

# SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

PREFECTURE DU NORD

18 JUIL. 2019

<p>RÉPUBLIQUE FRANÇAISE DEPARTEMENT DU NORD Arrondissement de Lille Siège : Métropole Européenne de Lille 1 rue du Ballon 59034 LILLE cedex</p>	<p><b>EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS</b></p> <p><b>du Syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole</b></p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Comité syndical du 27 juin 2019

Délibération n°08-2019

**Objet : AVIS DU SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE METROPOLE SUR LE SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'EGALITE DES TERRITOIRES (SRADDET)**

Le jeudi vingt-sept juin deux mille dix-neuf à dix-sept heures, et suite à une première convocation à une séance au cours de laquelle il a été constaté l'absence de quorum, le Comité syndical s'est réuni à l'Hôtel de la Métropole en salle du Patio, sous la présidence de Monsieur Bernard DELABY, Premier Vice-président.

Convoqué sur la base du même ordre du jour, le quorum n'était pas requis.

**Étaient présents :**

**Titulaires : 6**

BALY Stéphane, BORREWATER Michel, DELABY Bernard, DELCOURT Philippe, DUPONT Michel, GEENENS Patrick

**Suppléants : 4**

GABRELLE René, HIBON André, LENFANT Henri, STANIEC-WAVRANT Marie-Christine

**Secrétaire de séance :** Stéphane BALY

**Convocation adressée aux délégués du Comité Syndical le :** 14 juin 2019

**Nombre de délégués en exercice :** 60

---

Siège social : Métropole Européenne de Lille - 1 rue du Ballon - CS 50749 - 59034 LILLE cedex

Siège administratif : Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

Centre Europe Azur - 323 avenue du Président Hoover - 59000 LILLE - Tél. 03.20.63.33.50 / Fax 03.20.63.73.99

scof-lille@adu-lille-metropole.org / www.scof-lille-metropole.org

Toute correspondance est à envoyer au siège administratif à l'attention de Monsieur le Président.

# SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

## INTRODUCTION

Suite à la délibération du Conseil Régional des Hauts-de-France en date du 24 novembre 2016 et conformément à l'article L4251-5 du Code Général des Collectivités Territoriales, vous avez sollicité, par courrier en date du 12 avril dernier, l'avis du Syndicat mixte de Lille Métropole sur le projet de SRADDET des Hauts-de-France, arrêté par le Conseil régional le 31 janvier 2019.

L'analyse du projet de SRADDET porte une attention toute particulière à la traduction des règles du fascicule : conformément à l'article L. 4251-3 du Code Général des Collectivités Territoriales, **les schémas de cohérence territoriale (SCOT) doivent être compatibles avec les règles générales du fascicule du SRADDET.**

Le SCOT de Lille Métropole, entré en vigueur en mai 2017, devra ainsi se mettre obligatoirement en compatibilité avec les règles générales du fascicule **dès la première révision** qui suivra l'approbation du SRADDET.

Ainsi, le SRADDET est un document de planification qui interpelle sur le fond et sur la forme, le SCOT et les PLU.

Les orientations du SCOT de Lille Métropole ont été approuvées à l'unanimité du Syndicat mixte. Ces orientations tendent à développer et dynamiser la métropole, tout en préservant ses ressources et en protégeant son environnement et inscrivent pour cela des objectifs ambitieux, en particulier pour participer à la transition écologique et en particulier en limitant drastiquement l'artificialisation des sols, protégeant la ressource en eau et la biodiversité, développant les énergies renouvelables et définissant une nouvelle stratégie en matière de mobilité.

Le SRADDET demeure l'échelle appropriée de cette réflexion stratégique et a pour vocation de coordonner les différents SCOT, afin de tendre vers le mieux disant en matière de transition écologique, afin d'éviter les « effets de bord » qui pourraient aboutir à des distorsions en matière de développement, qui ne feraient qu'augmenter les déplacements en voiture entre les différents territoires régionaux, en contradiction avec l'objectif stratégique général d'aménagement du territoire.

Il convient donc:

- de tendre vers une stratégie plus ambitieuse et responsable, en matière de transition écologique et de lutte contre les dérèglements climatiques, dotée d'objectifs chiffrés reprenant les impératifs fixés par les différentes lois concernées, afin faire correspondre l'échelle des problèmes à l'échelle des solutions ;
- de construire une méthode structurée au profit de la dynamique de la mise en œuvre du SRADDET.

En conséquence, les avis exprimés ci-après portent sur différentes thématiques qu'il convient de faire évoluer dans le cadre précité.

# SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

Analyse des règles du SRADDET issues du fascicule qui appellent à des observations

## 1. Une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée

### 1.1 Le hub logistique structuré et organisé

**Projet de règle 1 : « Au regard des enjeux régionaux et extrarégionaux, les SCOT :**

- **veillent à conditionner l'implantation des activités logistiques à une desserte adaptée existante ;**
- **privilégient la création et le développement des implantations logistiques à proximité des accès multimodaux. », p.13**

**Projet de règle 2 : « Dans le cadre de l'implantation d'activités économiques le long du réseau fluvial à grand gabarit, les SCOT, notamment ceux situés le long du CSNE, doivent conditionner l'ouverture à l'urbanisation des terrains en fonction d'un usage de la voie d'eau par ces activités ou à la présence d'un quai fluvial accessible. », p.15**

Le SCOT de Lille Métropole partage les règles proposées pour encadrer les enjeux logistiques régionaux : il s'agit bien de s'assurer de la nécessaire cohérence entre implantation des activités logistiques et valorisation des accès multimodaux, tout en veillant à l'insertion paysagère et au maintien des perméabilités écologiques dans le cas des grandes infrastructures comme dans celui des espaces d'activités attenants. Plus particulièrement, et conformément aux orientations du SCOT, le projet de règle 2 conforte l'implantation des activités économiques le long du réseau fluvial à grand gabarit, lui accordant même explicitement une priorité (cf. « contenu » de la règle, p. 15).

**Projet de règle 3 : « Les SCOT et les PDU intègrent dans leurs réflexions la gestion du dernier km ; lorsqu'ils comprennent un pôle d'envergure régionale, et dès lors que le besoin est identifié, ils doivent prévoir des espaces dédiés à l'implantation de centres de distribution urbaine. », p.17**

Le projet de règle 3 demande aux SCOT et PDU d'intégrer la gestion du dernier kilomètre dans leurs réflexions. Si le principe est en cohérence avec les objectifs du SCOT, se pose néanmoins la question de la pertinence de limiter une telle règle aux SCOT et PDU, sans évoquer les PLU concernés.

**Projet de règle 4 : « Les SCOT prennent en compte les évolutions des emprises du Canal du Nord (évolution vers des usages agricoles, industriels, de loisirs ou autres). En cas de renaturation, les emprises du Canal du Nord peuvent être inscrites aux trames vertes et bleues des SCOT pour contribuer aux objectifs régionaux de restauration de la biodiversité. », p.19**

**Projet de règle 5 : « Pour contribuer à leur insertion paysagère ainsi qu'au rétablissement des connexions de biodiversité, les SCOT / PLU / PLUi doivent prévoir des dispositions afin de traiter les limites d'emprise et d'assurer la perméabilité écologique :**



# SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

- **des nouvelles infrastructures de transport et de leurs aménagements connexes, en particulier pour le Canal Seine-Nord Europe ;**
- **des infrastructures existantes lorsque des travaux d'envergure sont prévus.. », p.21**

Pas de remarque spécifique ; les cours d'eau font partie de la trame verte et bleue identifiée dans le SCOT.

