poids de leur population. Les effor sont portés sur l'optimisation du rabattement en transport en commun vers les villes d'appui.	
Elaborée au début des années 2000, cette stratégie visait à apporter une réponse dé dégradation économique, sociale, culturelle, environnementale et urbaine de certains sec métropole lilloise. Sa traduction au sein du Schéma directeur de 2002 concerne environ communes et 4 000 hectares. Cette stratégie vise à tirer parti des potentiels des territoire fiés, en grande partie des friches ou quartiers anciennement industriels, pour leur redo valeur. La politique de la ville renouvelée a été lancée concrètement à partir des années permis la requalification de nombreux sites. Elle a été réaffirmée au mois de juin 2009 l'adoption par la communauté urbaine de Lille Métropole d'une délibération-cadre rappe cessité de poursuivre et d'actualiser la géographie prioritaire de la ville renouvelée.		
Voie structurante	Voie routière assurant à la fois une fiabilité des temps de parcours tant pour le trafic interne que pour le trafic d'échange et de transit, actuellement problématiques pour le développement des activités mais permettant également de répondre aux besoins d'organiser la mobilité interne entre les	





## LISTE DES ABRÉVIATIONS

Λrt	Article
Art.	Article
AAC	Aires d'alimentation des captages
ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
ADULM	Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole
AEP	Alimentation en eau potable
AEU	Approche environnementale de l'urbanisme
AFSSET	Agence française de sécurité sanitaire de l'environnement et du travail
ALUR	Loi pour l'accès au logement et à un urbanisme renouvelé
AML	Aire métropolitaine lilloise
ANRU	Agence nationale pour la rénovation urbaine
AOT	Autorité organisatrice de transports
APB	Arrêté de protection de biotope
AVAP	Aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine
BASOL	Base de données sur les sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif
BHNS	Bus à haut niveau de service
BPE	Base permanente des équipements
BRGM	Bureau de recherches géologiques et minières
ВТР	Bâtiments et travaux publics
CC	Communauté de communes
CCI	Chambre de commerce et d'industrie
CD59	Conseil départemental du Nord
CDAC	Commission départementale d'aménagement commercial
CDD	Conseil de développement
CET	Centre d'enfouissement technique
CLE	Commission locale de l'eau
CLIC	Comité local d'information et de concertation
CMA	Chambre des métiers et de l'artisanat
CRAUP	Cahier de recommandations architecturales, urbaines et paysagères
CSEL	Contournement sud est de Lille
CU	Code de l'urbanisme
CVE	Centre de valorisation énergétique
	<u> </u>

CVO	Centre de valorisation organique	
DAC	Document d'aménagement commercial	
DDRM	Dossier Départemental sur les Risques Majeurs	
DDTM	Direction départementale des territoires et de la mer	
DEEE	Déchets des équipements électriques et électroniques	
DOG	Document d'orientations générales	
DOO	Document d'orientation et d'objectifs du SCOT	
DREAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement	
DSM	Déchets spéciaux des ménages	
DTMP	Diagnostic territorial multi-pressions	
DUP	Déclaration d'utilité publique	
EE	Évaluation environnementale	
EIE	État initial de l'environnement	
ENLM	Espace naturel Lille Métropole (désigne le Syndicat Mixte)	
ENM	Espace naturel métropolitain - espace faisant partie des sites aménagés et gérés par MEL et le Syndicat Mixte ENLM	
EnRR	Énergie renouvelable et de récupération	
ENS	Espace naturel sensible	
EPCI	Établissement public de coopération intercommunale	
EPF	Etablissement public foncier	
FILOCOM	Base de données sur les logements et leur occupation	
GECT	Groupement européen de coopération territoriale	
GES	Gaz à effet de serre	
ha	hectares	
HBM	Habitation à bon marché	
HQE	Haute qualité environnementale	
HLM	Habitat à loyer modéré	
ICPE	Installation classée pour la protection de l'environnement	
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques	
INVS	Institut national de veille sanitaire	
LGV	Ligne grande vitesse	
LLS	Logement locatif social	
MAPAM	Loi sur la modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles	
MEDDM	Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer	
MEL	Métropole européenne de Lille	



