NOVEMBRE 2022

BILAN APPROUVÉ LORS DU CONSEIL SYNDICAL DU 30/11/2022

Délibération n°11-2022

BILAN DU SCOT

LE SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE DE LILLE MÉTROPOLE

SCOT
LILLE MÉTROPOLE

Le Syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole a pour mission l'élaboration, l'approbation, le suivi, la modification et la révision du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) sur le territoire de la Communauté de communes Pévèle Carembault (CCPC), ainsi que de la Métropole Européenne de Lille (MEL).

C'est dans ce cadre que le bilan du SCOT a été réalisé par l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, en tant qu'outil technique du Syndicat mixte.

Directeur de publication : **Didier DECOUPIGNY**
Responsables de publication : **Brigitte GROENEWALD, Alexis MARCOT**
Rédaction : **Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole**
Impression : **AD Concept**

SOMMAIRE

PRÉAMBULE 4

1 BILAN PAR THÉMATIQUE 16

1.1. Se loger 18
1.2. Travailler 36
1.3. Consommer 56
1.4. Se déplacer 70
1.5. Vivre dans un environnement sain et sécure 96
1.6. Vivre ensemble 120

2 ENJEUX FONCIERS AU REGARD DES AMBITIONS DU TERRITOIRE 144

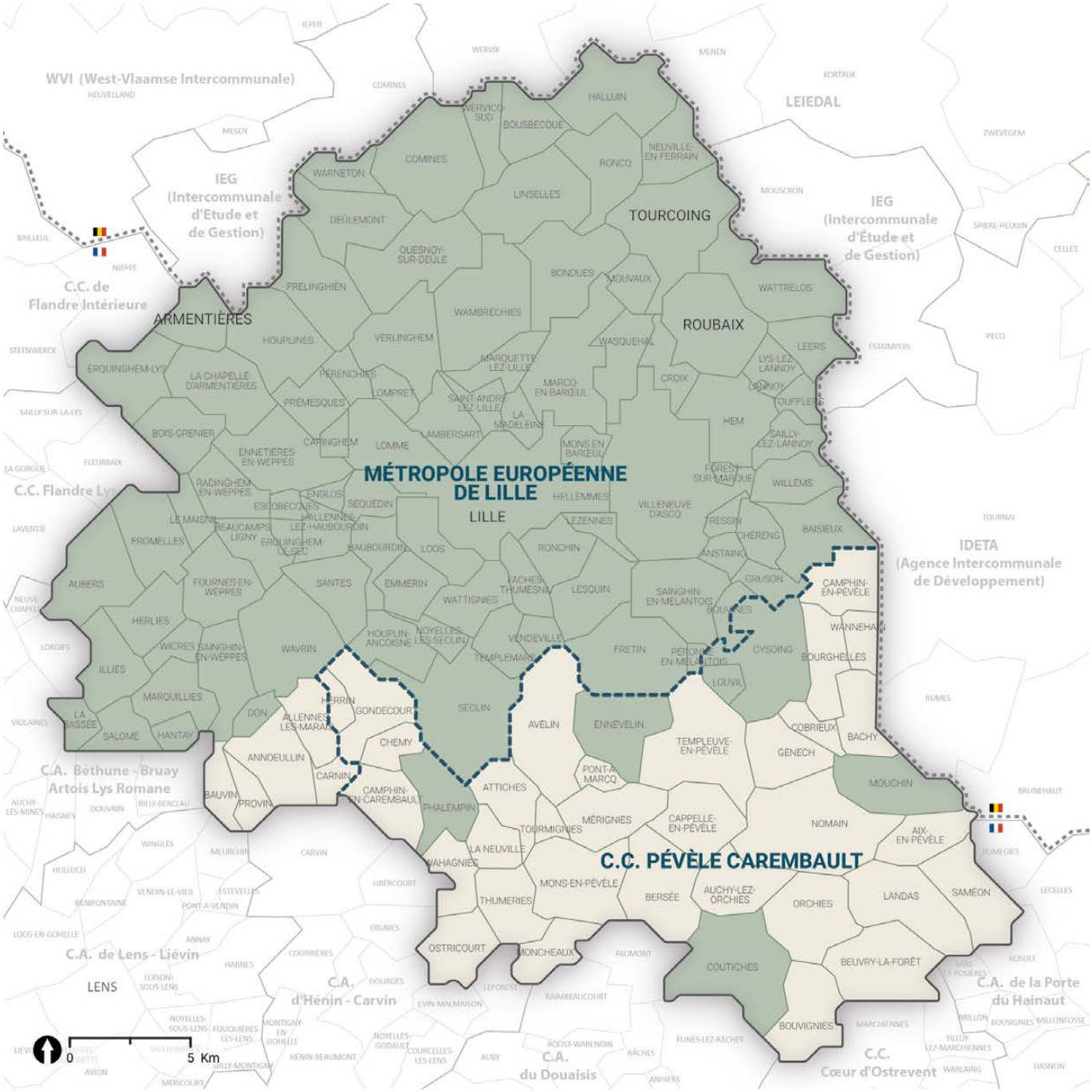
CONCLUSION ET PERSPECTIVES 158

PRÉAMBULE





Les Grands Moulins de Paris, Marquette-lez-Lille © Richard Baron / Light Motiv



Sources : ADULM 2022, MEL 2022, CCPC 2022, OCS2D MEL (2005, 2015, 2020) BD TOPO® IGN (2021), CLC - UE-SOeS (2018), OSM (2021)

Etat des PLU en vigueur au regard de la date d'approbation du SCOT de Lille Métropole

- Approuvé après le 10 février 2017
- Approuvé avant le 10 février 2017

- Frontière France/Belgique (Fr/B)
- SCOT Lille Métropole
- Limite d'EPCI

Novembre 2022

l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

UN SCOT ADOPTÉ EN 2017

Institué par la loi solidarité et renouvellement urbain (SRU) en 2000, le SCOT est un document de planification stratégique à long terme, qui sert de cadre de référence pour assurer la cohérence entre les différentes politiques sectorielles à l'échelle d'une agglomération, en particulier, celles en lien avec l'organisation de l'espace et l'urbanisme, mais aussi les politiques d'habitat, de mobilité, ou encore d'environnement. Il est le « chef de file » des documents d'urbanisme et de planification locaux et constitue la référence pour les Plans locaux d'urbanisme (PLU) et les documents d'orientations comme les Plans de mobilité (PDM ; ex Plans de déplacements urbains), les Programmes locaux de l'habitat (PLH) et les Plans climat Air Énergie Territoriaux (PCAET).

C'est le Syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole, créé en 1991, qui a en charge son élaboration, sa mise en œuvre, son évaluation et sa révision. L'Agence de développement d'urbanisme de Lille Métropole (ADULM) est l'outil technique de ce syndicat qui lui a confié le pilotage du SCOT et de ses différentes procédures.

L'élaboration du SCOT a été lancée à l'échelle de l'arrondissement de Lille en 2008 pour remplacer le Schéma directeur de 2002. Suite à l'adhésion de la Communauté de communes Pévèle Carembault au syndicat mixte et à l'élargissement de son périmètre, une nouvelle procédure a été engagée en février 2015. Le SCOT a été adopté définitivement à l'unanimité le 10 février 2017. Il présente les grandes orientations stratégiques en matière d'aménagement et de développement du territoire métropolitain d'ici 2035, avec une année de référence qui est 2015.

Si le périmètre du SCOT n'a plus évolué depuis, les territoires qui le constituent et leurs gouvernances ont quant à elle été soumises à variations depuis 2017. Aussi, il ne recouvre aujourd'hui plus que 2 EPCI :

- la Métropole Européenne de Lille ;
- et la Communauté de communes Pévèle Carembault.

Chiffres clés du territoire du SCOT



133 communes
2 intercommunalités

1 270 000 habitants

550 000 ménages

98 800 hectares

1 290 hab./km²

Source : Insee, RP 2018, exploitations principales.

UN BILAN : POURQUOI ET COMMENT ?

Conformément au Code de l'urbanisme (article L143-28), une « analyse des résultats de l'application » du SCOT doit être réalisée et délibérée 6 ans après son adoption, soit le 10 février 2023 au plus tard.

Cette analyse prendra la forme d'un bilan. Il ne s'agira pas d'une évaluation exhaustive de l'ensemble des prescriptions et recommandations exprimées dans le SCOT, mais bien d'un exercice visant à saisir une tendance ou une trajectoire au regard des éléments clés et des grandes ambitions exprimées dans le SCOT.

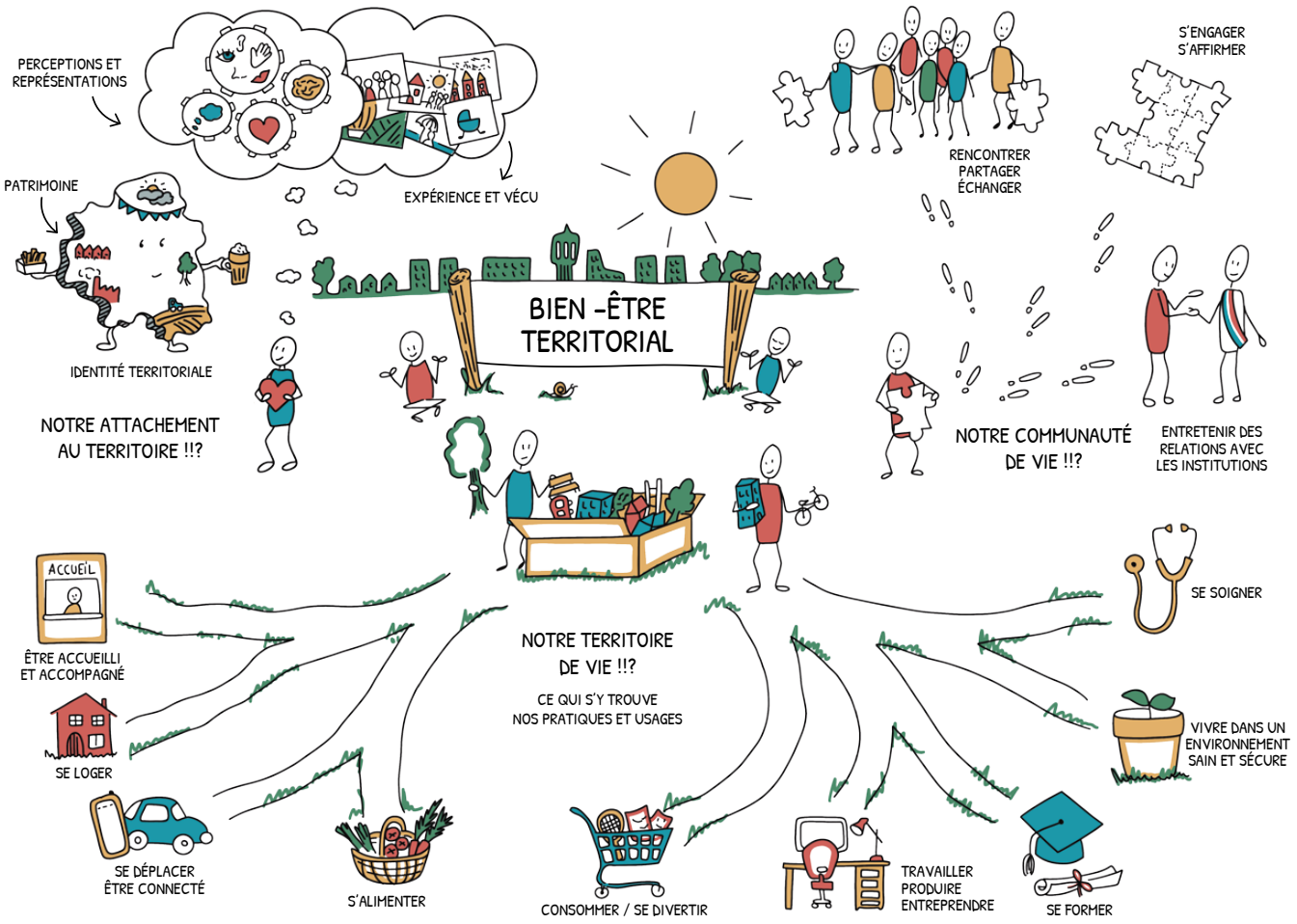
Extrait du Code de l'Urbanisme : Article L 143-28

Six ans au plus après la délibération portant approbation du schéma de cohérence territoriale, […], l'établissement public prévu à l'article L. 143-16 procède à une analyse des résultats de l'application du schéma, notamment en matière d'environnement, de transports et de déplacements, de maîtrise de la consommation de l'espace, de réduction du rythme de l'artificialisation des sols, d'implantations commerciales […].