## 1.2 La transition énergétique encouragée

**Projet de règle 6 : « Les SCOT / PLU / PLUi et PCAET développent une stratégie coordonnées et cohérente d'adaptation au changement climatique conçue pour :**

- **répondre aux vulnérabilités propres au territoire concerné et préparer la population et les acteurs économiques à la gestion du risque climatique ;**
- **préserver et restaurer des espaces à enjeux en travaillant notamment sur la résilience des espaces naturels, agricoles et forestiers. », p.23**

**Projet de règle 7 : « Les PCAET doivent se doter d'une stratégie chiffrée globalement et par secteur d'activité (industrie, résidentiel, tertiaire, transport, agriculture) afin de contribuer à l'objectif régionale de réduction d'au moins 20% des consommations d'énergie en 2010 par rapport à 2012, et d'au moins 30% pour les émissions de GES. », p.25**

**Projet de règle 8 : « Les SCOT et les PCAET contribuent à l'objectif régional privilégiant le développement des énergies renouvelables et de récupération autre que l'éolien terrestre. La stratégie territoriale, chiffrée dans le cadre des PCAET, doit permettre d'atteindre une production d'EnR&R d'au moins 20% de la consommation d'énergie finale de leur territoire en 2030. Elle tient compte de leur potentiel local et des capacités d'échanges avec les territoires voisins et dans le respect des écosystèmes et de leurs fonctions ainsi que de la qualité écologique des sols. », p.27**

**Projet de règle 9 : « Les PCAET et les chartes de PNR encouragent la relocalisation des productions agricoles et la consommation de produits locaux en particulier issues de l'agriculture biologique, notamment en développant les lieux de distribution dans les centralités et des tiers lieux de vente et en mobilisant des outils de protection des terres agricoles. », p.29**

L'urgence d'intégrer des mesures favorables à l'adaptation au changement climatique dans les documents d'urbanisme à toutes les échelles d'intervention est un impondérable (pour rappel : Le SCOT de Lille Métropole approuvé en 2017 affiche des ambitions, mais ne fixe pas d'objectifs chiffrés relatifs à la transition énergétique).

Il est primordial que les documents de planification stratégique soient soucieux d'élaborer des règles pour lutter contre l'aggravation des conditions actuelles (augmentation des températures, accroissement des risques d'inondation, phénomènes de catastrophes climatiques, renforcement des îlots de chaleur, etc...), pour tenter à minima de limiter les impacts, à la fois sur les milieux naturels, mais aussi sur la qualité de vie en ville comme à la campagne.

Au cœur d'une région densément peuplée, où les aires urbaines intenses emmagasinent un stock important de polluants ayant un effet néfaste à la fois sur la santé des habitants mais aussi sur la qualité des milieux naturels, la prise de position au regard des choix d'implantations résidentielles, économiques et commerciales doit en priorité s'effectuer en parallèle d'une stratégie de mobilité innovante/bas carbone. A fortiori, de par son rôle de

Siège social : Métropole Européenne de Lille - 1 rue du Ballon - CS 50749 - 59034 LILLE cedex

Siège administratif : Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

Centre Europe Azur - 323 avenue du Président Hoover - 59000 LILLE - Tél. 03.20.63.33.50 / Fax 03.20.63.73.99

scot-lille@adu-lille-metropole.org / www.scot-lille-metropole.org

Toute correspondance est à envoyer au siège administratif à l'attention de Monsieur le Président.



18 JUL. 2019

capitale régionale et sa position au sein d'un maillage multimodal, le territoire métropolitain lillois se doit de se montrer exemplaire et innovant dans la lutte contre le dérèglement climatique.

Les documents de planification que sont le SCOT et les PLU(i) correspondent aux échelles pertinentes pour inciter à la mise en place d'outils tels que les coefficients de biotope, des règles vis-à-vis de la gestion des gaz à effet de serre, de limitation de l'imperméabilisation des sols, de limitation des îlots de chaleur. Néanmoins, il serait souhaitable que le SRADDET précise et clarifie plutôt une ambition régionale partagée, au lieu de définir les outils. Ces derniers sont multiples et relèvent d'un SCOT, d'un PLU, d'un PCAET ou encore d'une gouvernance à mettre en place, appuyée par des analyses scientifiques de mesures précises.

Dans un contexte réglementaire énergétique et climatique posé (loi TECV : en 2030, - 40 % de GES, - 20 % de consommation énergétique, 32 % d'ENR dans la consommation finale d'énergie), avec une volonté de l'État d'atteindre la neutralité carbone en 2050 (réduction des GES d'un facteur 8 et non plus d'un facteur 4), il est par conséquent indispensable qu'a minima le SRADDET s'aligne sur les objectifs nationaux et européens, et qu'ils définissent un échantillon de règles par secteurs d'émissions afin d'accompagner la transition écologique des territoires, sans occulter l'enjeu de reconquête de la qualité de l'air, dans cette version absente du document.

Les Hauts-de-France ont un rôle important à jouer dans cette action d'intérêt général. Action d'autant plus importante qu'elle s'inscrit dans les objectifs régionaux de la Troisième Révolution Industrielle.

Le développement de l'éolien dans les zones d'activités économiques et les grandes zones commerciales est encouragé dans le SCOT de Lille Métropole. La Région s'étant positionnée pour le développement de toutes les ENR sauf de l'éolien terrestre, l'inscription de cette interdiction dans le SRADDET se traduirait à l'avenir par l'impossibilité totale d'installer de l'éolien terrestre sur le territoire ce qui est en contradiction avec l'orientation actuellement arrêtée.

En matière de rénovation de logements, le SRADDET affiche un objectif ambitieux. Le Syndicat du SCOT appelle néanmoins à plus de clarté sur le niveau de performance thermique à atteindre et s'inquiète de la faiblesse d'une seule règle générale pour un enjeu social, économique et environnemental de cette ampleur. L'enjeu est de définir des modalités d'intervention harmonieuses selon un ordre de priorité : baisse des consommations énergétiques, réduction de l'énergie grise (et recours aux éco-matériaux), recours aux énergies renouvelables ou de récupération.

### 1.3 Une gestion prospective et solidaire du littoral

**Projet de règle 10 : « Les SCOT / PLU / PLUi des territoires littoraux et les chartes de PNR présentant une façade maritime doivent porter une réflexion stratégique de gestion des risques littoraux comprenant des options d'adaptation aux risques de submersion marine et d'érosion côtière. », p.31**

**Projet de règle 11 : « Les orientations des SCOT / PLU / PLUi des territoires littoraux permettent de répondre prioritairement aux besoins en logement des résidents**

# SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

*permanents et des travailleurs saisonniers en produisant des logements diversifiés. », p.33*

**Projet de règle 12 : « Les SCOT / PLU / PLUi doivent porter des principes de solidarité et de mutualisation entre le littoral et l'arrière-pays. », p.34**

Le territoire du SCOT de Lille Métropole n'est pas directement concerné par les règles proposées dans le SRADDET sur l'aménagement du littoral, mais il n'est toutefois pas indifférent à son devenir, car le littoral représente à la fois une porte d'entrée maritime (et ferroviaire) internationale (en connexion directe avec les ports fluviaux de Lille), un espace de biodiversité majeur, et un espace de loisirs et de tourisme unique pour les métropolitains.