MIN	Marché d'intérêt national	
NIFT	Nouvel itinéraire fret de transit	
NSL	Nutrition santé longévité - pôle de compétitivité labélisé par l'Etat consacré à la nutrition, à la santé et à la longévité	
NTIC	Nouvelles technologies de l'information et de la communication	
OAP	Orientations d'aménagement et de programmation	
OCCSOL	Observation de l'artificialisation du sol	
ONF	Office national des forêts	
OMPHALE	Outil méthodologique de projection d'habitants, d'actifs, de logements et d'élèves	
OPAH	Opération programmée d'amélioration de l'habitat	
OPE	Observatoire partenarial de l'économie	
ORQUE	Opération de reconquête de la qualité de l'eau	
OTAN	Organisation du traité de l'Atlantique nord	
PADD	Projet d'aménagement et de développement durables	
PAEN	Périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains	
PAGD	Plan d'Aménagement et de Gestion Durable	
PANEF	Parc d'activités de Neuville-en-Ferrain	
PCET	Plan climat énergie territorial	
PDALPD	Plan départemental d'actions pour le logement des personnes défavorisées	
PDEDMA	Plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés	
PDU	Plan de déplacement urbain	
PEB	Plan d'exposition au bruit	
PER	Plan exposition aux risques	
PIG	Projet d'intérêt général	
PGRI	Plan de gestion des risques d'inondation	
PL	Poids lourds	
PLAI	Prêt locatif aidé d'intégration.	
PLH	Programme local de l'habitat	
PLI	Prêt locatif Intermédiaire	
PLS	Prêt locatif social	
PLU(i)	Plan local d'urbanisme (intercommunal)	
PLUS	Prêt locatif à usage social	
PMDE	Plan métropolitain de développement économique 2015 – 2020 adopté par la MEL	
PME	Petites et moyennes entreprises	
PNRQAD	Programme national de requalification des quartiers anciens dégradés	
PPA	Personnes publiques associées	

POI	Plan d'opérations internes
POS	Plan d'occupation des sols
PPA	Plan de protection de l'atmosphère
PPBE	Plan de prévention du bruit dans l'environnement
PPI	Plan particulier d'intervention
PPR	Plan de prévention des risques
PPRi	Plan de prévention du risque inondation
PPRm	Plan de prévention des risques miniers
PPRt	Plan de prévention des risques technologiques
PRQA	Plan régional de la qualité de l'air
PRSE	Plan régional santé environnement
PSMV	Plan de sauvegarde et de mise en valeur
PUCA	Plan urbanisme construction architecture
REGL	Réseau express Grand Lille
RFF	Réseau ferré de France
RNR	Réserve naturelle régionale
SAGE	Schéma d'aménagement et de gestion des eaux
SCOT	Schéma de cohérence territoriale
SDAGE	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
SDER	Schéma de développement de l'espace régional (Wallonie)
SDGV	Schéma départemental des gens du voyage
SDTAN	Schéma directeur territorial d'aménagement numérique
SDTD	Schéma directeur régional des terrains de dépots
SDUC	Schéma de développement urbain et commercial
SITADEL	Système d'information et de traitement automatisé des données élémentaires sur les logements et les locaux
SLGRI	Stratégies locales de gestion du risque inondation
SM	Syndicat mixte du SCOT
SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français
SNIT	Schéma national des infrastructures de transport
SPANC	Service public d'assainissement non collectif
SRADDT	Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire
SRCAE	Schéma régional climat, air, énergie
SRCE	Schéma régional de cohérence écologique
SRU	Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain du 13 décembre 2000
SYSMIDEME	Syndicat mixte pour la gestion des déchets ménagers du pays de Pévèle au pays des Weppes