Sur la base de cette analyse et, le cas échéant, du débat mentionné au troisième alinéa, l'établissement public prévu à l'article L. 143-16 délibère sur le maintien en vigueur du schéma de cohérence territoriale ou sur sa révision. […]

À défaut d'une telle délibération, le schéma de cohérence territoriale est caduc.

Si le Code de l'urbanisme propose d'aborder le bilan a minima à travers les 5 thématiques réglementaires reprises ci-dessus, le Comité syndical du 27 avril 2022 a validé une approche inspirée du référentiel « bien être territorial » (*démarche développée par l'ADULM depuis 2020*) pour confirmer qu'une planification à cette échelle s'inscrit en réponse aux besoins des « habitants » (usagers, entreprises, acteurs) du territoire tout en s'inscrivant dans les ambitions et préoccupations environnementales exprimées dans les politiques publiques.



L'élaboration d'un référentiel du bien-être territorial a été entreprise de manière concertée en s'appuyant sur la littérature existante et sur la notion d'habiter. Trois types de leviers qui contribuent au bien-être des habitants ont ainsi été identifiés :

- vivre dans un territoire, c'est avoir des liens d'attache plus ou moins forts à ce territoire, qui se nourrissent de l'expérience et des représentations ;
- vivre dans un territoire, c'est vivre dans une communauté de vie, entretenir des relations sociales, participer à la vie en société ;
- vivre dans un territoire, c'est s'y loger, s'y déplacer, y travailler, y étudier, y entreprendre, y pratiquer des activités, en lien avec les équipements et aménités que propose le territoire, leur qualité et accessibilité.

La pertinence et la qualification de ces dimensions peuvent varier selon l'échelle d'appréhension du bien-être territorial (quartier, commune, bassin de vie) et le parcours de vie des habitants. Pour autant, le référentiel du bien-être territorial proposé par l'Agence se définit comme une « base commune » d'analyse à l'échelle du territoire du SCOT Lille Métropole.

En s'inspirant des dimensions qui favorisent le bien-être sur un territoire, et donc répondent aux besoins et aspirations des habitants, les thématiques suivantes seront abordées dans la suite du document :

- se loger ;
- travailler ;
- consommer ;
- se déplacer ;
- vivre dans un environnement sain et sécure ;
- vivre ensemble (se divertir et se rencontrer ; être connecté ; étudier ; affirmer son identité territoriale et patrimoniale).

Enfin, le bilan analysera la déclinaison et la spatialisation foncière du développement urbain depuis l'année de référence 2015 en faisant le lien et l'articulation entre toutes ces thématiques.

CONTEXTE(S)

L'exercice de bilan est forcément relatif et à remettre dans le ou les contextes dans le(s)quel(s) il est réalisé avant d'en analyser les conclusions.

Des évolutions continues du contexte réglementaire

Depuis plus de 20 ans et leur instauration par la loi SRU en 2000, les SCOT n'ont cessé de voir le contexte législatif évoluer en intégrant de nouveaux enjeux territoriaux. La loi Accès au Logement et Urbanisme Rénové (ALUR) de 2014 clarifie la hiérarchie des normes entre les différents documents d'urbanisme. C'est sous ce régime que le SCOT de Lille Métropole a été adopté en février 2017.

Depuis 2015 et la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe), les Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) définissent une vision prospective et stratégique à l'échelle des régions. Les SCOT doivent être compatibles avec leurs règles générales. La Région Hauts-de-France a adopté son premier SRADDET le 30 juin 2020.

En 2018, la loi portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (ELAN) donne au SCOT un rôle de document « pivot » en matière d'aménagement commercial et rend obligatoire l'intégration d'un document d'aménagement artisanal et commercial (DAAC) au document d'orientation et d'objectifs (DOO).

Plus récemment, en 2020, l'ordonnance n° 2020-744 du 17 juin apporte de nouvelles précisions sur son contenu en vue de le « moderniser » à travers notamment l'évolution de son contenu et des politiques transversales qu'il doit aborder, des documents qu'il intègre (projet d'aménagement stratégique qui remplace le PADD, document d'orientation et d'objectifs (DOO) simplifié...), et en affirmant son rôle intégrateur.

Loi « Climat et Résilience » : quelles conséquences pour le SCOT ?

Issue des travaux de la convention citoyenne pour le climat, la récente loi dite « Climat et Résilience » a été promulguée en août 2021. Elle vise à ancrer l'écologie dans notre société, et notamment en matière d'urbanisme, elle vient apporter de nouvelles précisions et prérogatives au SCOT. En particulier, en matière d'aménagement du territoire, elle définit une trajectoire nationale à décliner dans les documents de planification (SCOT et PLU) afin d'atteindre l'objectif de « Zéro artificialisation nette » (ZAN) en 2050. Ceci a notamment pour conséquence la nécessité d'intégrer le sujet de la « réduction du rythme de l'artificialisation des sols » dans le bilan du SCOT.

Elle décrit également des opportunités et des leviers d'action pour valoriser les friches et atteindre l'excellence environnementale et demande aux territoires concernés de gérer le recul du trait de côte.

Par ailleurs, la loi « Climat et Résilience » indique que les futurs SCOT intègreront désormais le sujet de la logistique à travers le document d'aménagement artisanal, commercial et logistique (ex-DAAC). La prochaine révision du SCOT de Lille Métropole devra donc intégrer ce sujet.

Enfin, le calendrier de mise en œuvre et d'intégration des objectifs de la loi impose une évolution, voire une refonte, des documents de planification locale d'ici 2027, en commençant par les Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) à la charge des Régions, et qui doivent être revus d'ici février 2024.

Dans ce cadre, le SCOT de Lille Métropole a été intégré à la Conférence régionale des SCOT de Hauts-de-France qui regroupe une cinquantaine de territoires et qui a pour mission de porter à la connaissance de la Région les enjeux et objectifs qu'elle identifie comme majeurs à la future révision du SRADDET qui devra notamment intégrer les objectifs de ZAN et leur territorialisation entre aujourd'hui et 2050. Celle-ci s'est réunie en séance plénière pour valider sa contribution le 17 octobre 2022 à Arras. Elle a notamment permis aux territoires représentés de mettre en avant les enjeux partagés autour des sujets de sobriété foncière, de renouvellement urbain... mais également les difficultés d'application des objectifs décrits dans la loi dans ses contours actuels, notamment concernant l'absence de « compte foncier » national permettant de mutualiser les espaces nécessaires aux grands projets d'intérêt général et d'envergure supra-régionale comme par exemple le projet de Canal Seine Nord Europe.

Le SRADDET en vigueur a été adopté en juin 2020 postérieurement au SCOT. Il est donc en attente d'une modification d'ici quelques mois pour se mettre en conformité avec la loi Climat et Résilience. Il pourra notamment s'appuyer sur le rendu de la Conférence des SCOT de Hauts-de-France.

Évolutions « sociétales »

La fin des années 2010-2020 et la crise sanitaire liée à la COVID-19 ont vu fortement évoluer les aspirations sociétales sur de nombreux sujets en relation avec les politiques territoriales et les enjeux du SCOT.

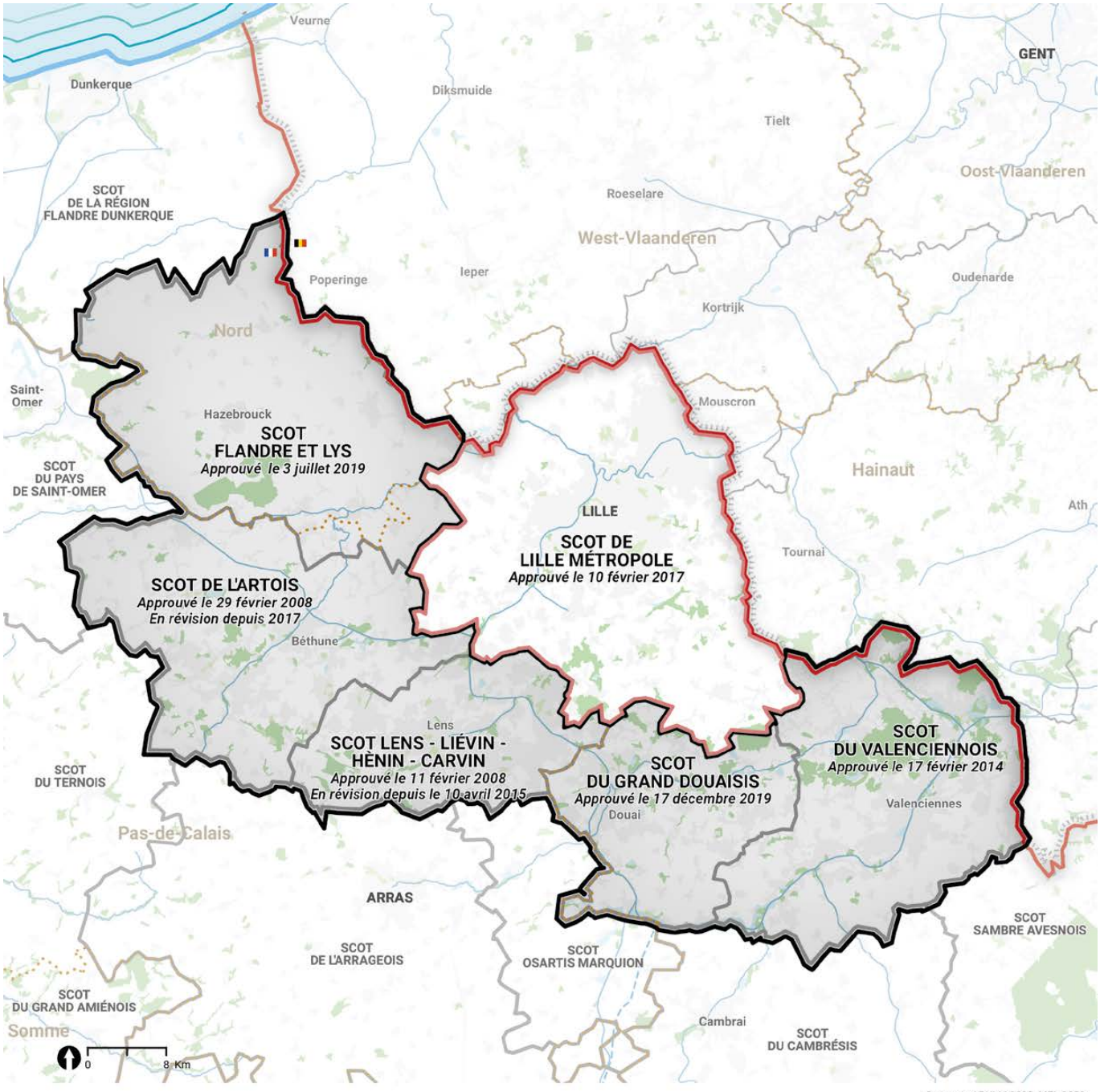
Un phénomène de fond était à l'œuvre sur le besoin de mieux prendre en compte et intégrer les aspirations et besoins des habitants et usagers du territoire à travers par exemple les préoccupations fortes relatives à l'emploi et au développement économique, le sujet des inégalités sociales croissantes, la vie dans les quartiers, le vieillissement de la population, mais aussi une prise de conscience environnementale accrue de plus en plus présente au sein des populations et des acteurs locaux.