C'est en ce sens qu'il paraît utile que des objectifs ou des règles spécifiques au littoral soient développées pour :

- Encourager le renforcement de la desserte ferrée entre le littoral et la métropole lilloise (marchandises et personnes) ;
- Réaffirmer comme une priorité logistique – dans le cadre de la création du canal Seine Nord Europe - le renforcement des échanges de marchandises entre mode maritime et mode fluvial, notamment entre le Port de Dunkerque et les Ports de Lille.

## 2. Une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional

### 2.1 Une ossature régionale affirmée

**Projet de règle 13 : « Les SCOT / PLU / PLUi et les chartes PNR organisent une armature territoriale cohérente avec l'ossature du SRADDET. », p.37**

Le SCOT de Lille Métropole décline spatialement le développement de la métropole à travers une armature urbaine. Celle-ci a été élaborée à partir de l'analyse croisée de la distribution des fonctions de centralités et de services et de l'offre en transport en commun présente et projetée. L'armature urbaine du SCOT engage plus particulièrement le développement mixte-résidentiel – à travers la répartition des futurs logements par EPCI – mais propose aussi une structure de développement globale pour orienter le développement économique.

Il n'existe pas d'incompatibilité entre l'ossature du SRADDET et l'armature du SCOT de Lille Métropole. Globalement, les deux schémas distinguent une agglomération centrale autour de Lille, Roubaix et Tourcoing et une couronne périphérique structurée par des polarités qui se distinguent en termes de centralités, services et transports en commun, notamment ferré. Nous notons quelques différences entre les deux dessins dans le secteur périurbain qui s'expliquent par des divergences méthodologiques. Cela concerne des communes situées sur une même radiale ferrée et s'explique par le fait que l'armature du SCOT intègre directement les critères « services et transports en commun » alors que l'ossature du SRADDET les figure de manière séparée. Au final, ces différences ne sont pas interprétées comme des incohérences mais comme la précision de l'ossature du SRADDET par l'armature du SCOT.

Par ailleurs, l'ossature du SRADDET « induit une politique foncière cohérente » ce qui est en accord avec l'armature urbaine du SCOT qui engendre une répartition foncière pour le

# SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

développement résidentiel et mixte à l'échelle des EPCI du SCOT, à qui revient ensuite la déclinaison communale par la mise en compatibilité des PLU(i).

A noter que certaines communes ne se distinguent pas dans l'ossature du SRADET à la simple lecture de la carte de synthèse du schéma. Néanmoins, les règles du SRADET indiquent qu'elles font partie intégrante du pôle de capitale régionale lillois et, de fait, correspondent au statut que leur donne l'armature urbaine du SCOT. Il s'agit des communes suivantes :

- Armentières
- Baisieux
- Bondues
- Comines
- Halluin
- Lesquin
- Quesnoy-sur-Deûle
- Roubaix
- Seclin
- Tourcoing
- Villeneuve d'Ascq
- Wervicq-Sud



Pour rappel, le tableau ci-dessous détaille les différences de nomenclature entre le SRADET et le SCOT qui ne sont pas jugés incohérents dans l'avis porté au SRADET :

Communes	Ossature SRADET	Armature SCOT	Statut accordé par le SRADET par rapport à celui du SCOT
Bois-Grenier	-	Ville relais	Position inférieure
La Bassée	-	Ville d'appui	Position inférieure
Gondcourt	-	Ville relais	Position inférieure
Genech	-	Ville relais	Position inférieure
Phalempin	Pôle intermédiaire	Ville relais	Position supérieure
Pont-à-Marcq	Pôle intermédiaire	Ville relais	Position supérieure
Sainghin-en-Weppes/Don	-	Ville d'appui	Position inférieure
Wavrin	Pôle intermédiaire	Ville relais	Position supérieure

**Projet de règle 14 : « Les SCOT traduisent l'objectif régional de réduction du rythme d'artificialisation maximum défini par le SRADET en déterminant au sein de leur périmètre un objectif chiffré de réduction de la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers. », p.46**

Entre 2003 et 2012, les Hauts-de-France ont connu un rythme d'artificialisation de 1500 ha/an en moyenne. Le **SRADET fixe l'ambition de diminuer par deux le rythme annuel d'artificialisation** des espaces naturels et agricoles observé entre 2003 et 2012 **soit**

Siège social : Métropole Européenne de Lille - 1 rue du Ballon - CS 50749 - 59034 LILLE cedex  
Siège administratif : Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole  
Centre Europe Azur - 323 avenue du Président Hoover - 59000 LILLE - Tél. 03.20.63.33.50 / Fax 03.20.63.73.99  
scot-lille@adu-lille-metropole.org / www.scot-lille-metropole.org

**Toute correspondance est à envoyer au siège administratif à l'attention de Monsieur le Président.**

# SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

**750 ha/an à horizon 2030.** Le SCOT de Lille Métropole, qui se base sur la période 2001 – 2013, prévoit une diminution par 2 de ce rythme passant de 264 ha/an à 135 ha/an à horizon 2030 également.

La cohérence des ambitions cumulées des SCOT de la Région avec les objectifs du SRADDET tient à la territorialisation de ces derniers, ce qui nécessite un travail de coordination supplémentaire qui réunit les porteurs des SCOT et la Région.

Etant donné que la règle 13 portant sur l'ossature du SRADDET induit une mobilisation foncière, le travail de territorialisation de l'ambition de diminution de la consommation foncière devra tenir compte de l'ossature régionale et, par conséquent, du rôle particulier que tient la métropole lilloise, pôle attracteur résidentiel et économique en tant que « capitale régionale », dont le SRADDET ambitionne d'amplifier le rayonnement.

A titre de comparaison, le SCOT de Lille Métropole représente 21 % de la démographie des Hauts-de-France et 25 % des emplois et l'ambition du SCOT de Lille Métropole en termes de diminution de la consommation des terres naturelles et agricoles correspond à 18% de celle du SRADDET.

Néanmoins quelques dérogations à la règle posent question. Cela concerne moins les projets connus et nommés (CSNE, REGL...) que « les projets de développement économiques structurants inscrits dans les SCOT. » L'imprécision de l'identification de ces projets représente un risque certain de glissement quantitatif de l'ambition de réduction de l'urbanisation des espaces naturels, forestiers et agricoles. A titre d'exemple, il serait effectivement dommage qu'un compte foncier rigide obère des implantations économiques importantes notamment en termes d'emploi, mais ces opportunités devraient être encadrées dans le SRADDET au travers de règles moins permissives en termes de consommation foncière.

Le SCOT de Lille Métropole a établi un compte foncier reparté par territoire intercommunal. Les besoins spécifiques des projets structurants à l'échelle métropolitaine ont été anticipé et pris en considération dans le compte foncier global (140 ha pour des infrastructures structurantes).

L'affichage dans le SRADDET d'une telle enveloppe foncière spécifique, non attribuée à un territoire, permettrait ainsi une prise en compte de grands projets structurants dans l'enveloppe foncière globale à l'échelle régionale.