Transports en commun
Train express régional
Train grande vitesse
Technologies de l'information et de la communication
Trame verte et bleue
Union de recouvrement pour la sécurité sociale et les allocations familiales
Voies navigables de France
Zone d'aménagement concerté
Zone d'aménagement différé
Zone d'activités économiques
Zone agricole protégée
Zones d'expansion de crue
Zone franche urbaine
Zone d'Intérêt écologique, faunistique et floristique
Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager
Zone à urbaniser en priorité





### LISTE DES CARTES DU SCOT

# Carte de synthèse (1:75 000) Carte de l'occupation du sol en 2015 (1:75 000)

#### DANS LE DIAGNOSTIC DU SCOT

- 1. Le Schéma de Cohérence Territoriale de Lille Métropole en chiffres
- 2. La région Hauts-de-France dans l'Europe du Nord-Ouest
- 3. Lille Métropole : carrefour européen du TGV
- 4. L'Eurométropole et l'Aire métropolitaine de Lille
- 5. Densité de population évolution 1968-2011 par période intercensitaire
- 6. Migrations résidentielles 2003-2008
- 7. Les résidents français en Belgique 2011
- 8. Les documents de planification
- 9. Revenus et profils sociaux des ménages
- 10. Niveau de revenu médian et dynamiques d'évolution
- 11. Programme national de rénovation urbaine 2007-2014
- 12. Les spécificités industrielles de l'Aire métropolitaine de Lille
- 13. Economie productive : évolution de l'emploi salarié privé
- 14. Economie productive : répartition sectorielle des emplois salariés privés
- 15. Espaces économiques existants et projetés 2014
- 16. Logistique : poids de la Métropole au sein de l'AML
- 17. Nombre d'étudiants selon le type de formation par commune 2012-2013
- 18. Effectifs des étudiants inscrits dans l'enseignement supérieur (2012-2013)
- 19. Surfaces agricoles
- 20. Evolution de la SAU par commune (2000-2010)
- 21. Collèges publics et privés état en 2014
- 22. Lycées publics et privés état en 2014
- 23. Equipements sportifs et projets de dimension métropolitaine
- 24. Equipements culturels et projets de dimension métropolitaine
- 25. Equipements aquatiques sur le territoire du SCOT
- 26. Localisation des bibliothèques sur le territoire du SCOT 2014
- 27. Les principaux pôles commerciaux 2013
- 28. Dossiers examinés en commission d'autorisation commerciale (CDEC/CDAC & CNEC-CNAC) surface de vente supérieure à 1 000 m² 2000-2013
- 29. Couverture numérique SCOT de Lille Métropole 2014
- 30. Principaux points noirs du réseau routier
- 31. Dispositif de contournement routier du schéma directeur de 2002
- 32. Offre train express régional
- 33. Liaisons grande vitesse à partir de Lille 2010-2020
- 34. Limites des territoires
- 35. TER/TERGV : nombre de trains par jour (2014)



- 36. TER: évolution de la fréquentation 2010-2014
- 37. Trafic routier tous véhicules 2012
- 38. Transport fluvial
- 39. Zones d'extension du Schéma directeur de 2002 et axes de transports principaux
- 40. Entités paysagères
- 41. Protections patrimoniales état en 2014
- 42. Espaces naturels et zones d'intérêt écologique ou paysager
- 43. Espaces verts recensés en 2013
- 44. Nouveaux zonages issus de la démarche captages grenelle : aire d'alimentation et zones d'actions
- 45. Qualité des eaux superficielles
- 46. Eau protections réglementaires
- 47. Plans de prévention des risques d'inondation
- 48. Risques technologiques état en 2014
- 49. Pollution aux particules fines (PM10): nombre de jours de dépassements de la valeur limité journalière en 2010
- 50. Compétences et équipements pour la gestion des déchets
- 51. Evolution de l'artificialisation des sols (3 périodes)
- 52. Parti d'aménagement du Schéma Directeur de 2002
- 53. Analyse de la desserte en transports en commun
- 54. Analyse de la concentration des pratiques
- 55. POS et PLU 2014
- 56. Logements autorisés 2000-2008 et 2010
- 57. Occupation en 2013 des sols artificialisés depuis 1971
- 58. Densités des opérations d'habitat 2010-2013
- 59. POS et PLU 2014