L'année 2020 et la crise sanitaire mondiale a été une vague puissante à la fois face à la menace d'une nouvelle pandémie avec des mesures à prendre en urgence pour faire face à la situation et des limites qui se sont faites jour dans un système non préparé à ce type d'événement : confinement et reconfinements, robustesse du système de santé, robustesse des modèles économiques, mondialisation des circuits de consommation et d'approvisionnement, organisation de la société, rapport à l'autre, rapport à la nature, travail à distance...

Cette crise a permis de passer au révélateur nombre de sujets et d'enjeux qui ont pu être vécus autant comme des limites et des restrictions de libertés (confinements...) que comme des opportunités (travail à distance, retour à une certaine forme de proximité...).

En conclusion, l'exercice de bilan du SCOT se tient donc à un moment particulier où, d'une part, les aspirations des citoyens vers demain peuvent largement différer de ce qu'elles étaient il y a encore 5 ans, et, d'autre part, si une certaine normalité semble s'être rétablie au quotidien, certains phénomènes sont encore très incertains ou erratiques (trafic aérien par exemple) et mériteront une attention particulière dans les analyses à mener dans le cadre du bilan avec certaines ruptures entre 2019 et 2020 dont les tendances de fond ne sont pas rétablies à ce jour, voire ne se rétabliront pas.

LES SCOTS VOISINS



Sources : ADULM 2022, MEL 2022,
BD TOPO® IGN (2021), CLC - UE-SOeS (2018), OSM (2021)

SCOT de Lille Métropole
Territoire des SCOT voisins
Limite des SCOT voisins
Limite des SCOT

Frontière France/Belgique (Fr/B)
Limite de Région
Limite de département (Fr)/
Province (B)

Novembre 2022

l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

LE BILAN : UN EXERCICE COMPLEXE, ÉCLAIRANT... MAIS NÉCESSAIREMENT IMPARFAIT

L'exercice de bilan est complexe car il vise à identifier et objectiver les dynamiques du territoire au regard des ambitions et orientations que le SCOT a décrit pour une période d'une vingtaine d'années.

Aussi, il implique de travailler en transversalité à partir d'un large panel de données techniques. Il ne s'agit pas de décrire avec précision tel ou tel chiffre, mais d'interroger une tendance à partir d'analyses croisées entre différents indicateurs, quantitatifs ou qualitatifs, afin de saisir au mieux les trajectoires en cours et leur lien avec le projet exprimé dans le SCOT.

Un travail de recherche de données de grande envergure est donc à opérer pour réunir la matière nécessaire à l'exercice de bilan. Mais il est, d'une part, rendu complexe par le nombre de données à manipuler et à mettre en cohérence et par la difficulté de les réunir (malgré les bases de données disponibles et la mobilisation de très nombreux partenaires qui travaillent sur des périmètres potentiellement différents) avec un pas de temps de 6 ans qui représente finalement peu à l'échelle des évolutions urbaines ou en terme de remise à jour, et d'autre part, il restera imparfait car l'indicateur « le plus pertinent » n'est pas forcément mobilisable à la date du bilan ou encore car tout ne peut pas être suivi ou quantifié précisément. Enfin, la plage de temps à analyser est théoriquement le temps écoulé entre l'année de référence du SCOT, qui est 2015, et la date la plus proche en termes de disponibilité de données. Celle-ci peut être très différente suivant les thématiques et indicateurs, elle sera donc adaptée au mieux pour chaque analyse. Enfin, une attention particulière sera accordée aux ruptures de tendance éventuelles avant et après la crise sanitaire de 2020.

L'exercice de bilan proposé se voudra donc le plus pragmatique et pédagogique possible au regard des informations mobilisables dans le temps de son élaboration afin de décrire au mieux les tendances et dynamiques à l'œuvre sur le territoire métropolitain et d'aider à se questionner sur le contenu du SCOT adopté et sa validité.

Enfin, il est à noter que le bilan du SCOT ne consiste pas en l'analyse des différents documents qui doivent lui être compatibles et pour lesquels le Syndicat mixte émet régulièrement des avis réglementaires en tant que personne publique associée aux procédures réglementaires dédiées.

L'ENVIRONNEMENT TERRITORIAL DE LA MÉTROPOLE LILLOISE

Une position géographique privilégiée et des relations fortes avec les territoires voisins

La métropole lilloise est la capitale régionale des Hauts-de-France et bénéficie d'une situation spécifique au sein de l'Europe du Nord-Ouest à moins de 250 kilomètres de Paris, Bruxelles, Amsterdam ou encore Londres. Elle compte près de 1,3 million d'habitants pour une surface de 100 000 hectares.

Son histoire et sa culture sont fortement marquées par cette situation et sa place au sein d'un vaste territoire frontalier de plus de 2 millions d'habitants dans l'Eurométropole Lille - Kortrijk - Tournai et à proximité directe des territoires de l'ancien Bassin minier situés au Sud de l'agglomération avec lequel elle forme une vaste aire métropolitaine de près de 3 millions d'habitants pour le seul versant français.

Cette situation géographique, les fonctions métropolitaines qu'il héberge, et la proximité avec ces divers ensembles urbains avec lesquels il interagit quotidiennement confrontent le territoire du SCOT de Lille Métropole à des enjeux d'envergure à la fois antagonistes et complémentaires :

- des interrelations de plus en plus fortes : déplacements quotidiens, organisation des réseaux de transport, stratégies d'entreprises ;
- des problématiques de développement et d'aménagement communes : développement économique, impacts du changement climatique, stress hydrographique, organisation de l'armature urbaine, prise en compte d'une trame verte et bleue sous pression, logistique...

Dans un tel contexte, la question des coopérations interterritoriales et des partenariats revêt une importance particulière, que ce soit pour mettre en commun des projets transversaux ou appréhender certains sujets à la bonne échelle : développement économique, mobilité, approvisionnement en eau...

Un territoire singulier à plus d'un titre

Le territoire de la métropole lilloise est caractérisé par un cœur urbain dense et polycentrique (Lille, Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq et Armentières), qui a peu d'équivalent en France ou en Europe, ou par son caractère à la fois rural et urbain avec encore 60% de sa surface à vocation d'espaces agricoles ou naturels.

Le territoire est également marqué par un passé industriel très puissant avec un lourd héritage socio-économique non résorbé à ce jour et de vastes friches, qui ont fait émerger le concept de « Ville renouvelée » dès les années 1990 dans les politiques d'aménagement en proposant de reconstruire « la ville sur la ville ».

Les poids démographique et économique de la métropole lilloise et son rôle de capitale régionale des Hauts-de-France façonnent des dynamiques qui lui sont propres et qui peuvent même être en décalage par rapport au tissu régional ou aux territoires qui l'entourent. En effet, il est par exemple à noter que la population régionale (6 millions d'habitants) a augmenté de 85 000 habitants entre 2008 et 2018, dont la moitié a été captée par le territoire métropolitain. En parallèle, la région voit ses emplois décroître de près de 40 000 unités (sur 2,1 millions) entre 2008 et 2018, alors que dans la même période, la métropole gagne 20 000 emplois sans cependant générer une dynamique locale suffisante pour que ses territoires limitrophes en bénéficient puisqu'ils en perdent 10 000 sur cette même période.

Une planification territoriale en mouvement...

Depuis l'adoption du SCOT en février 2017, de nombreuses démarches et projets ont été conduits sur le territoire, en particulier en matière de planification.

Concernant les documents « supras » qui donnent un cadrage au SCOT et que ce dernier doit intégrer, il est en particulier à noter l'adoption du SRADDET de la Région Hauts-de-France le 30 juin 2020, et dont l'arrêté préfectoral d'approbation date du 4 août 2020. Celui-ci fixe de grandes orientations et objectifs en matière d'aménagement et de développement à l'échelle régionale, et les transcrits dans un certain nombre de règles regroupées dans un fascicule dédié. Le SRADDET est amené à se réviser dans les mois qui viennent suite à la loi Climat et Résilience d'août 2021 (cf. paragraphes précédents).

Depuis 2017, différents documents ou schémas relatifs à la gestion de l'eau ont été remis à jour :

- le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Artois Picardie a re-défini un programme de mesures sur la période 2022-2027. Il a été approuvé par arrêté préfectoral le 21 mars 2022 ;
- le Schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) Lys a été approuvé par arrêté inter-préfectoral le 20 septembre 2019 ;
- le SAGE Marque Deûle a été approuvé par arrêté préfectoral le 9 mars 2020 ;
- le SAGE Scarpe Aval a été approuvé par arrêté préfectoral le 5 juillet 2021.

Enfin, la charte du Parc Naturel Régional Scarpe Escaut portant sur la période 2010-2022 est actuellement en cours de révision. Elle concerne 5 communes du territoire du SCOT (Bouvignies, Beuvry-la-Forêt, Coutiches, Landas et Saméon) auxquelles s'ajoutent Orchies, qui a le statut de ville-porte, et Nomain, en tant que commune associée.

Les éclairages nécessaires sur les recommandations de ces documents et la compatibilité du SCOT avec celles-ci seront précisés dans les analyses thématiques du bilan.

Concernant les documents « infras » qui visent à décliner le SCOT et à le compléter, les nouveaux projets de Programme local de l'habitat et de Plan de mobilité de la Métropole Européenne de Lille ont été arrêtés au Conseil métropolitain de juin 2022 en vue d'une adoption définitive en 2023.

Les deux établissements publics de coopération intercommunale du territoire du SCOT ont également adopté récemment leur Plan climat Air Énergie Territorial :

- le 9 mars 2020 pour la Communauté de communes Pévèle Carembault ;
- le 19 février 2021 pour la Métropole Européenne de Lille.

La communauté urbaine de Lille, devenue Métropole Européenne de Lille, disposait d'un Plan local d'urbanisme (PLU) intercommunal de longue date sur son périmètre historique. Après sa fusion avec la Communauté de communes des Weppes en 2017, le 12 décembre 2019, la Métropole Européenne de Lille a approuvé six plans locaux d'urbanisme révisés : Aubers, Bois-Grenier, Fromelles, Le Maisnil et Radinghem-en-Weppes ainsi que son PLU2. Ces nouveaux Plans locaux d'urbanisme compatibles avec le SCOT adopté en 2017 sont entrés en vigueur le 18 juin 2020. Suite à sa très récente fusion avec les 5 communes de la Communauté de communes de la Haute-Deûle en 2020, la MEL est désormais couverte par 11 PLU. Elle a enfin engagé le 18 décembre 2020 une révision globale pour tendre vers un PLU intercommunal unique couvrant les 95 communes de son territoire. Son arrêt est prévu pour le Conseil métropolitain de décembre 2022.