## 2.2 Des stratégies foncières économes

**Projet de règle 15 : « Les SCOT / PLU / PLUi doivent prioriser le développement urbain (résidentiel, économique, commercial) à l'intérieur des espaces déjà artificialisés. Les extensions urbaines doivent être conditionnées à :**

- La préservation et la restauration des espaces à enjeux au titre de la biodiversité et des paysages naturels et limiter l'exposition aux risques ;
- La présence de transports en commun ou de la possibilité d'usage de modes doux permettant notamment un usage limité de la voiture ;
- Une consommation limitée des espaces naturels, agricoles et forestiers, notamment par l'application du principe « Eviter, Réduire, Compenser » », p.47

**Projet de règle 16 : « Les SCOT / PLU / PLUi développent des stratégies foncières au sein desquelles le renouvellement urbain est prioritaire à l'extension urbaine. Ces stratégies foncières permettent d'identifier les gisements au sein de la tâche urbaine**



18 JUL. 2019

*(vacance, espaces dégradés, possibilités de densification) et prévoient les outils permettant leur mobilisation (fiscalité, planification, intervention publique etc)», p.50*

Les deux règles entrent en cohérence avec l'ambition portée par le SCOT de Lille Métropole de prioriser le développement urbain en renouvellement et en optimisant les espaces déjà artificialisés à la date d'entrée en vigueur du schéma.

Le SCOT de Lille Métropole conditionne les extensions urbaines selon les mêmes critères de préservation du patrimoine naturel et de la biodiversité, de l'articulation entre développement urbain et l'offre en transports en commun et la diminution de l'artificialisation des espaces agricoles, naturels et forestiers. Le SCOT précise quelques critères comme l'interdiction de l'étalement des hameaux de moins de 3 ha, l'extension urbaine accolée aux tissus existants et la préservation des coupures urbaines existantes.

La distinction entre renouvellement urbain et extension urbaine s'opère dans le SCOT par l'intermédiaire de l'outil de la tache urbaine, dont la conception méthodologique et la spatialisation revient aux PLU(i). Un travail partenarial sur les différentes définitions méthodologiques de la tache urbaine dans le SCOT (et PLU) pourrait viser une harmonisation des approches et suivis de la consommation foncière des différents territoires de la région.

**Projet de règle 17 : « Les SCOT / PLU / PLUi doivent intensifier le développement urbain (résidentiel, commercial, économique) dans les pôles de l'ossature régionale et autour des nœuds de transport, en particulier les pôles d'échanges multimodaux. », p.52**

La règle est cohérente avec le SCOT, dont l'armature urbaine oriente le développement futur résidentiel, commercial et économique (l'activité en ville hors ZAE) de la métropole selon deux critères : les fonctions de centralités et les transports en commun présents et projetés. Cela a vocation d'assurer l'articulation entre le développement urbain, les centralités et l'offre de transports ce qui est visée par la règle du SRADDET. Néanmoins, une clarification de la règle serait souhaitable. La règle du projet vise le développement des secteurs bien desservis en transports en commun, mais fait l'impasse sur un usage plus économe du sol en dehors des pôles.

**Projet de règle 18 : « Dans les pôles de l'ossature régionale, les SCOT / PLU / PLUi doivent définir des densités minimales dans les secteurs les plus propices au développement urbain, notamment les quartiers de gare, les pôles d'échanges multimodaux, et à proximité des arrêts de transports en commun. », p. 54**

Le SCOT de Lille Métropole ne fixe pas de densité minimale mais précise qu'il appartient aux PLU de définir des outils afin de poursuivre des objectifs de localisation à proximité des transports et des niveaux à atteindre en termes de densités.

Pour chacune des communes du territoire, le SCOT indique sa densité résidentielle actuelle, pour lui permettre de situer ses futurs projets dans une échelle cohérente de densité respectant à la fois le contexte des tissus urbains caractéristiques de la commune et un objectif de densification.

Par ailleurs, l'article L. 122-1-5 du code de l'urbanisme limite la possibilité d'un SCOT d'imposer des densités minimales : « Le document d'orientation et d'objectifs (DOO du SCOT) peut, sous réserve d'une justification particulière, définir des secteurs, situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés, dans lesquels les plans locaux d'urbanisme

# SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

doivent imposer une densité minimale de construction. » Un SCOT n'a pas le droit d'imposer une densité de bâti, à l'exception (et non « notamment ») des secteurs desservis par des transports en commun. Afin d'éviter toutes mauvaises interprétations et pour gagner en clarté, il pourrait être utile de supprimer la notion des outils visés (SCOT, PLU, ...) et de maintenir l'objectif partagé de cette règle.

Au-delà de l'exemple de la règle ci-dessus, une relecture de l'ensemble des règles proposées dans le projet de SRADDET pourrait apporter une meilleure lisibilité et sécurité juridique, tout en recherchant une plus grande lisibilité des objectifs partagés par les différents territoires à l'échelle régionale.

Néanmoins, même si une règle partagée à l'échelle régionale sur des objectifs de densités par typologie de communes ne peut pas s'inscrire dans un SCOT, elle pourrait se traduire dans les PLU et mériterait une réflexion partagée.

**Projet de règle 19 : « Dans le cadre de leur stratégie foncière, les SCOT veillent à favoriser la mise en valeur des infrastructures de transport ferroviaires et fluviales, notamment en préservant les capacités de développement et d'accès. », p.56**

Le SCOT de Lille Métropole s'inscrit dans l'ambition régionale d'améliorer l'accessibilité des personnes et des marchandises par le réseau autoroutier, ferroviaire, aérien et fluvial depuis et vers l'extérieur.

En termes économiques, le SCOT rejoint le SRADDET sur la nécessité de ne pas compromettre le développement du transport des marchandises fluvial et ferroviaire en prévoyant la mise à grand gabarit de la Deûle et de la Lys frontalière ; en préservant les sites existants ou potentiels en bordure de canal dédiés au développement d'activités économiques ; en développant les complémentarités entre la plateforme Delta 3, les ports de Lille, les terminaux ferroviaires à conteneurs de Mouscron et Courtrai – LAR) et la gare de Lomme- Délivrance ; en préservant les emprises foncières qui pourraient être nécessaires à long terme à l'élargissement des principales branches ferroviaires d'entrée d'agglomération.

Néanmoins, la règle du SRADDET vise encore un outil spécifique (ici les SCOT, cf. aussi l'analyse du projet de règle ci-dessus), au lieu de mettre le focus sur l'ambition qui pourrait au final se traduire dans différents outils, programmes et politiques locaux ou intercommunaux.

## 2.3 La production et l'offre de logements soutenues

**Projet de règle 20 : « Les SCOT / PLU / PLUi estiment leur besoin de production neuve de logements à partir de l'estimation des besoins en stock non satisfaits et des besoins en flux (liés aux évolutions démographiques et sociétales et aux caractéristiques du parc de logements). », p.59**

**Projet de règle 21 : « Les SCOT / PLU / PLUi favorisent le maintien, à l'échelle de leur périmètre, de la part de résidences principales observées en 2014 dans les pôles de l'ossature régionale. », p.62**

La règle générale s'appuie sur l'outil de territorialisation des besoins en logements OTELO.