### DANS L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

Carte de situation du territoire et relief

Réseau hydrographique

Les entités paysagères

Protection patrimoniale état en 2015 (carte du diagnostic)

Espaces naturels remarquables

Espaces verts naturels et récréatifs en 2013

Coefficient d'emprise végétale des espaces urbanisés (Adulm, 2010)

Sites potentiels de développement (MEL et Conseil général du Nord)

Les réservoirs de biodiversité

Schéma régional de cohérence écologique -TVB du Nord-Pas de Calais

Pollution lumineuse dans la Région

Contexte géologique

Qualité des eaux de surface

Teneur en nitrates des eaux souterraines

Organisation de l'alimentation en eau potable

Protection des ressources en eaux souterraines

Démarche Captages « Grenelle »

Vulnérabilité de la nappe de la craie

Organisation de l'assainissement

Schémas d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE)

Territoires à risque important d'inondation (risque de crue)

Bassins versants sensibles au ruissellement

Niveau de l'aléa érosion des sols par commune

Bassins versants sensibles aux remontées de nappe

Plans de prévention des risques d'inondation

Communes concernées par les mouvements de terrain

Plans de prévention des risques mouvement de terrain

Risques technologiques (carte du diagnostic)

Sites et sols potentiellement pollués

Sites d'exploitation du sous-sol en activité

Extrait de la carte des pédopaysages du Nord-Pas de Calais

Énergie extractible à partir de la nappe de la craie

Infrastructures de transport et bruit

Cartographie stratégique du bruit PPBE de la MEL

Plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Lille-Lesquin

Compétences et équipements pour la gestion et le traitement des déchets ménagers et assimilés

#### **DANS LE PADD**

- 1. Dessiner une stratégie spatiale du développement économique
- 2. Carrefour de l'Europe du Nord-Ouest
- 3. Des alternatives à l'axe nord-sud
- 4. Organiser la mobilité à l'échelle euro-régionale
- 5. L'étoile ferroviaire de Lille
- 6. Affirmer le rôle de l'armature verte et bleue
- 7. Dessiner le futur de l'armature urbaine
- 8. Les territoires de projets

#### DANS LE DOO

- 1. Le Schéma de Cohérence Territoriale de Lille Métropole en chiffres
- 2. Armature urbaine
- 3. Trame verte et bleue multifonctionnelle
- 4. Trame verte et bleue à vocation récréative
- 5. Conforter le réseau routier structurant
- 6. Développer l'usage des transports en commun et conforter l'intermodalité / 2030 et au-delà
- 7. Schéma des déplacements cyclables
- 8. Les secteurs et site de développement économique métropolitains prioritaires à l'horizon 2035
- 9. Démarche Grenelle du Sud de Lille Les différents périmètres d'actions
- 10. Démarche « Territoire de projets »
- 11. Zones à dominante humide du SDAGE
- 12. Les captages « Grenelle » au Sud de Lille





## DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE MENTIONNÉS DANS LE SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