De son côté, la Communauté de communes Pévèle Carembault est couverte par 38 PLU communaux dont 6 ont été approuvés après le SCOT (Coutiches, Cysoing, Ennevelin, Louvil, Mouchin, Phalempin) et lui sont compatibles. Elle a engagé une démarche de PLU intercommunal le 13 décembre 2021 afin de couvrir les 38 communes de son territoire.


Château Baratte, Templeuve © ADULM

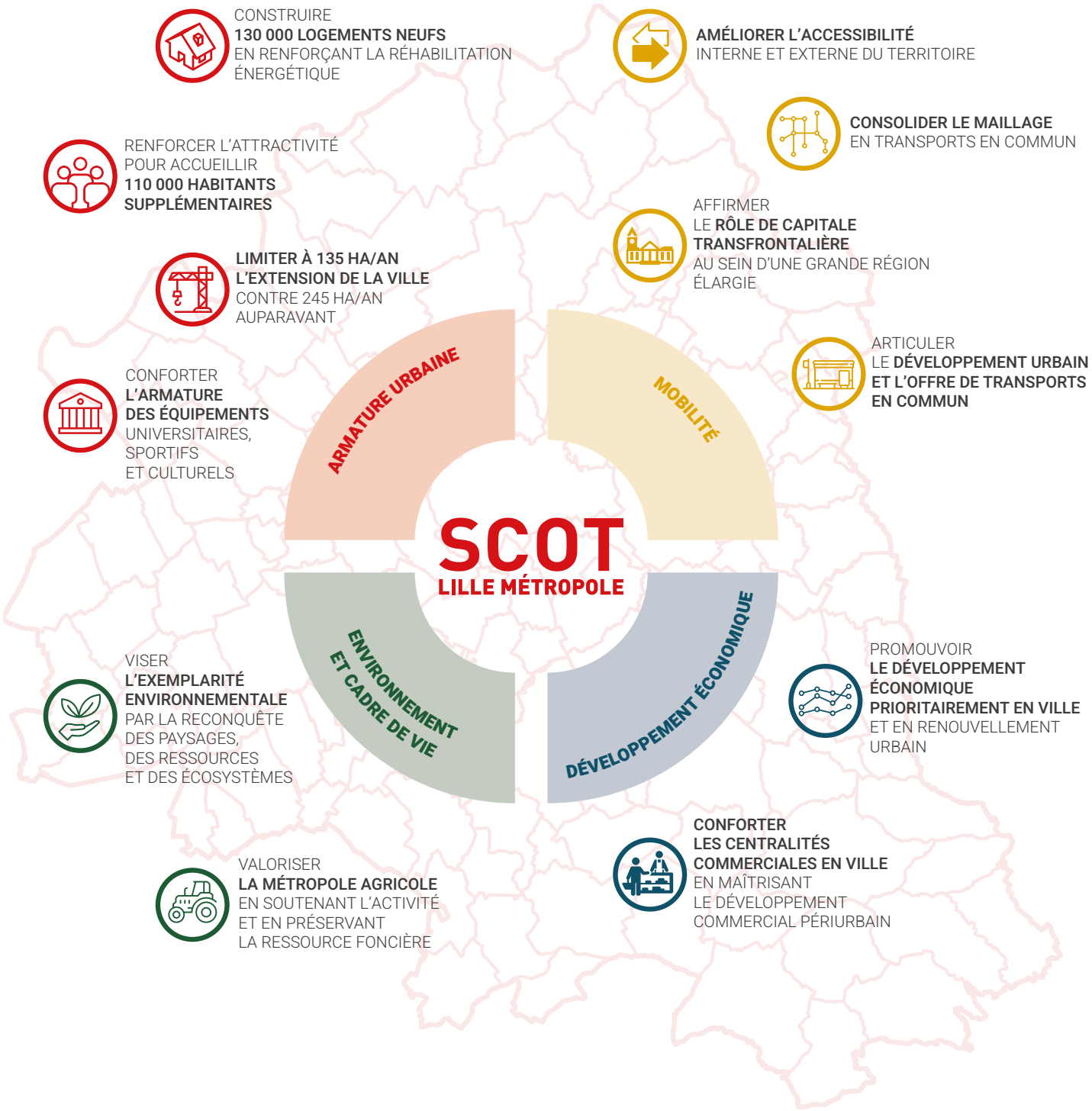
RAPPELS DES PRINCIPALES AMBITIONS DU SCOT

Le SCOT de Lille Métropole, adopté en février 2017 décrit les grandes orientations stratégiques en matière d'aménagement et de développement pour le territoire métropolitain pour la période 2015-2035.

Il repose principalement sur 2 ambitions transversales :

- développer la métropole européenne et transfrontalière, dynamiser son attractivité et fluidifier l'accessibilité du territoire ;
- protéger, préserver et reconquérir le cadre de vie, l'environnement ainsi que les ressources naturelles, tout en engageant la transition énergétique.

LES AXES FORTS DU PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES (PADD)



Le SCOT de Lille Métropole s'appuie sur la définition d'une armature urbaine pour orienter le développement résidentiel au sein des pôles concentrant, par niveau d'importance, les services de mobilité et de centralité.

L'armature urbaine distingue deux grands types de territoires : l'agglomération centrale et le périurbain dit « couronne métropolitaine ». La distinction entre les deux territoires se base principalement sur l'organisation des tissus urbains et les modes d'habiter qui en découlent.

L'agglomération centrale se caractérise par une « nappe de tissus continus », sans distinction entre les communes, ponctuée de centralités. Les tissus des communes périurbaines sont circonscrits et distingués par des espaces naturels, agricoles ou forestiers.

L'objectif du concept d'armature urbaine est d'acter la hiérarchie de la métropole pour en faire une clé de répartition, en particulier pour le développement résidentiel.

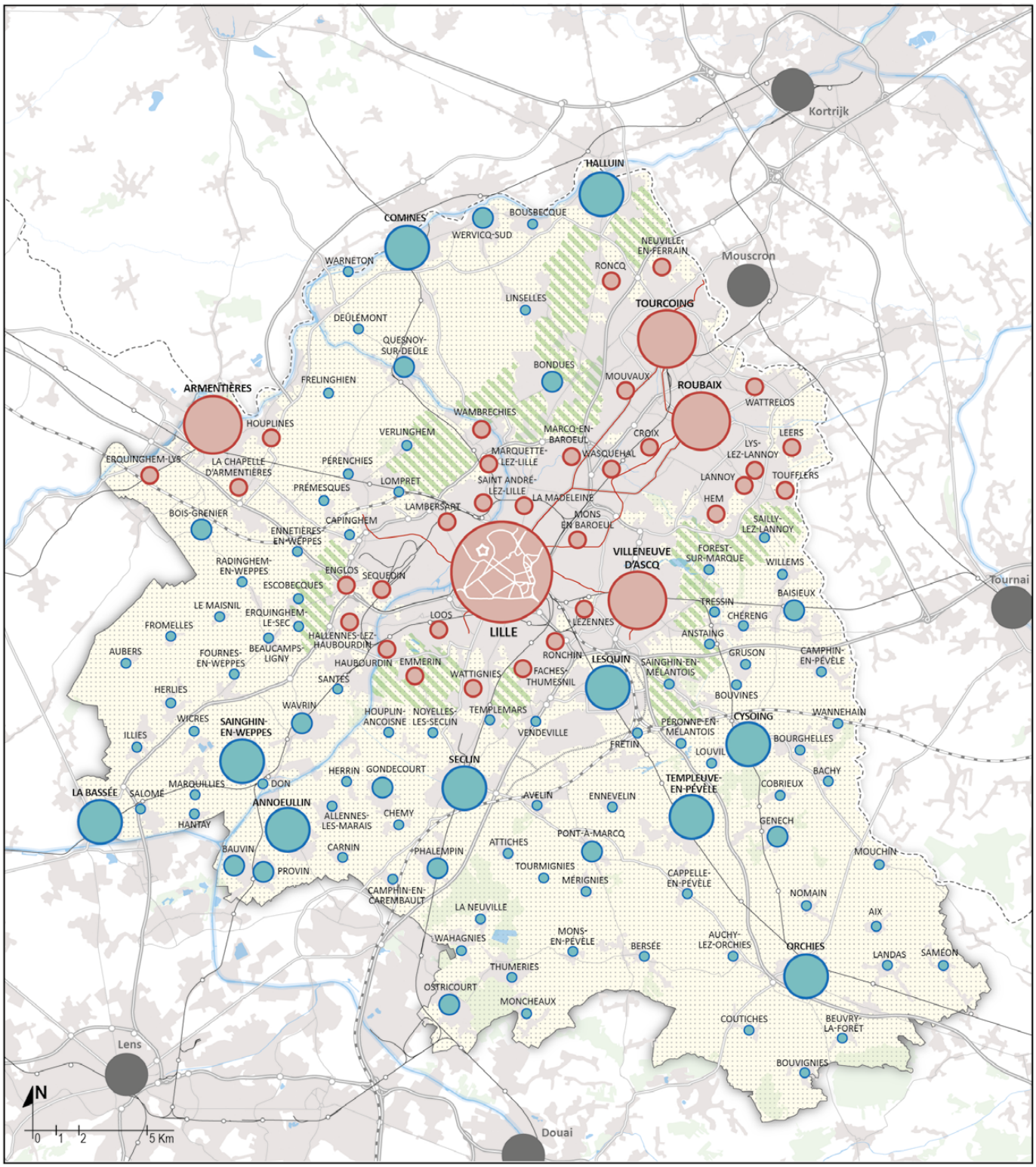
À partir de ces grands principes, le SCOT énonce un projet d'aménagement propice à un développement cohérent et durable permettant d'assurer un niveau de services et d'équipements satisfaisant aux habitants, de desservir efficacement le territoire, de préserver les terres agricoles et naturelles, de limiter la dépendance à l'automobile ou encore d'offrir un cadre de vie agréable et respectueux de la santé publique en mettant en avant les orientations suivantes :

- maîtriser l'extension de la ville et optimiser la ressource foncière par des choix de projets priorisant le renouvellement urbain, la valorisation de la mixité fonctionnelle, des « densités contextualisées » et des variations des formes urbaines ;
- organiser le développement selon l'armature urbaine d'une part et l'armature verte et bleue d'autre part. L'armature urbaine promeut une organisation multipolaire au regard de l'attractivité des territoires, des bassins de vie actuels et selon la desserte en transports en commun des communes les mieux équipées ;
- déterminer le compte foncier fixant des enveloppes maximales d'urbanisation des espaces naturels et agricoles par territoire.



Centre-ville de Sainghin en Weppes - *ville d'appui du SCOT* - avec équipements et commerces à proximité de la gare pôle d'échanges de Don-Sainghin © Vincent Lecigne / MEL

DESSINER LE FUTUR DE L'ARMATURE URBAINE



En structurant l'agglomération centrale...