Si cet outil n'est pas imposé en tant que mesures d'accompagnement de la règle, il est identifié en tant que seul outil justifiant d'une stratégie visant à mobiliser au maximum le parc existant pour répondre aux besoins en logements.

Est-ce cet outil qui a permis de situer le besoin en logements entre 23 500 et 25 000 logements par an ? Si oui, ce calcul a-t-il été réalisé de manière globale ou territorialisé en fonction de l'ossature régionale développée en règle 13 ?

Hormis cette question méthodologique, la mise en place de cette règle nécessite une gouvernance rigoureuse afin d'éviter une concurrence des territoires qui amènerait à une politique du premier servi, surtout sur des procédures SCOT/PLU/PLUi qui n'ont pas les mêmes temporalités, et qui de ce fait fragiliserait des territoires en leur proposant, à défaut, un scénario sans ambition démographique.

Ceci étant dit, le SCOT de Lille Métropole fixe 6 500 logements par an, soit 26% des logements neufs envisagés par an par le SRADDET. Les objectifs du SCOT de Lille semblent ainsi cohérents avec ceux du SRADDET, dans la mesure où la dynamique de développement métropolitain prend une part qui n'obère pas les capacités de développement des autres territoires régionaux.

## 2.4 Une offre commerciale et un développement économique adaptés

**Projet de règle 22 : « La complémentarité avec le SRDEII suppose que les SCOT développent une stratégie d'aménagement visant l'attractivité des centres villes, des centres bourgs et des polarités rurales.**

**Cette stratégie devra être cohérente au regard :**

- **d'autres composantes comme la mobilité, les logements, les services, la qualité des espaces, la mixité fonctionnelle ;**
- **de la caractérisation et la maîtrise du développement de l'offre commerciale périphérique ;**
- **de l'évolution des comportements des consommateurs ;**
- **du contexte extrarégional. », p.65**

**Projet de règle 23 : « Les SCOT et les PLU / PLUi favorisent la mutabilité, la réversibilité, la modularité, et l'adaptabilité du foncier et du bâti à vocation économique et commerciale dans le cadre de nouvelles constructions, de réhabilitation ou de restructuration de zones existantes, tout en développant des formes urbaines qui contribuent à une gestion économe du foncier et à la mixité fonctionnelle. », p.67**

La règle proposée sur le commerce est cohérente avec les grandes orientations du SCOT de Lille Métropole en matière d'aménagement commercial : en effet, ce dernier donne la priorité au développement des implantations commerciales dans les centres villes (appelées centralités urbaines), ce qui répond à l'attente du SRADDET en faveur de la définition d'une stratégie visant l'attractivité des centres villes, notamment au regard de la maîtrise du développement de l'offre commerciale périphérique.

Les intentions du SRADDET vis-à-vis de la production d'un foncier et d'un immobilier économiques qui pourront s'adapter au cours du temps (mutabilité, réversibilité, modularité) sont également en phase avec les orientations du SCOT en faveur d'une optimisation foncière et immobilière des espaces d'activités.

# SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

## 2.5 Des aménagements innovants privilégiés

**Projet de règle 24 : « Les SCOT et PLUi doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant :**

- **la mixité fonctionnelle permettant les courts déplacements peu ou pas carbonés, notamment au sein des différents pôles de l'ossature régionale ;**
- **la biodiversité en milieu urbain, notamment par le développement d'espaces végétalisés et paysagers valorisant les espèces locales ;**
- **l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques, dont la gestion de la raréfaction de l'eau potable, des inondations et des pollutions de l'eau et la gestion des épisodes de forte chaleur ;**
- **des formes urbaines innovantes contribuant à la réduction des consommations d'énergie, favorables à la production d'énergies renouvelables et au raccordement aux réseaux de chaleur ;**
- **un bâti économe en énergie, conçu écologiquement et résilient au changement climatique. », p.69**

Le SCOT de Lille Métropole répond aux ambitions affichées.

## 2.6 L'intermodalité et l'offre de transports améliorés

**Projet de règle 25 : « La Région définit le Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, ou les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions. », p.73**

**Projet de règle 26 : « Tous les territoires, y compris les moins denses et ceux qui ne sont pas du ressort d'une autorité organisatrice de la mobilité (AOM), en fonction de leurs compétences, élaborent, proposent et participent à une stratégie de développement des transports et de la mobilité qui répond aux besoins de la population, notamment pour un accès facilité à l'emploi et à la formation. », p.80**

**Projet de règle 27 : « Les SCOT, les PDU et tous les documents de planification abordant les questions de mobilité intègrent les caractéristiques et les enjeux spécifiques des pôles d'échanges ferroviaires et routiers pour créer des espaces de qualité, garantir un accès facilité et offrir une intermodalité optimisée.**

**En particulier, pour les principaux pôles d'échanges multimodaux (PEM) situés dans les pôles de l'ossature régionale, les documents de planification doivent identifier les aménagements nécessaires concernant les quartiers de gare et l'intermodalité au regard du référentiel régional proposé. », p.82**

**Projet de règle 28 : « Pour un système intégré des transports en Hauts-de-France, les acteurs locaux de la mobilité doivent faciliter le déplacement et la mise en œuvre de services et d'outils favorisant les pratiques intermodales (information, coordination des offres, tarification et billettique). En particulier, ils doivent veiller au bon respect des normes d'interopérabilité et assurer la transmission des données publiques en matière de mobilité. », p.87**



18 JUL. 2019

PRÉFECTURE DU NORD

**Projet de règle 29 : « En lien avec la Planification Régionale de l'Intermodalité (PRI), les Plans de Déplacements Urbains (PDU) limitrophes participent à une mise en cohérence des services de transport aux franges de leurs périmètres. », p.89**

**Projet de règle 30 : « Les SCOT / PLU / PLUi / PDU / PCAET créent les conditions favorables à l'usage des modes de déplacement actifs. Dans les limites de leurs domaines respectifs, ils développent des mesures incitatives et des dispositions pour le déploiement d'installations, en particulier pour les itinéraires cyclables les plus structurants. », p.91**

**Projet de règle 31 : « Les SCOT / PLU / PLUi / PDU / PCAET, chacun dans leurs domaines et de manière coordonnée, facilitent les trajets domicile-travail et l'accès aux zones d'activités par des modes alternatifs à la voiture individuelle. Pour cela, ils encouragent le développement :**

- d'expérimentation dans les réponses aux besoins de déplacements domicile-travail du stationnement et des infrastructures nécessaires pour les modes alternatifs de mobilités (modes actifs, transports en commun, covoiturage, auto-partage...) ;
- des facilités de rechargement en carburants alternatifs au pétrole (électrique, hydrogène, bioéthanol, GNV...). », p.93

La Région Hauts-de-France, via son outil de planification du SRADDET, se place en tant que chef de fil de l'intermodalité, comme la future Loi d'Orientations des Mobilités le prévoit. L'une des missions qui revient à la Région est d'organiser et favoriser l'intermodalité sur son territoire/ Le SRADDET tente d'y répondre aux articles écrits au sein de la partie « 2.6 L'intermodalité et l'offre de transports améliorées ».