### DANS LE DOO

Document	Sigle	Date d'approbation
Charte du parc naturel régional (PNR) Scarpe-Escaut		1er juillet 2010
Dossier Départemental sur les Risques Majeurs	DDRM	19 avril 2011
Guide de gestion durable des eaux pluviales MEL		12 octobre 2015
Plan Bleu de la MEL (dont fait partie le Programme de requalification des bras secondaires)		14 décembre 2012
Plan campus		2008
Plan climat énergie territorial de la Métropole	PCET	18 octobre 2013
Plan d'exposition au bruit de l'aéroport Lille-Lequin	PEB	2008
Plan d'exposition aux risques	PER	1994
Plan de gestion des risques d'inondation du bassin Artois-Picardie	PGRI	19 novembre 2015
plan de prévention des risques d'inondation de Lille	PPRi	
Plan de protection de l'atmosphère du Nord-Pas-de-Calais	PPA	27 mars 2014
Plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés	PDEDMA	Révisé en 2011
Plan métropolitain de développement de l'économie 2015 de la MEL	PMDE	
Plan particulier d'intervention	PPI	
Plans de prévention du bruit dans l'environnement de l'État, du Département	PPBE	PPBE état 2012
Programmes d'équipement de l'État, des collectivités territoriales et des établisse-		
Projet d'intérêt général	PIG général	2007
Schéma d'aménagement et de gestion des eaux de la Lys	SAGE Lys	6 août 2010.
Schéma d'aménagement et de gestion des eaux de la Scarpe aval	SAGE Scarpe aval	12 mars 2009
Schéma d'aménagement et de gestion des eaux des bassins de la Marque	SAGE Marque et Deûle	En cours
Schéma de développement et d'urbanisme commercial	SDUC	2000
Schéma de développement régional Wallonie	SDER	7 novembre 2013

Schéma départemental d'accueil des gens du voyage		24 juillet 2012 (2012-2018)
Schéma départemental pour les personnes âgées du Nord		Le 26 mars 2012 (2012-2018)
Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Artois-Picardie	SDAGE	18 décembre 2009 (2010-2015)
Schéma Directeur d'Aménagement Numérique du territoire de la Région Nord-Pas de Calais	SDAN	25 mars 2013 (2014-2025)
Schéma directeur des espaces naturels sensibles (ENS) du Nord		23 novembre 2015 (2016-2021)
Schéma directeur métropolitain des réseaux de chaleur		
Schéma directeur régional des terrains de dépôt des Voies navigables de France (VNF)	SDRTD	25 juin 2009
Schéma global de résidus urbains		
Schéma inter-départemental des carrières Nord - Pas de Calais		7 décembre 2015
Schéma métropolitain enseignement supérieur et recherche		En cours
Schéma national des infrastructures de transport	SNIT	
Schéma numérique de la MEL		
Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire	SRADDT	26 septembre 2013 (2014-2030)
Schéma régional d'enseignement supérieur et recherche		octobre 2012
Schéma régional de cohérence écologique – trame verte et bleue du Nord-Pas de Calais	SRCE TVB	16 juillet 2014
Schéma régional de développement économique	SRDE	24 novembre 2005
Schéma régional de l'agriculture et l'alimentation durables	SRAAD	2013 (2014-2020)
Schéma régional de l'innovation	SRI	(2014-2020)
Schéma régional des transports	SRT	2006
Actualisé oct. 2012	_	
Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie	SRCAE	20 novembre 2012
Stratégie économique de la Communauté de communes de Pévèle-Carembault		
Structuurplan Vlaanderen (Plan de structure d'urbanisme de Flandre)		1997 (en cours de révision)