- Le coeur métropolitain et régional
- Les villes-centres d'agglomération
- Les autres villes de l'agglomération
- Les hémicycles (espaces agricoles et naturels attenant à l'urbanisation)

... et en polarisant le développement urbain de la couronne métropolitaine

- Les villes d'appui
- Les villes-relais
- Les villes et villages durables
- La couronne métropolitaine

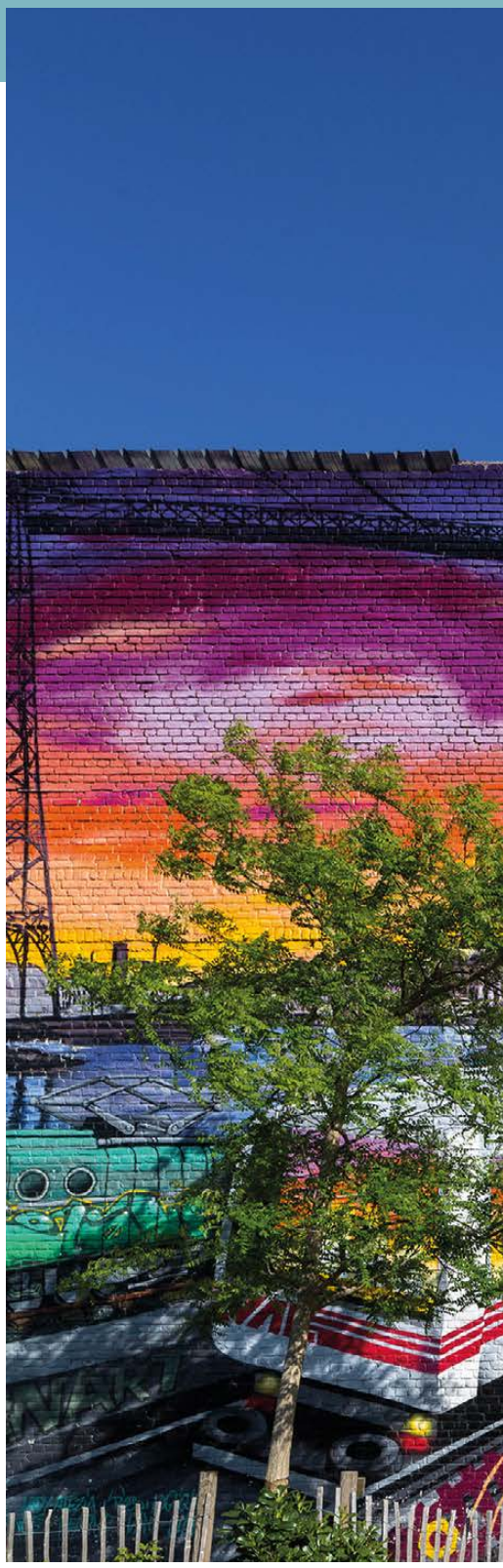
Sources : ADULM, Schéma régional des transports et mobilités

Décembre 2015

l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

1

BILAN PAR THÉMATIQUE





Fives-Cail, Lille © Richard Baron / Light Motiv

1

BILAN PAR THÉMATIQUE

1. SE LOGER

2. TRAVAILLER

3. CONSOMMER

4. SE DÉPLACER

5. VIVRE DANS UN ENVIRONNEMENT SAIN ET SÉCURE

6. VIVRE ENSEMBLE





La Mouchonnière, Seclin © Vincent Lecigne / MEL

RÉPONDRE AUX BESOINS RÉSIDENTIELS D'UN TERRITOIRE PLUS ATTRACTIF

CE QUE DIT LE SCOT…

« Pour répondre aux besoins de ses habitants et accompagner l'ambition d'un regain d'attractivité, la métropole lilloise doit proposer une offre de logements cohérente en termes de quantité, de qualité et de diversité, tenant compte des évolutions sociétales et des enjeux posés par la transition énergétique » DOO, page 49.

« Le territoire doit palier un important retard dans la production de logements neufs, l'objectif de construction est fixé à 130 000 logements d'ici vingt ans. Un effort renforcé en termes de production doit être poursuivi afin d'atteindre l'objectif de 6 500 logements neufs en moyenne par an » DOO, page 51.

Pour en savoir plus : cf. SCOT en bref.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Une faible croissance de la population

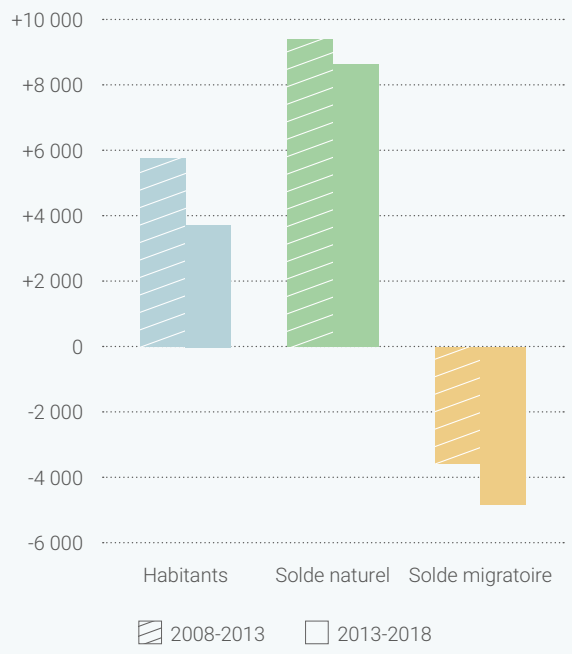
Une population qui augmente moins vite

La population du SCOT a continué sa progression sur la période récente (2013-2018) mais à un rythme moins élevé que précédemment. Le territoire compte 1 270 000 habitants en 2018 soit 18 500 habitants supplémentaires par rapport à 2013 (un quart de l'augmentation de la population des Hauts-de-France) : un rythme descendu à +0,2% par an contre +0,47% de 2008 à 2013. Cette diminution de la croissance démographique s'inscrit dans le temps long depuis les années 1970.

Un déficit migratoire qui s'aggrave

Le ralentissement de la croissance démographique s'explique par un solde migratoire négatif qui s'intensifie entre 2013 et 2018. Celui-ci est toujours compensé par un solde naturel positif néanmoins en diminution sur la période. Le territoire dénombre le départ de 5 000 habitants de 2013 à 2018 (contre 3 700 de 2008 à 2013) tandis que le solde naturel est descendu de +9 400 habitants (2008-2013) à +8 700 entre 2013 et 2018. Ces deux mouvements contraires expliquent l'augmentation moins rapide de la population sur la période récente : un solde démographique qui ne cesse de diminuer depuis plusieurs décennies.

Évolutions annuelles entre 2008 et 2013 puis 2013 et 2018 : habitants, solde naturel et solde migratoire

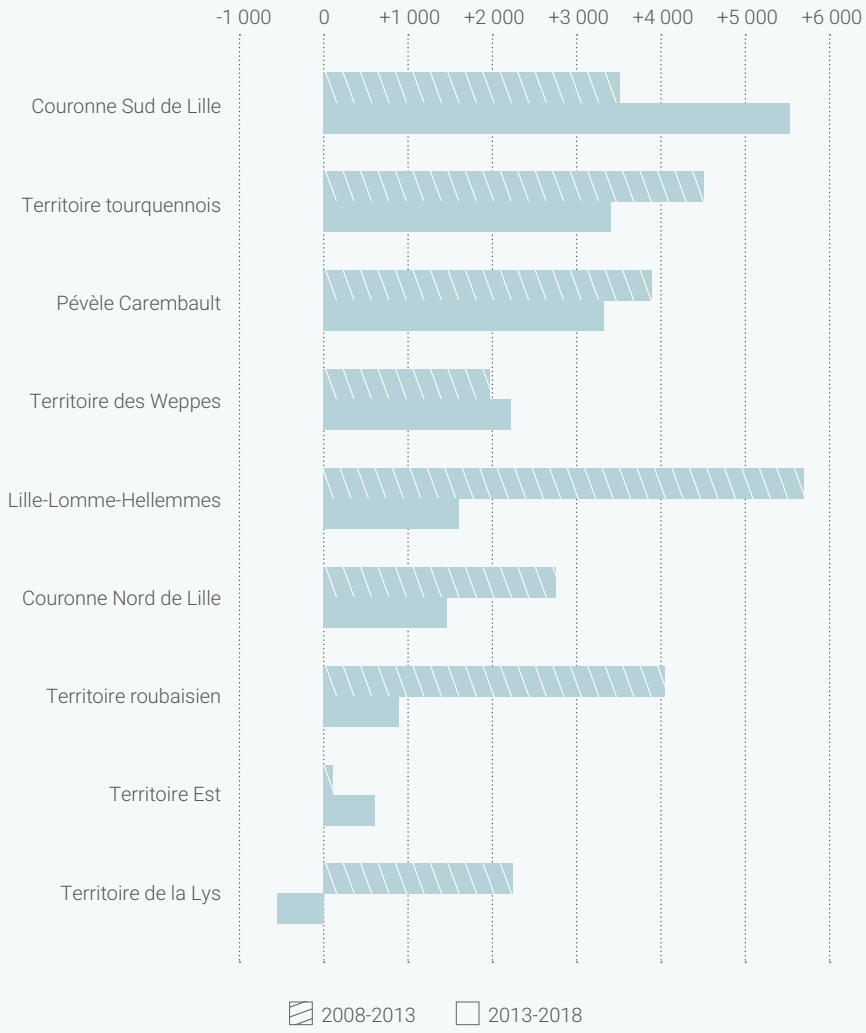


Source : Insee, RP2008, RP2013, RP2018, exploitations principales.

Lille en recul, sa couronne Sud en hausse

L'évolution de population se distingue selon les 9 territoires du SCOT. Seul le territoire de la Lys voit sa population baisser entre 2013 et 2018. Par contre, même si son solde est positif, c'est Lille qui subit le plus fort ralentissement de croissance démographique par rapport à la période 2008-2013. Le territoire roubaisien subit le même sort alors que l'est conserve une croissance faible. La Pévèle Carembault garde le même dynamisme (env. +3 500 habitants) et la couronne Sud prend la première place à Lille en passant de +3 500 (2008-2013) à +5 500 habitants entre 2013 et 2018.

Augmentation de population par période selon le territoire



Source : Insee, RP2008, RP2013, RP2018, exploitations principales.