La Région entend développer une harmonisation de son territoire en matière de dessertes, de tarifications ou même d'informations aux voyageurs et elle identifie plusieurs éléments pour y répondre :

- La création d'un référentiel des lieux et pôles d'échanges, mais aussi de catégoriser différents points d'arrêts sur l'ensemble du territoire, ce qui donne une hiérarchisation de sept grandes catégories. Le SRADDET associe, selon les catégories, les attentes spécifiques et les leviers à développer, dès lors une remarque s'impose au sein de ce référentiel. En effet, les différentes catégories et les définitions des gares et des points d'arrêts sont compréhensibles, cependant en ce qui concerne les attendus spécifiques, il est plus complexe d'en comprendre les finalités. Par exemple entre le PEM régional qui doit « maîtriser la place de la voiture et développer les pratiques alternatives » et les PEM de rabattement qui elles doivent « rationaliser la place de la voiture et développer les pratiques alternatives », il est difficile d'apprécier la subtilité du vocabulaire en termes d'actions concrètes. Une clarification des termes serait souhaitable.
- Le développement de l'intermodalité entre les territoires a pour objectif d'étendre les outils et les services sur l'information multimodale, la tarification, les systèmes de billettique communs, etc. Ce développement a pour but d'affranchir des limites de réseaux et de faciliter un maximum les déplacements quotidiens de l'utilisateur au sein de ces services de transport.

Dans ce cas précis, il est fondamental que la Région soit l'organisatrice des modalités d'actions communes des AOM du territoire. Elle a déjà débuté un système

# SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

- d'interopérabilité sur la Région via la carte PassPass, celle-ci doit être améliorée, poussée et appliquée sur un maximum des territoires pour atteindre ses objectifs fixés en matière d'intermodalité et de solutions alternatives à la voiture individuelle.
- Une réflexion est demandée à tous les acteurs du territoire en termes de mobilité et cela sur tous les modes, dans le but d'assurer des temps de parcours et des déplacements efficaces (plus particulièrement pour les trajets de domicile travail) : routier, ferroviaire, transport collectif et modes actifs. Ces objectifs décrits ici répondent aux orientations portées par le SCOT Lille Métropole.

Une fois encore, il est nécessaire que la Région joue un rôle dans la facilitation de la coordination et des continuités sur ces modes de déplacements entre les territoires, en portant une importance particulière sur le mode ferroviaire et son potentiel en tant que transport urbain au sein de la métropole lilloise, ce qui n'est pas forcément explicité au sein de ces règles sur l'intermodalité. Pourtant, le SCOT de Lille Métropole, approuvé à l'unanimité en 2017, souligne le potentiel des gares TER, dont ceux aujourd'hui plus ou peu desservis, et des opportunités de nouveaux arrêts ou gares pour améliorer l'attractivité du territoire et la qualité de l'air.

Plus spécifiquement, le SCOT (DOO, p. 39) affiche les objectifs suivants :

- conforter l'ensemble de l'offre de service ferroviaire, en particulier l'axe ferroviaire Lille-Roubaix-Tourcoing-Mouscron-Kortrijk, compte tenu du temps de parcours très compétitif en train et au regard de sa complémentarité avec l'offre métro et tramway, et renforcer les dessertes transfrontalières entre Lille – Pont de Bois – Baisieux et Tournai ; il s'agit d'améliorer la fréquence ferroviaire et la qualité de service ;
- développer de nouveaux services TER desservant le territoire sans passer nécessairement par Lille Flandres, afin de décharger le nœud lillois ;
- développer de nouveaux services TER Merville-Armentières-Lille ;
- préserver les infrastructures de la ceinture ferroviaire ;
- renforcer les gares d'Armentières, Tourcoing et Roubaix comme portes d'entrées du territoire dans l'optique de l'arrivée du REGL ;
- prévoir la création d'une nouvelle gare d'entrée d'agglomération (Lille-Armentières, Lille-Don/Sainghin, Lille-Templeuve, Lille-Seclin-Ostricourt), l'objectif étant de faire cohabiter des services ferroviaires « lents » (fret et omnibus) et « rapides » (cf. carte du DDO) ;
- préserver l'emprise existante de la voie ferrée Orchies-Ascq, dont l'exploitation ferroviaire doit être prolongée jusque Pont-de-Bois, en correspondance avec le pôle d'échange bus et métro améliorant la desserte du secteur sud-est pévélois.

## 3. Un quotidien réinventé, s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue

### 3.1 Les stratégies numériques déployées



**Projet de règle 32 : « Les SCOT / PLU / PLUi / PDU et les chartes PNR doivent intégrer des dispositions concernant le numérique, portant à la fois sur les infrastructures et les usages. », p.95**

Pas de remarque.

### **3.2 La réhabilitation thermique encouragée**

**Projet de règle générale 33 : « Afin de traduire sur leur territoire les objectifs chiffrés du SRADDET, les SCOT en lien avec les PCAET développent une stratégie visant une réhabilitation thermique performante du parc public et privé de logements et du parc tertiaire comportant :**

- **une identification des secteurs prioritaires d'intervention ;**
- **un niveau de performance énergétique et environnementale à atteindre cohérent avec l'objectif de performance fixé au sein des objectifs ;**
- **une gouvernance multi-acteurs qui assurera l'animation et le suivi de la stratégie. », p.97**

L'amélioration du cadre de vie passe notamment par l'amélioration du parc de logements, privés ou publics, anciens ou nouveaux, afin de lutter de manière efficace contre les passoires thermiques et la précarité énergétique. Le parc ancien est important sur le territoire, puisque 39% des logements du territoire métropolitain lillois ont été construits avant 1949. En ce sens, le SCOT de Lille Métropole vise un objectif ambitieux de multiplication par quatre du rythme de réhabilitation. Le SRADDET ne chiffre pas à ce jour d'objectifs. En revanche, le SCOT prévoit que ce sont 14 000 logements par an soient visés par des réhabilitations de performance « basse consommation » sur le territoire de la MEL.

Selon le projet de SRADDET, les documents locaux d'urbanisme doivent développer une stratégie en ce sens. Le SCOT de Lille Métropole s'attache à plusieurs objectifs, dont celui de promouvoir un habitat digne, d'améliorer l'habitat ancien et de recycler les logements vacants en favorisant les actions innovantes notamment. En revanche, le SCOT n'a pas vocation à identifier, de manière ciblée et à la parcelle, les secteurs prioritaires d'intervention. Cette définition des secteurs est à faire dans le cadre des PCAET, selon la stratégie développée dans le SCOT. Le SCOT de Lille Métropole ne mentionne pas de secteurs, mais reste bien sur une stratégie globale définie. L'actuel cadre législatif ne lui permet pas de préciser les modalités d'une gouvernance multi-acteurs suggérée par le projet de SRADDET. Il serait pertinent de rédiger la règle en ce sens pour éviter toute interprétation juridique pouvant porter atteinte au document.