## TABLEAU DE CORRESPONDANCE DE LA CODIFICATION DES ARTICLES DU CODE DE L'URBANISME CONCERNANT LE SCOT

Partie législative au 24/09/2015 (ar	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
Code de l'urbanisme	art. L. 122-1-1, phrase 1	L. 141-1
Code de l'urbanisme	art. L. 122-1-1, phrases 2 et 3	L. 141-2
Code de l'urbanisme	art. L. 122-1-2	L. 141-3
Code de l'urbanisme	art. L. 122-1-3	L. 141-4
Code de l'urbanisme	art. L. 122-1-4	L. 141-5
Code de l'urbanisme	art. L. 122-1-5, alinéas 1 et 2	L. 141-5
Code de l'urbanisme	art. L. 122-1-5, alinéa 5	L. 141-6
Code de l'urbanisme	art. L. 122-1-5, alinéa 18	L. 141-7
Code de l'urbanisme	art. L. 122-1-5, alinéa 21	L. 141-8
Code de l'urbanisme	art. L. 122-1-5, alinéas 9 à 12	L. 141-9
Code de l'urbanisme	art. L. 122-1-5, alinéas 3 et 4	L. 141-10
Code de l'urbanisme	art. L. 122-1-5, alinéa 17	L. 141-11
Code de l'urbanisme	art. L. 122-1-5, alinéas 6 et 7	L. 141-14
Code de l'urbanisme	art. L. 122-1-5, alinéa 22	L. 141-18
Code de l'urbanisme	art. L. 122-1-5, alinéa 8	L. 141-19
Code de l'urbanisme	art. L. 122-1-5, alinéa 16	L. 141-20
Code de l'urbanisme	art. L. 122-1-5, alinéas 13 et 15	L. 141-21
Code de l'urbanisme	art. L. 122-1-5, alinéas 13 et 14	L. 141-22
Code de l'urbanisme	art. L. 122-1-5, alinéas 19 et 20	L. 142-3
Code de l'urbanisme	art. L. 122-1-6	L. 141-18
Code de l'urbanisme	art. L. 122-1-7	L. 141-12
Code de l'urbanisme	art. L. 122-1-8, alinéa 1	L. 141-13
Code de l'urbanisme	art. L. 122-1-8, alinéas 2 à 5	L. 141-15
Code de l'urbanisme	art. L. 122-1-9, alinéas 1 et 2	L. 141-16
Code de l'urbanisme	art. L. 122-1-9, alinéas 3 à 6	L. 141-17
Code de l'urbanisme	art. L. 122-1-10	L. 141-23
Code de l'urbanisme	art. L. 122-1-11	L. 141-24
Code de l'urbanisme	art. L. 122-1-13, alinéa1	L. 131-1

Code de l'urbanisme	art. L. 122-1-13, alinéa 3	abrogé
Code de l'urbanisme	art. L. 122-1-15, alinéa 1	L. 142-1
Code de l'urbanisme	art. L. 122-1-15, alinéa 2	L. 142-2
Code de l'urbanisme	art. L. 122-2, alinéas 1 à 6 et 8	L. 142-4
Code de l'urbanisme	art. L. 122-2, alinéa 7	Art. 14 ordonnance
Code de l'urbanisme	art. L. 122-2-1, alinéa 1	L. 142-5
Code de l'urbanisme	art. L. 122-2-1, alinéa 2	Art. 14 ordonnance
Code de l'urbanisme	art. L. 122-2-1, alinéa 3	Transféré en partie réglementaire
Code de l'urbanisme	art. L. 122-3, alinéa 1	L. 143-1
Code de l'urbanisme	art. L. 122-3, alinéa 2	L. 143-2
Code de l'urbanisme	art. L. 122-3, alinéa 6	L. 143-4
Code de l'urbanisme	art. L. 122-3, alinéa 7, phrases 1 et 2	L. 143-5
Code de l'urbanisme	art. L. 122-3, alinéa 7, phrase 3	Transféré en partie réglementaire
Code de l'urbanisme	art. L. 122-3, alinéa 7, phrase 4	L. 143-6
Code de l'urbanisme	art. L. 122-3, alinéa 8	L. 143-9
Code de l'urbanisme	art. L. 122-3, alinéas 3 à 5	L. 143-3
Code de l'urbanisme	art. L. 122-4	L. 143-16
Code de l'urbanisme	art. L. 122-4-2	Code des transports L. 1231-13
Code de l'urbanisme	art. L. 122-4-3	L. 144-1
Code de l'urbanisme	art. L. 122-5, alinéa 5	L. 143-12
Code de l'urbanisme	art. L. 122-5, alinéa 6	L. 143-13
Code de l'urbanisme	art. L. 122-5, alinéas 1 et 2	L. 143-10
Code de l'urbanisme	art. L. 122-5, alinéas 3 et 4	L. 143-11
Code de l'urbanisme	art. L. 122-5, alinéas 7 et 8	L. 143-14
Code de l'urbanisme	art. L. 122-5-1	L. 143-7
Code de l'urbanisme	art. L. 122-5-2	L. 143-7
Code de l'urbanisme	art. L. 122-5-3	L. 143-8
Code de l'urbanisme	art. L. 122-6	L. 143-17
Code de l'urbanisme	art. L. 122-6-1	L. 132-10
Code de l'urbanisme	art. L. 122-6-2	Transféré en partie réglementaire
Code de l'urbanisme	art. L. 122-6-2, alinéa 1	L. 132-13
Code de l'urbanisme	art. L. 122-7	L. 143-18
Code de l'urbanisme	art. L. 122-7-1	L. 143-19
Code de l'urbanisme	art. L. 122-8, alinéa 10	Transféré en partie réglementaire
Code de l'urbanisme	art. L. 122-8, alinéas 1 à 9	L. 143-20
Code de l'urbanisme	art. L. 122-9	L. 143-21
Code de l'urbanisme	art. L. 122-10, alinéa 1 en partie	L. 143-22