Des ménages de plus en plus petits et en forte augmentation

Une croissance des ménages élevée

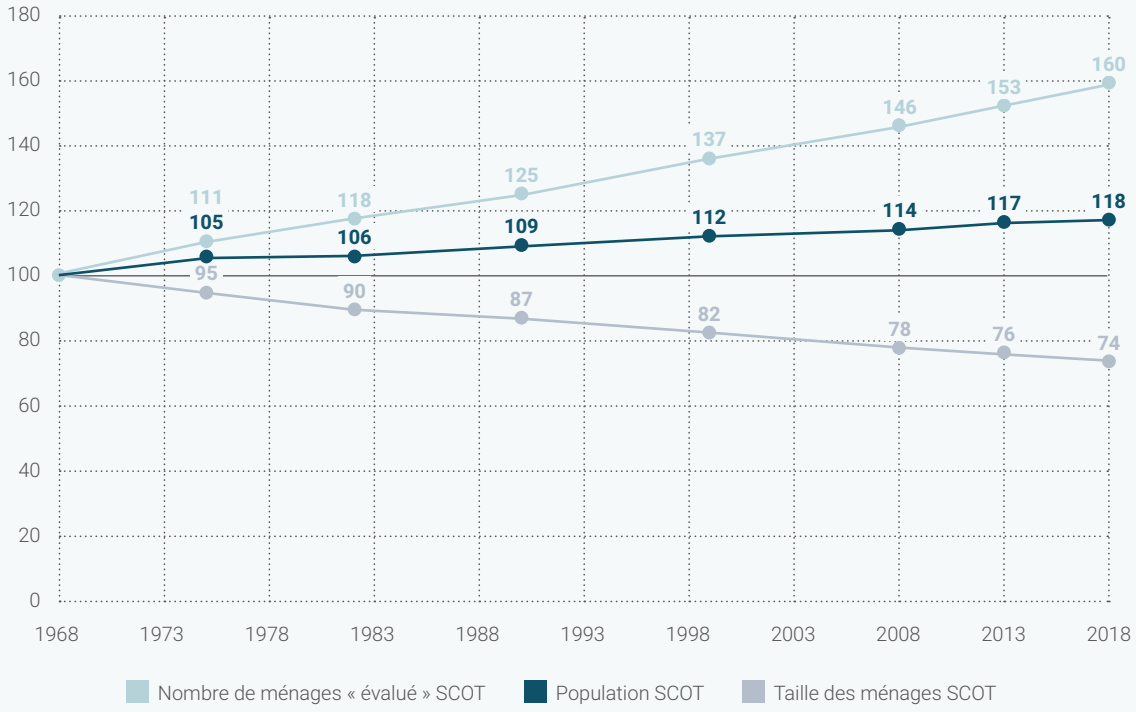
Face à l'infléchissement de la croissance démographique, le SCOT conserve une croissance du nombre de ménage élevée : +0,88% par an de 2013 à 2018 comme entre 2008 et 2013. En 2018, le territoire compte 550 000 ménages soit 23 000 de plus qu'en 2013. De la même manière que l'évolution démographique, la dynamique d'augmentation des ménages a une géographie propre : plus modérée dans le cœur métropolitain lillois, elle est particulièrement marquée dans les villes centres (Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq et Armentières) et les villes et villages durables qui confirment l'attractivité résidentielle de la couronne périurbaine de la métropole.

Une forte décohabitation induisant un important besoin de logements

Le processus de desserrement des ménages se poursuit entre 2013 et 2018 au même rythme que depuis les années 1980. Sur le territoire, en 2018, un ménage compte 2,31 personnes contre 2,36 en 2008. Cette diminution s'explique par la hausse de la décohabitation (séparation, départ des enfants sur le territoire, célibat, vieillissement…) mais aussi par l'arrivée de jeunes, le plus souvent des étudiants vivant seuls. Le phénomène de desserrement s'est tassé dans le cœur métropolitain notamment parce que le nombre de personnes par ménage était déjà bas, mais il conserve sa trajectoire descendante dans tout le reste du territoire.

Les dynamiques très distinctes entre l'évolution de la population et celle des ménages s'inscrivent dans la durée depuis la fin des années 1960 : alors que la démographie commençait à fléchir, la croissance des ménages progressait. Ainsi, la population a augmenté de 28% depuis 1962 tandis que le nombre de ménages a bondi de 78%. Depuis 2008, les ménages ont crû à un rythme 2,35 fois supérieur à celui de la population : un facteur qui explique l'important besoin en logements du territoire malgré sa croissance démographique finalement modeste.

Évolutions comparées en base 100 de la population, du nombre de ménages et de la taille des ménages



Sources : Insee, Recensements de la population, État civil, séries historiques (1968, 1975, 1982, 1990, 1999, 2008, 2013, 2018).

Les projections démographiques du SCOT confirmées

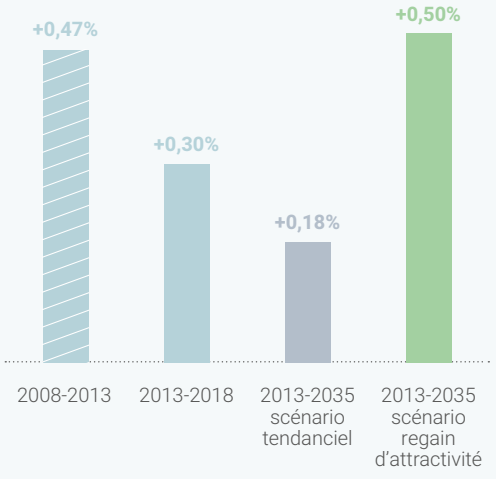
À travers ses orientations, le SCOT vise un regain de l'attractivité du territoire basé sur la diminution du déficit migratoire ; un scénario qui se distingue des projections tendancielles de l'Insee. L'option choisie cible 634 000 ménages en 2035 contre 600 000 prévus selon les projections tendancielles sur la même période.

Avec 1 270 000 habitants et 550 000 ménages recensés en 2018, le SCOT se situe entre le scénario tendanciel et le scénario regain d'attractivité. Une situation intermédiaire qui montre que le territoire s'est engagé en partie dans l'ambition du SCOT.

En effet, le scénario regain d'attractivité du SCOT se base sur « l'hypothèse d'une réduction du déficit migratoire du territoire » (cf. *Rapport de Présentation du SCOT*, Livre 1, page 198) dont la tendance semble s'observer dans les chiffres mais à un niveau plus bas que celui visé. Si le territoire se caractérise par des arrivées nombreuses des 15-24 ans et des départs importants des jeunes actifs entre 25 et 40 ans, l'analyse du solde migratoire par tranche d'âge montre une diminution des départs des 25-40 ans (+125 en 2019 contre -1 600 en 2014). Néanmoins, si l'arrivée des 15-24 ans se renforce - confirmant l'attractivité estudiantine de la métropole - ce sont les plus de 40 ans qui ont tendance à quitter le territoire annulant le gain migratoire global du SCOT.

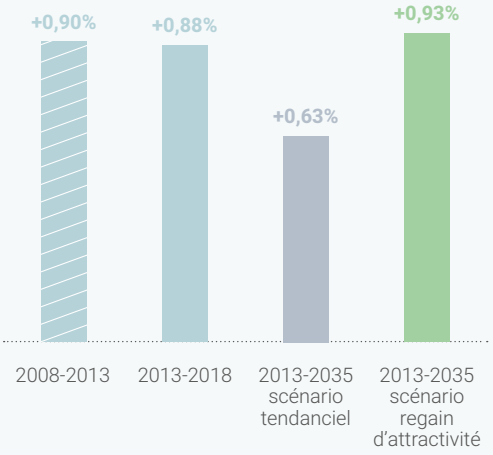
Les dynamiques d'accroissement démographique montrent que si la population suit une augmentation légèrement supérieure au scénario tendanciel du SCOT, le nombre des ménages suit par contre le scénario haut, dit « regain d'attractivité », expliquant notamment l'important besoin en logements qui en découle et qui reste conforme aux ambitions exprimées dans le SCOT.

Évolutions passées et projetées de la population en rythme annuel



Source : Insee, RP2008, RP2013, RP2018, exploitations principales.

Évolutions passées et projetées des ménages en rythme annuel



Source : Insee, RP2008, RP2013, RP2018, exploitations principales.

Une construction en logements adequate, un marché tendu

Une dynamique de construction au rendez-vous des objectifs fixés par le SCOT

Depuis quelques années, la dynamique de construction de logements est en hausse et répond au besoin identifié par le SCOT, à savoir une demande de 130 000 nouveaux logements à horizon 2035 soit la livraison de 6 500 logements neufs par an en moyenne. De 2015 à 2020, on recense en moyenne 7 200 logements « commencés » par an contre environ 6 000 entre 2010 et 2014. Une hausse qui permet d'être en bonne voie pour atteindre les objectifs du SCOT. Au final, plus de 36 000 logements ont été commencés entre 2015 et 2020 soit près de 3 500 supplémentaires par rapport aux 32 500 (+11%) attendus à cette date.

En détaillant, les sous-territoires du SCOT se distinguent selon des dynamismes qui leur sont propres. Le cœur métropolitain lillois et les territoires est et de la couronne nord connaissent des productions annuelles moyennes de logements bien supérieures à leurs objectifs respectifs (environ 1,5 fois supérieures). À l'inverse l'ancienne Communauté de communes de la Haute-Deûle, et les territoires des Weppes et roubaisien n'ont produit qu'entre 2/3 et les 3/4 des objectifs intermédiaires visés. Les autres territoires : Pévèle Carembault, ancienne Communauté de communes des Weppes, couronne sud, tourquennois et Lys ont des productions annuelles moyennes situées autour de leur objectif.

Les éléments relatifs à la spatialisation des logements en renouvellement urbain ou en extension urbaine et les évolutions en lien avec l'armature urbaine sont développées dans la partie du bilan relative aux enjeux fonciers.