### **3.3 La qualité de l'air améliorée (34)**

**Projet de règle 34 : « Les SCOT et les PLU / PLUi doivent définir des principes d'aménagement visant à une réduction chiffrée des émissions de polluants atmosphériques, et une réduction de l'exposition des populations à la pollution de l'air, notamment des établissements accueillant des publics sensibles aux pollutions atmosphériques (personnes âgées, enfants, malades...). », p.99**

Le SCOT de Lille Métropole a d'ores et déjà pris des mesures afin de limiter l'exposition des personnes autant que de possible à une mauvaise qualité de l'air grâce à des mesures telles que l'implantation de zones résidentielles ou d'activités desservies par les transports en commun. En revanche, certains choix en matière de mobilités, nécessaires pour améliorer la qualité de l'air de la métropole lilloise, ne relèvent pas seulement du territoire, mais nécessitent une coopération interterritoriale et des engagements régionaux : la limitation de l'étalement

Siège social : Métropole Européenne de Lille - 1 rue du Ballon - CS 50749 - 59034 LILLE cedex

Siège administratif : Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

Centre Europe Azur - 323 avenue du Président Hoover - 59000 LILLE - Tél. 03.20.63.33.50 / Fax 03.20.63.73.99

scot-lille@adu-lille-metropole.org / www.scot-lille-metropole.org

Toute correspondance est à envoyer au siège administratif à l'attention de Monsieur le Président.

# SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

urbain et du trafic de transit, l'amélioration de l'offre TER en tant que transport urbain métropolitain.

D'un point de vue de la lisibilité du document, la cartographie générale du SRADDET ne localise pas les territoires où la qualité de l'air est à améliorer, contrairement à ce que le contenu de la règle précise.

Entre autre le deuxième indicateur d'application de la règle demande aux SCOT de préciser « *un zonage où les PLU doivent définir des principes d'aménagement visant une diminution de l'exposition des populations à la pollution de l'air sur les territoires disposant d'un modèle à fine échelle* » Cette formulation appelle à une précision de l'expression « modèle à fine échelle (p. 100).

**Projet de règle 35 : « Les PCAET couvrant une agglomération de moins de 250 000 habitants et sans dépassements récurrents de seuils réglementaires sont incités à mettre en place des zones à faible émission (ZFE). », p.101**

Le projet de règle 35 sur la mise en place de zones à faible émissions (ZFE) ne s'adresse pas aux compétences du SCOT, mais aux PCAET.

## 3.4 La prévention et la gestion des déchets organisés

**Projet de règle 36 : « Les personnes morales compétentes en matière de déchets et leurs concessionnaires dans le domaine de la prévention et de la gestion des déchets mettent en place une stratégie de prévention et de gestion des déchets compatibles avec la planification régionale. », p.103**

**Projet de règle 37 : « Les autorités compétentes intègrent un volet « Prévention et gestion des déchets de situations exceptionnelles » dans leurs démarches de planification, en vue de disposer de solutions de collecte et de stockage de ces déchets, compatible avec la planification régionale. », p.106**

**Projet de règle 38 : « Les autorités compétentes intègrent, dans le domaine des déchets, une démarche d'économie circulaire, compatible notamment avec la feuille de route nationale économie circulaire, le PRPGD et son plan régional d'action en faveur de l'économie circulaire, qui tient compte des spécificités et du potentiel de leur territoire. Ces démarches territoriales peuvent inclure des actions visant notamment à faire de la commande publique, de l'urbanisme et du développement économique des leviers en faveur de l'économie circulaire. », p.108**

Le développement urbain doit s'accompagner de mesures en faveur de l'amélioration de la collecte, du traitement et de la valorisation des déchets. Tout projet d'équipement de traitement et de valorisation des déchets sur le territoire métropolitain lillois doit chercher à valoriser l'énergie produite et s'implanter de préférence avec une desserte multimodale.

Il est rappelé que le SCOT de Lille Métropole n'est pas compétent en matière de gestion des déchets.

## 3.5 Les fonctionnalités écologiques restaurées



18 JUL. 2019

PREFECTURE DU NORD

**Projet de règle 39 : « Le stratégies d'aménagements des SCOT garantissent le maintien et la restauration de la capacité de stockage de carbone des sols sur leur territoire selon le principe ERC (Eviter-Réduire-Compenser). Les actions de compensation ne doivent pas détruire d'habitat ni de fonctions écologiques », p.111**

Le SCOT de Lille Métropole, plus particulièrement le DOO, ne mentionne pas d'objectifs et d'orientations spécifiques sur ce sujet.

Une position du SCOT de Lille Métropole sur ce projet de règle nécessite des explications et précisions.

**Projet de règle 40 : « Les chartes de PNR / SCOT / PLU / PLUi doivent prévoir de manière concertée la préservation des éléments de paysage dans les documents de planification, en s'appuyant sur les outils jugés pertinents au niveau local. », p.113**

Le SCOT de Lille Métropole rejoint cet objectif en visant notamment la préservation des grandes entités agro-paysagères constitutives de son territoire. Il porte cette ambition au travers de l'armature verte et bleue qui se compose des espaces agricoles et naturels non bâtis, des espaces de nature en ville et du réseau hydrographique structurant.

Afin de préserver les grandes entités agro-paysagères et leurs caractéristiques, le SCOT vise le maintien de l'intégrité des grandes plaines à dominante agricole pour leurs contributions fortes à la biodiversité, mais aussi la préservation des éléments naturels du paysage agricole (haies, arbres remarquables, bosquets, mares, talus...), par leur identification et la mise en place de mesures de protection appropriées. Parallèlement, le SCOT en vigueur assure les continuités écologiques en marge des espaces agricoles, afin de relier les zones les plus denses du territoire et les espaces majeurs de la trame verte.

**Projet de règle 41 : « Les chartes de PNR / SCOT / PLU / PLUi doivent lors de leur élaboration ou de leur révision s'assurer de la préservation de la biodiversité des chemins ruraux, et prioritairement de ceux pouvant jouer un rôle de liaison écologique et/ou au service du déploiement des trames vertes. Les travaux d'élaboration et révision de ces documents doivent permettre d'alimenter un inventaire des chemins ruraux à l'échelle des Hauts-de-France. », p.115**

Le SCOT de Lille Métropole ne porte pas spécifiquement d'objectifs et d'orientations sur les chemins ruraux. Aucune orientation ne porte un message contradictoire avec la règle 41 du SRADDET. Certaines orientations vont même dans le sens du SCOT, notamment sur la question de la préservation des grandes entités agro-paysagères et de leurs caractéristiques pour lesquelles le SCOT prévoit d'adosser des itinéraires réservés aux modes actifs (itinéraires de promenades, véloroutes...) aux continuités écologiques situées aux marges des espaces agricoles afin de relier les espaces majeurs de la trame verte.

Il est néanmoins étonnant que le SRADDET consacre une règle explicite aux chemins ruraux alors même que d'autres supports de la trame verte, comme les canaux, les becques ou les infrastructures ferroviaires, contribuent également aux objectifs de biodiversité et continuités écologiques et ne soient pas mentionnés.

Par ailleurs, le projet de SRADDET ne reflète pas d'objectif qui concilie la protection de la biodiversité et le développement des loisirs de plein air. Le SCOT de Lille Métropole porte sur

---

Siège social : Métropole Européenne de Lille - 1 rue du Ballon - CS 50749 - 59034 LILLE cedex

Siège administratif : Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

Centre Europe Azur - 323 avenue du Président Hoover - 59000 LILLE - Tél. 03.20.63.33.50 / Fax 03.20.63.73.99

scot-lille@adu-lille-metropole.org / www.scot-lille-metropole.org

Toute correspondance est à envoyer au siège administratif à l'attention de Monsieur le Président.

# SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

ce sujet une orientation forte qui vise le développement d'une trame verte et bleue multifonctionnelle. Contrairement aux propositions de règles du SRADDET, qui se limitent à la préservation de la biodiversité, le SCOT, document fédérateur d'un territoire densément peuplé, fixe l'objectif de concilier les enjeux en matière de biodiversité et d'attractivité, de cadre de vie, et de « bien-être » de l'Homme et de la nature.

**Projet de règle 42 : « Les chartes de PNR / SCOT / PLU / PLUi reprennent les réservoirs de biodiversité identifiés dans le rapport. Ces documents contribuent à préciser et à affiner la définition :**

- Des réservoirs de biodiversité ;
- Des corridors de biodiversité en s'appuyant notamment sur une trame fonctionnelle ou à restaurer des chemins ruraux
- Des obstacles au franchissement.

Ils définissent les mesures prises pour préserver et/ou développer ces espaces. Ils s'assurent de la bonne correspondance des continuités avec les territoires voisins et transfrontaliers. », p.117

**Projet de règle 43 : « Les chartes de PNR / SCOT / PLU / PLUi identifient les sous-trames présentes sur le territoire, justifient leur prise en compte et transcrivent les objectifs régionaux de préservation et de remise en état des continuités écologiques. Les sous-trames concernées sont :**

- Sous-trame forestière ;
- Sous-trame des cours d'eau ;
- Sous-trame des milieux ouverts ;
- Sous-trame des zones humides ;
- Sous-trame du littoral. », p.119

A propos de l'identification des réservoirs de biodiversité, le fascicule de règle du SRADDET s'en remet au rapport du Schéma. Sauf erreur de lecture, les réservoirs de biodiversité ne semblent définis - dans le rapport - que de manière réglementaire par la mention des cadres réglementaire et non-réglementaire « *faisant consensus* » permettant d'obtenir des périmètres constitutifs des réservoirs, dont la spatialisation – absente du rapport – semble remise aux documents subalternes.

Si le SCOT reprend dans l'ensemble les mêmes cadres réglementaires et non réglementaires pour dessiner l'armature verte de son territoire, une spatialisation des réservoirs de biodiversité dans le rapport du SRADDET pourrait apporter de la lisibilité.

Par ailleurs, la définition et la spatialisation des réservoirs de biodiversité, tout comme les autres éléments constitutifs de la trame verte et bleue (TVB) tels que les corridors écologiques, ne sauraient se limiter à l'addition des périmètres environnementaux réglementaires ou non. Ils proviennent d'une réflexion écologique, s'appuyant sur ces périmètres, mais aussi d'un travail d'intégration, d'interprétation et de choix des espaces qui – au final – peuvent s'affranchir en partie des périmètres réglementaires.

## 4. Les modalités de suivi et d'évaluation du SRADDET

Comme à son échelle le SCOT, le projet de SRADDET propose un panel d'indicateurs. Une harmonisation des définitions et méthodes pourraient être l'objectif d'une coopération interterritoriale.

# SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE



## Conclusion

Le projet de SRADDET aborde des enjeux majeurs du territoire du SCOT de Lille Métropole, reconnu dans son rôle moteur du développement régional.

Néanmoins, certains enjeux-clefs sont non abordés ou mériteraient une prise en compte plus appuyée, pour faire du SRADDET un projet répondant aux défis de la Région et des intercommunalités la composant d'ici 2030 - 2040 :

### - les enjeux environnementaux :

Si le SRADDET est réglementairement un document intégrateur de cinq schémas régionaux touchant à l'environnement et au cadre de vie (Infrastructures (SRIT), Intermodalité (SRI), Biodiversité (SRCE), Déchets (PRPGD), Climat Air Energie (SRCAE)), il n'en est pas moins le document qui doit insuffler une dynamique supplémentaire afin que tous les territoires des Hauts-de-France puissent s'appropriier ces sujets et en faire une cause d'utilité publique.

La recherche d'un cadre de vie plus sain, les impératifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et la sensibilité citoyenne prégnante vis-à-vis des problèmes de santé publique invitent à ce que le SRADDET pose les bases d'un projet plus ambitieux, porteur d'une ambition fédératrice et efficace en ce qui concerne les impacts du dérèglement climatique sur l'aménagement du territoire.

### - les enjeux de l'eau :

Plus particulièrement la thématique de l'eau mérite une prise en compte à la hauteur des enjeux spécifiques notamment au vu de la compatibilité que doit montrer le SRADDET avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) : qualité de l'eau, réduction des risques de pollution de la nappe, appréhension du risque d'inondation (intégration des documents supra-communaux et/ou de données portées à connaissance par l'Etat comme la Stratégie Locale de la Gestion des Risques d'Inondation, l'Atlas des Zones inondables, les Plans de Prévention du Risque inondation...).

Si le rapport sur les incidences environnementales du SRADDET décrit les atouts et faiblesses de la région en ce qui concerne le SDAGE, il est regrettable que le projet de SRADDET ne formule pas de propositions ou de règles à ce sujet, conformément aux orientations du SCOT de Lille Métropole et des PLU qui les traduisent.

# SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

## - les enjeux transfrontaliers :

Concernant le sujet du transfrontalier, les logiques et enjeux transfrontaliers apparaissent trop peu présents dans le fascicule et les autres documents composant le SRADDET. C'est notamment le cas en matière de :

- Transport (logistique comme voyageurs): la connexion aux grands centres et aux portes d'accès belges (gares, ports et aéroports) est primordiale dans une logique de développement, notamment à l'international.  
Les discontinuités transfrontalières en matière d'infrastructures (ferroviaires, fluviales et routières) nécessitent d'être traitées.
- Eau et espace bleu : Les systèmes hydrographiques (de surface comme souterrains) doivent être gérés dans une logique qui correspond à leur réalité géographique et celle-ci est souvent transfrontalière, comme le réseau de voies d'eau (support d'aménités, biodiversité, mais aussi nuisances potentielles).

## - la prise en compte de la lutte contre les inégalités sociales :

Le SCOT de Lille Métropole affiche des objectifs pour lutter contre les inégalités socio-spatiales et en fait un sujet d'aménagement métropolitain, qui ne concerne pas seulement certaines communes ou secteurs cibles. Comme les enjeux de l'attractivité ou de l'environnement, la lutte contre les inégalités sociales (une production suffisante de logements sociaux, l'équilibre territorial, la réduction de la précarité énergétique) mériterait une prise en compte dans le cadre des réflexions d'aménagement interterritoriales, voir régionales.

Au vu des enjeux d'aménagement du territoire du SCOT de Lille Métropole, le Syndicat mixte, en soulignant l'importance d'un travail interterritorial (démarches Inter-SCOT, coopérations intercommunales, ...), suggère un travail de concertation supplémentaire.

Cela est d'autant plus indispensable qu'à partir du 1<sup>er</sup> mars 2020, par voie d'ordonnance, l'Etat sera autorisé à actualiser le régime juridique du SRADDET pour améliorer la rédaction du schéma, supprimer les dispositions obsolètes, voir modifier son contenu et ainsi redéfinir ses effets notamment sur le principe de conformité, de compatibilité et de prise en compte avec d'autres documents d'urbanisme.

L'avis et les remarques ci-dessus seront transmis à la Région Hauts-de-France.



**François BERAUD**  
Secrétaire Général  
du Syndicat mixte du SCOT  
de Lille Métropole