Code de l'urbanisme	art. L. 122-10, alinéa 1 en partie, alinéa 2	Transféré en partie réglementaire
Code de l'urbanisme	art. L. 122-11	L. 143-23
Code de l'urbanisme	art. L. 122-11-1, alinéa 1, phrase 4	L. 133-6
Code de l'urbanisme	art. L. 122-11-1, alinéa 6	L. 141-26
Code de l'urbanisme	art. L. 122-11-1, alinéa 10	L. 143-23
Code de l'urbanisme	art. L. 122-11-1, alinéa 1, phrases 1 et 2	L. 143-24
Code de l'urbanisme	art. L. 122-11-1, alinéa 1, phrase 3	Transféré en partie réglementaire
Code de l'urbanisme	art. L. 122-11-1, alinéas 2 à 5	L. 143-25
Code de l'urbanisme	art. L. 122-11-1, alinéa 9	L. 143-27
Code de l'urbanisme	art. L. 122-11-1, alinéa 7, ecqc révision	L. 143-30
Code de l'urbanisme	art. L. 122-11-1, alinéa 7, ecqc modification	L. 143-36
Code de l'urbanisme	art. L. 122-11-1, alinéa 8	L. 143-39
Code de l'urbanisme	art. L. 122-11-1, alinéa 7, ecqc la mise en compatibilité des	L. 143-50
Code de l'urbanisme	art. L. 122-12	L. 143-15
Code de l'urbanisme	art. L. 122-13	L. 143-28
Code de l'urbanisme	art. L. 122-14, alinéa 7	L. 143-31
Code de l'urbanisme	art. L. 122-14, alinéas 1 à 4	L. 143-29
Code de l'urbanisme	art. L. 122-14, alinéas 5 et 6	L. 143-30
Code de l'urbanisme	art. L. 122-14-1, alinéa 1	L. 143-32
Code de l'urbanisme	art. L. 122-14-1, alinéas 2 et 3	L. 143-33
Code de l'urbanisme	art. L. 122-14-2, alinéa 3	L. 143-33
Code de l'urbanisme	art. L. 122-14-2, alinéas 1 et 2	L. 143-34
Code de l'urbanisme	art. L. 122-14-2, alinéa 4	L. 143-35
Code de l'urbanisme	art. L. 122-14-3, alinéa 1	L. 143-37
Code de l'urbanisme	art. L. 122-14-3, alinéas 2 à 4	L. 143-38
Code de l'urbanisme	art. L. 122-15	L. 143-44
Code de l'urbanisme	art. L. 122-16, alinéa 15	L. 143-41
Code de l'urbanisme	art. L. 122-16, alinéas 16 et 17	L. 143-42
Code de l'urbanisme	art. L. 122-16, alinéas 1 à 14	L. 143-40
Code de l'urbanisme	art. L. 122-16-1, alinéas 1, 3, 4, 6, 8 à 10, 12, 13	L. 143-43
Code de l'urbanisme	art. L. 122-16-1, alinéa 1	L. 143-44
Code de l'urbanisme	art. L. 122-16-1, alinéa 2	L. 143-45
Code de l'urbanisme	art. L. 122-16-1, alinéas 3 à 6 et 8	L. 143-46
Code de l'urbanisme	art. L. 122-16-1, alinéa 7	L. 143-47
Code de l'urbanisme	art. L. 122-16-1, alinéas 9 à 11	L. 143-48
Code de l'urbanisme	art. L. 122-16-1, alinéas 12 à 18	L. 143-49