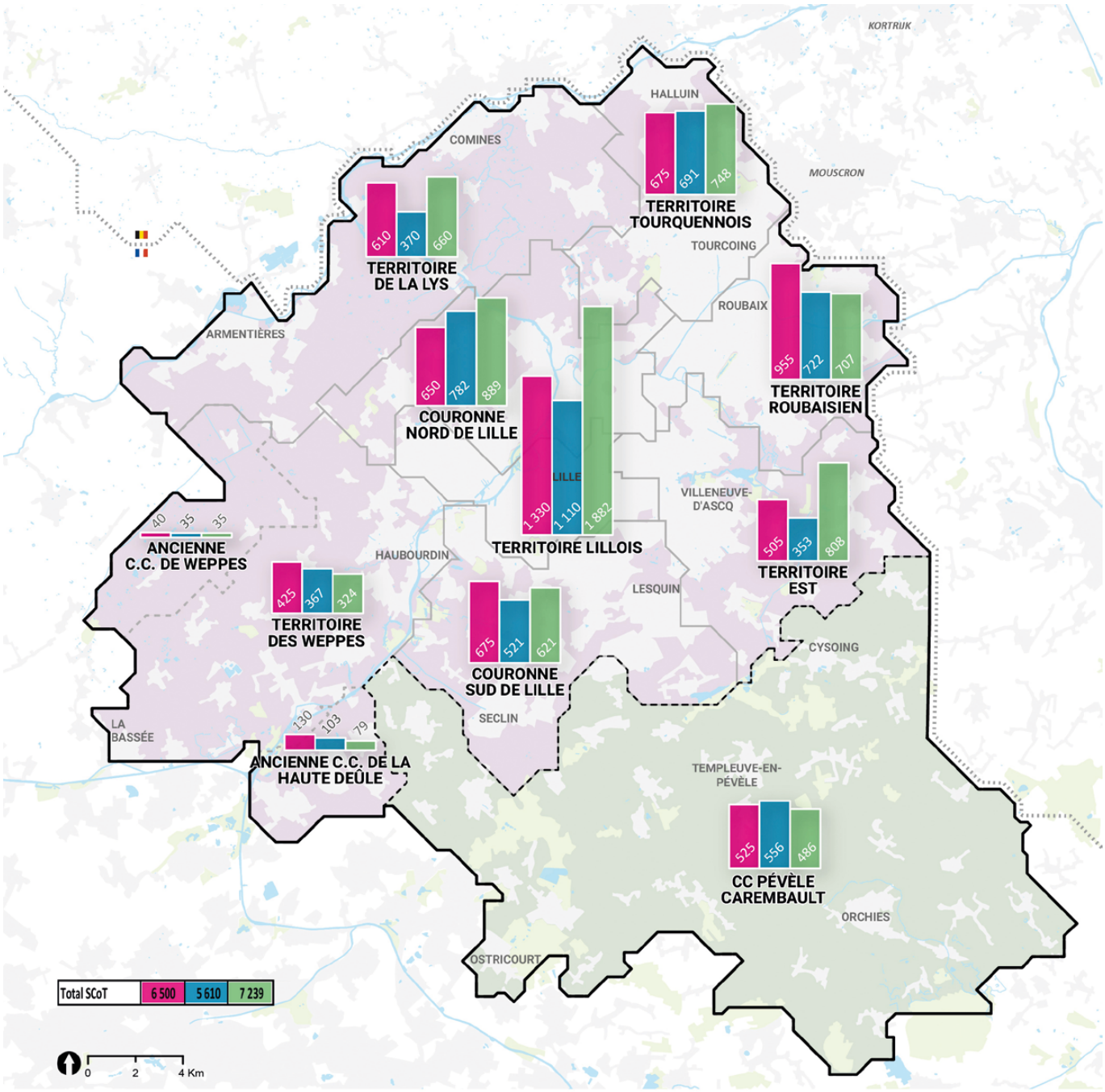


Ennevelin © CCPC

		Objectifs SCOT			Production de logements constatée		
		Production de logements 2035	Moyenne annuelle	Objectif intermédiaire 2020	De 2015 à 2020	Moyenne annuelle	Part de l'objectif atteinte
CCPC	CC Pévèle Carembault	10 500	525	2 625	2 432	486	93%
MEL	ex CC Haute-Deûle	2 600	130	650	396	79	61%
MEL	ex CC des Weppes	800	40	200	173	35	87%
MEL	Couronne Nord	13 000	650	3 250	4 447	889	137%
MEL	Couronne Sud	13 500	675	3 375	3 103	621	92%
MEL	Territoire de la Lys	12 200	610	3 050	3 298	660	108%
MEL	Territoire des Weppes	8 500	425	2 125	1 619	324	76%
MEL	Territoire Est	10 100	505	2 525	4 038	808	160%
MEL	Territoire lillois	26 200	1 310	6 550	9 412	1 882	144%
MEL	Territoire roubaisien	19 100	955	4 775	3 537	707	74%
MEL	Territoire tourquennois	13 500	675	3 375	3 739	748	111%
SCOT	**TOTAL**	**130 000**	**6 500**	**32 500**	**36 194**	**7 239**	**111%**
MEL	Sous total MEL	119 500	5 975	29 875	33 762	6 752	113%

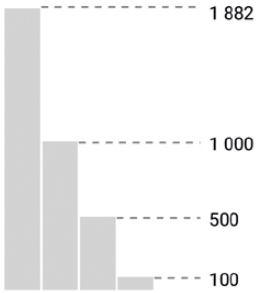
Source : Ministère de la transition écologique/SOeS, Sit@del2, Permis de construire commencés en date réelle 2015-2020.

ÉVOLUTION DE CONSTRUCTION DE LOGEMENTS DANS LE SCOT



Sources : ADULM 2022, MEEM/CGDD/SOeS, Sit@del2 2007-2020, DOO SCOT
BD TOPO® IGN (2021), CLC - UE-SOeS (2018), OSM (2021)

Nombre moyen de logements construits/commencés *(par an)*



- Objectif annuel visé par le SCOT Lille Métropole (2015-2035)
- Construction annuelle moyenne (2007-2014)
- Construction annuelle moyenne (2015-2020)

- Frontière France/Belgique (Fr/B)
- SCOT de Lille Métropole
- Métropole Européenne de Lille (MEL)
- Limite des territoires administratifs de la MEL
- Ancienne limite de communauté de communes
- Communauté de communes Pévèle Carembault

Novembre 2022

l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

Évolution des dynamiques immobilières

Les dynamiques immobilières s'apprécient au regard des taux de construction (production de logements par rapport à l'importance du parc existant) et de mutation (ventes immobilières par rapport à l'importance du parc existant).

En 2018, les territoires de la Lys et de l'Est ont les taux de construction les plus élevés, près de deux fois supérieurs à la moyenne du SCOT. La Lys s'illustre aussi par un taux de mutation supérieur à la moyenne. Le territoire Est connaît moins de ventes sans doute en lien avec un phénomène de vieillissement de la population sur place et une mobilité résidentielle plus faible qui semble exprimer un fort attachement au territoire. La couronne Nord de la métropole est particulièrement active côté ventes, ce qui, avec la Lys, dessine un versant Nord métropolitain particulièrement dynamique et attractif. Plus isolé, le territoire roubaisien apparaît comme un cas singulier, cumulant une faiblesse des ventes et de la construction qui dénote d'une moindre attractivité.

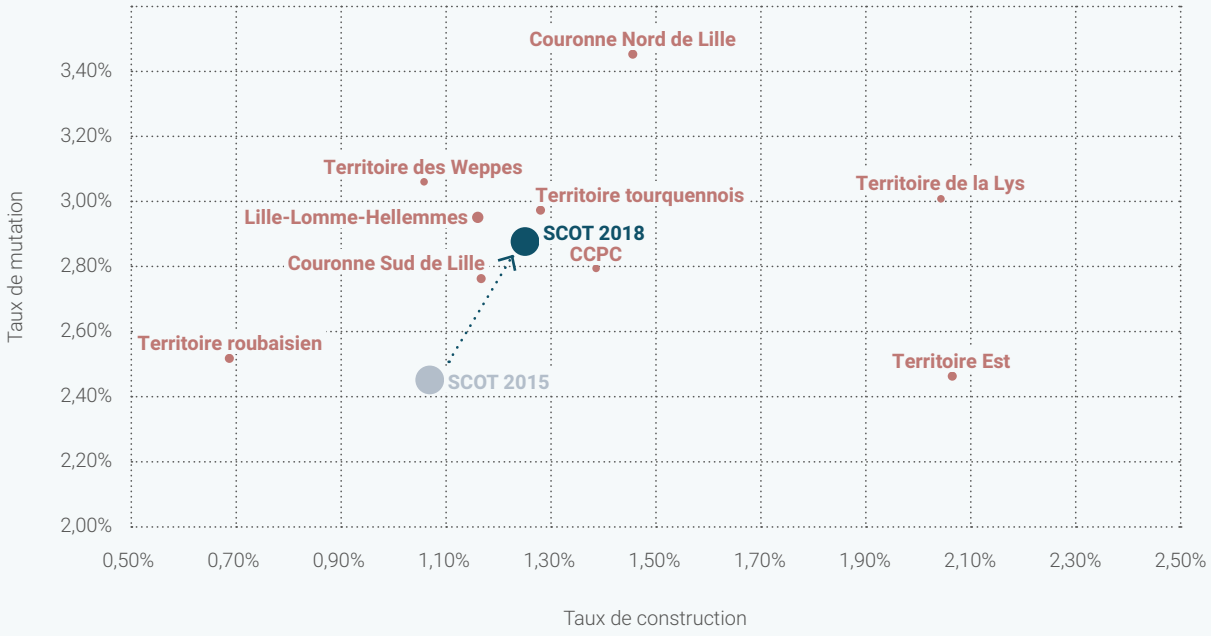
Concernant la dynamique immobilière, de 2015 à 2018, tous les territoires ont suivi globalement la même tendance d'augmentation des ventes s'expliquant par la mise en tension globale du marché immobilier.

Les différences territoriales s'expriment surtout au travers des taux de construction. La Lys et l'Est voient leur taux de construction augmenter 5 à 6 fois plus que celui du SCOT. Cela confirmerait, pour l'Est, une attractivité forte qui trouve sa réponse moins dans les ventes immobilières que dans la construction neuve.

La CCPC, le territoire tourquennois et les couronnes Sud et Nord ont connu une évolution dans la moyenne. Par contre, les territoires roubaisiens, des Weppes et Lille-Lomme-Hellemmes ont vu leur taux de construction diminuer.

Néanmoins, le taux de construction inférieur à la moyenne de la ville de Lille, qui est pourtant traditionnellement la locomotive de la production résidentielle du territoire, peut s'expliquer par une plus grande répartition de la construction sur le territoire du SCOT ou encore l'avancement, l'achèvement ou la maturité de certains programmes d'envergure sur la période 2015-2020.

Dynamiques immobilières en 2018
(taux de mutation en fonction du taux de construction)



Source : SItadel, DV3F, fichiers fonciers. Traitement : ADULM.

RÉNOVER ET MOBILISER LE PARC ANCIEN DE LOGEMENTS

CE QUE DIT LE SCOT…

« *La production d'une offre nouvelle de logements s'établira à la fois par la construction neuve mais également par la réhabilitation, la remise sur le marché de logements anciens et la transformation de bâtiments affectés à d'autres usages* » DOO, page 49.

« *La lutte contre l'habitat indigne suppose une réponse globale intégrant le repérage des situations, les travaux réalisés, le relogement mais aussi l'accès au droit des occupants* » DOO, page 58.

« *Le recyclage des logements vacants représente un enjeu fondamental pour le territoire du SCOT. Les actions innovantes et/ou expérimentales favorisant le recyclage des logements vacants et leur remise sur le marché devront être favorisées et soutenues* » DOO, page 58.

Pour en savoir plus : cf. SCOT en bref.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Une vacance des logements relativement stable

La vacance conjoncturelle est stable

En 2015, le territoire du SCOT comptait un peu moins de 40 000 logements vacants parmi les 585 000 logements de son parc, ce qui représente 6,7%. Cette proportion a très légèrement augmenté en 2021 : ce sont 6,9% des logements du parc du SCOT qui sont identifiés comme vacants, soit une augmentation de l'ordre de 3 000 logements. Cette vacance conjoncturelle est par ailleurs nécessaire à une certaine fluidité des marchés immobiliers qui permet des parcours résidentiels au sein du territoire.

Ce taux est globalement plus faible sur le territoire métropolitain, dont les dynamiques immobilières sont plus tendues, que la moyenne régionale située autour de 8%, avec des taux de près de 10% dans certains départements en déprise démographique. De plus, cette moyenne régionale est en augmentation importante passant de 5% à 8% dans les 10 dernières années.

Les territoires se distinguent notamment en lien avec l'importance du parc, la centralité et le niveau de vacance. Ainsi, le cœur métropolitain lillois atteint près de 11% de vacance en 2021, un niveau élevé qui peut s'expliquer par la caractéristique du parc principalement occupé en locatif privé et connaissant un turn-over important, notamment dans des secteurs attractifs pour les étudiants. Suivent des territoires urbains plus concernés par les friches (roubaisien, tourquennois, couronnes nord/sud, Lys) tandis que les territoires plus périurbains ont des niveaux de vacance les plus faibles, inférieurs à 5% (Weppes, Est, Pévèle Carembault), ce qui peut s'expliquer par leur attractivité et un parc de logements plus récent issu d'une production neuve en extension urbaine.

Les dynamiques d'évolution ont une géographie encore différente de celle des niveaux de vacance. Le cœur métropolitain, dont la vacance est la plus forte, est relativement stable. La couronne Nord, les territoires roubaisiens et de la Lys ainsi que la Pévèle Carembault forment un groupe de croissance modéré de la vacance autour de la moyenne du SCOT tandis que les territoires des Weppes, Est, tourquennois et couronne Sud ont connu les plus fortes augmentations de leurs taux de vacance passant de +17% à +33%.

Une vacance structurelle en hausse

La vacance structurelle (entendue dans les analyses qui suivent comme supérieure à 3 ans) est quant à elle le reflet d'un certain nombre de logements qui peinent à trouver leur place dans le marché ou qui sont trop dégradés. Son évolution tend à l'augmentation. Elle représente 30% des logements vacants en 2021 contre 25% en 2015 passant de 10 000 à 12 500 logements environ. L'augmentation de la vacance structurelle touche plus particulièrement les territoires urbanisés comptant une prévalence de tissus anciens tels que les territoires roubaisiens et tourquennois ainsi que le cœur métropolitain lillois et les territoires de faubourgs historiques des couronnes Nord et Sud.