Code de l'urbanisme	art. L. 122-17	L. 173-2
Code de l'urbanisme	art. L. 122-18	abrogé
Code de l'urbanisme	art. L. 122-19	L. 171-1
Code de l'urbanisme	art. L. 122-9, ecqc délai	Transféré en partie réglementaire
Code de l'urbanisme	art. L. 145-1	L. 122-1
Code de l'urbanisme	art. L. 145-2, alinéa 1	L. 122-1
Code de l'urbanisme	art. L. 145-2, alinéa 2	L. 122-2
Code de l'urbanisme	art. L. 145-8	L. 122-3
Code de l'urbanisme	art. L. 145-6	L. 122-4
Code de l'urbanisme	art. L. 145-3, alinéa 4	L. 122-5
Code de l'urbanisme	art. L. 145-3, alinéas 5 et 6	L. 122-6
Code de l'urbanisme	art. L. 145-3, alinéas 7 à 10	L. 122-7
Code de l'urbanisme	art. L. 145-3, alinéa 11	L. 122-8
Code de l'urbanisme	art. L. 145-3, alinéa 3	L. 122-9
Code de l'urbanisme	art. L. 145-3, alinéa 1, phrases 1 à 3	L. 122-10
Code de l'urbanisme	art. L. 145-3, alinéa 1, phrases 4 et 5, alinéa 2	L. 122-11
Code de l'urbanisme	art. L. 145-5, alinéas 1, et 6 à 8	L. 122-12
Code de l'urbanisme	art. L. 145-5, alinéa 5	L. 122-13
Code de l'urbanisme	art. L. 145-5, alinéas 2 à 4	L. 122-14
Code de l'urbanisme	art. L. 145-3, alinéas 12 et 13	L. 122-15
Code de l'urbanisme	art. L. 145-9	L. 122-16
Code de l'urbanisme	art. L. 145-10	L. 122-17
Code de l'urbanisme	art. L. 145-12	L. 122-18
Code de l'urbanisme	art. L. 145-11, alinéas 1, 4, 5 et 7	L. 122-19
Code de l'urbanisme	art. L. 145-11, alinéas 2 et 3	L. 122-20
Code de l'urbanisme	art. L. 145-11, alinéa 8	L. 122-21
Code de l'urbanisme	art. L. 145-11, alinéas 9 et 10	L. 122-22
Code de l'urbanisme	art. L. 145-11, alinéas 11 et 12	L. 122-23
Code de l'urbanisme	art. L. 145-7, alinéas 1 à 4	L. 122-24
Code de l'urbanisme	art. L. 145-7, alinéa 6	L. 122-25
Code de l'urbanisme		R 122-2
Code de l'urbanisme		K 122-2
Code de l'environnement dans le rapport de présentation en lien avec		L. 414-4



Centre Europe Azur 323 avenue du Président Hoover 59000 Lille