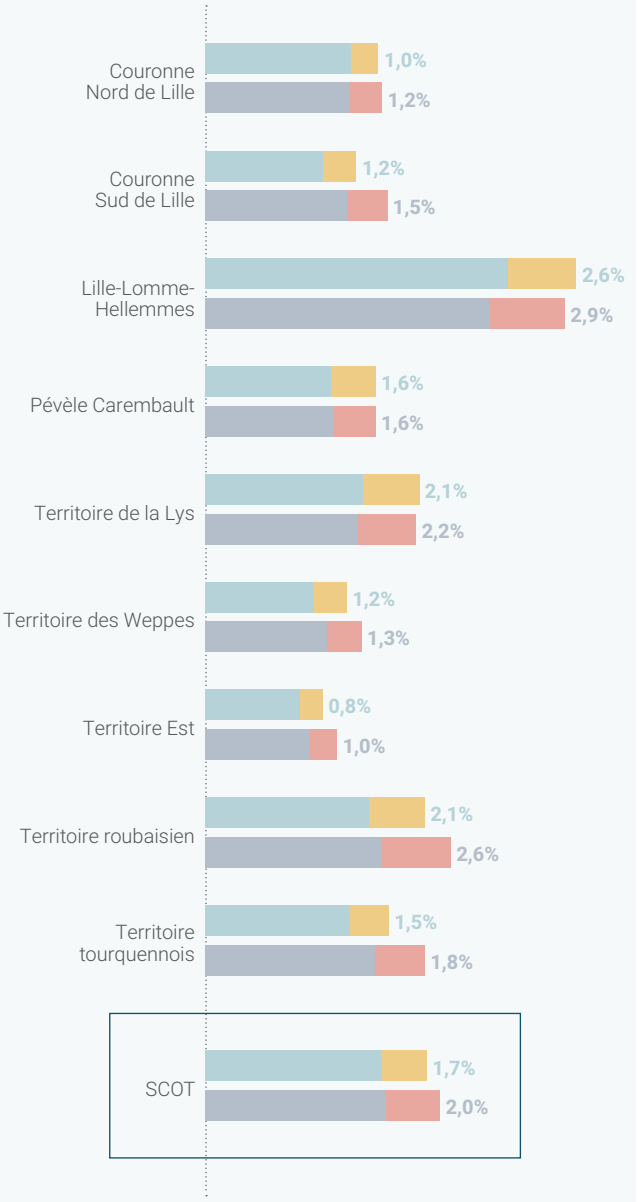
Dans le cadre de l'application du « Zéro artificialisation nette » (ZAN), la vacance en général et plus particulièrement la vacance structurelle représentent un important gisement de renouvellement urbain pour créer des logements en ville. L'action de résorption de la vacance structurelle est un levier d'action indéniable pour la mise en œuvre du ZAN.

Spécificités et généralités de la vacance dans le territoire du SCOT

Le phénomène de la vacance reste soumis à la pluralité des sources statistiques, ce qui rend les comparaisons délicates. Néanmoins, toutes convergent sur le fait que le taux de logements vacants sur le territoire du SCOT reste globalement modeste même si à l'échelle d'un parc aussi important la valorisation de ces plus de 10 000 logements est essentielle. Ce taux connaît une constante et légère augmentation depuis la fin des années 2010.

En revanche, la vacance de logements du territoire SCOT présente 3 spécificités. Elle est concentrée géographiquement dans l'agglomération centrale : Lille, Roubaix, Tourcoing et Armentières. Elle concerne un patrimoine bâti principalement constitué de maisons individuelles plus visibles depuis l'espace public et impactant plus fortement l'image d'un quartier. Et elle touche un patrimoine bâti plus ancien qui nécessite des modes opératoires spécifiques (et plus onéreux) pour être remis en état. Ces caractéristiques font de la question de la rénovation du parc ancien un enjeu particulièrement important.

Taux de vacance (dont taux structurel >3 ans) du parc de logements



Source : fichiers fonciers. Traitement : ADULM.

Des outils de rénovation du parc ancien qui se développent

L'EPF Hauts-de-France, un outil né dans les années 1990

Créé au début des années 1990 pour mettre en œuvre la politique de requalification des grands sites industriels et miniers laissés en friche à la suite des arrêts d'activité, l'Établissement public foncier (EPF) des Hauts-de-France conserve un rôle majeur pour le recyclage du foncier dégradé du territoire. Il a principalement pour action de maîtriser le foncier et le recycler, voire le dépolluer et de traiter les espaces dégradés. L'habitat constitue un axe prioritaire de l'intervention de l'EPF qui s'inscrit dans la stratégie gouvernementale du « choc de l'offre » en proposant aux opérateurs du logement des fonciers requalifiés. La restructuration urbaine, la rénovation des quartiers dégradés et le traitement de l'habitat diffus contribue à satisfaire les besoins de logements, notamment sociaux mais aussi à optimiser la consommation d'espaces pour limiter l'étalement urbain.


Lille Fives Cité Lys avant (2010) © EPF


Lille Fives Cité Lys après (2017) © EPF


La fabrique des Quartiers © SPLA

SPLA La fabrique des quartiers, un outil dédié à l'habitat ancien dégradé sur la MEL

Créé au début des années 2010, la Société Publique Locale d'Aménagement (SPLA) La fabrique des quartiers est un outil de la Métropole Européenne de Lille et de ses communes partenaires. Elle est dédiée aux actions qui concourent à la requalification et la revitalisation des quartiers d'habitat ancien dégradé. Son capital social est détenu par la Métropole Européenne de Lille (actionnaire majoritaire) et par les villes de Lille, Roubaix et Tourcoing.

Son action ne couvre pas l'entièreté du SCOT mais il est un acteur majeur de la requalification de logements et du traitement de la vacance résidentielle des principales polarités urbaines du territoire. Quatre axes orientent son activité : les études de faisabilité et de programmation urbaine ; la production de logements de qualité et la valorisation du patrimoine ; le recyclage foncier et immobilier et la revitalisation et le développement des activités et commerces de proximité.

En termes de bilan global, La fabrique des quartiers, qui mène des actions sur un champ géographique toujours plus étendu (jusqu'à une cinquantaine de communes de la Métropole Européenne de Lille en 2021), a procédé à plus de 450 relogements et traité environ 2 000 logements dont 600 réhabilitations, 680 démolitions, 650 logements neufs livrés. Action moins visible mais néanmoins importante pour le territoire, elle a résorbé la vacance de 2 000 logements et 30 locaux commerciaux ou d'activité. Des actions qui ne concernent que la MEL alors que les enjeux sont pourtant d'échelle SCOT.

France Renov', AMELIO : des outils de rénovation de l'habitat privé

La Métropole Européenne de Lille a engagé une vaste action de rénovation énergétique de l'habitat à travers l'adoption en 2021 de son Plan Climat dont l'objectif est d'agir localement contre le changement climatique et réduire les émissions de gaz à effet de serre. Les ambitions du volet logement du Plan climat intégreront le futur Plan local de l'habitat de la Métropole Européenne de Lille qui porte la politique de rénovation énergétique des logements (8 500 logements par an) et notamment des logements sociaux : le plan de relance voté en 2020 porte l'objectif à 2 500 logements sociaux rénovés par an.

Dans la poursuite des travaux de la convention citoyenne pour le climat, la loi Climat et Résilience a fait évoluer le service public de la performance énergétique avec la mise en place de France Rénov' qui est devenu l'unique service public de la rénovation énergétique de l'habitat. Son but est de simplifier le « parcours usager » en rendant plus lisibles les aides financières auxquelles peuvent prétendre les ménages tout en assurant une mission sociale auprès des ménages aux revenus les plus modestes. Des conseils neutres, gratuits et personnalisés sont délivrés par l'intermédiaire d'une plateforme web, d'un numéro de téléphone national unique et d'un réseau de guichets uniques. Au-delà de la promotion des aides pour la rénovation des logements, l'objectif est de guider l'ensemble du parcours travaux des particuliers.

Organisé territorialement avec le concours des Régions et des collectivités, ce réseau s'articule avec les programmes locaux d'amélioration de l'habitat conduits par les collectivités territoriales. Dans ce cadre, le réseau AMELIO - impulsé dès 2018 - est le dispositif territorialisé et approfondi du service public d'amélioration de l'habitat sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille. Dans la logique de France Rénov', la marque « AMELIO, l'habitat durable dans la MEL » est un guichet unique représentant le réseau métropolitain du conseil et de l'accompagnement pour la rénovation des logements du parc privé. AMELIO se décline pour s'adapter aux différents publics : ménages modestes, intermédiaires ou supérieurs et copropriétés.

En termes d'activités, en 2021, le dispositif AMELIO a subventionné 1 266 projets de rénovation labélisés par France Rénov' dans le cadre des aides locales à la rénovation ou à l'adaptation du logement. En 2015, ce sont 760 projets qui avaient été subventionnés. Sur la période, l'enveloppe globale de subvention est passée de 11 à 37 millions d'euros.

Il est à noter qu'à l'échelle du SCOT, AMELIO couvre la Métropole Européenne de Lille tandis que la Pévèle Carembault qui ne possède pas de dispositif particulier, se tourne directement vers France Rénov'.

Le PPA de Roubaix, l'exemple d'un outil global adapté à un territoire et plus large que le champ de l'habitat

Face aux difficultés socio-économiques spécifiques de la commune de Roubaix, l'État, la Métropole Européenne de Lille, et la Région se sont unis à travers un projet partenarial d'aménagement (PPA), un outil d'intervention urbaine créé par la loi Elan en 2018.

Signé en juillet 2022, l'objectif du PPA est d'associer l'État et les acteurs locaux dans une stratégie globale de rénovation urbaine ambitieuse visant le retour d'une attractivité économique et résidentielle. Quatre piliers structurent le PPA de Roubaix : la résorption de l'habitat privé dégradé et insalubre, l'amélioration de l'accessibilité, la gestion des friches et de la vacance et le développement économique.



PPA Roubaix - Projet de végétalisation du centre-ville Roubaix © Préfecture du Nord

UNE OFFRE DE LOGEMENTS ADAPTÉE À LA DIVERSITÉ DES BESOINS

CE QUE DIT LE SCOT…

« Il s'agit de développer l'attractivité résidentielle, de favoriser des parcours résidentiels fluides, de réduire la spécialisation socio-économique des territoires et de répondre aux besoins non satisfaits en termes de logements sociaux et de logements abordables. Il s'agit en outre de répondre aux exigences de la Loi en vigueur en matière de logements sociaux » DOO, page 49.

« Plus de 50% des ménages de la métropole lilloise ont des revenus imposables inférieurs aux plafonds HLM (…) Pour répondre aux enjeux de cohésion sociale et de solidarité, une attention particulière doit être portée à l'offre de logements locatifs sociaux permettant d'apporter une réponse en termes de parcours résidentiels notamment pour les ménages les plus fragiles » DOO, page 46.

Pour en savoir plus : cf. SCOT en bref.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Une offre de logements variée

Le territoire de Lille Métropole répond aux objectifs de production de logements du SCOT avec la livraison d'environ 7 000 logements par an depuis 2015 soit à peu près 35 000 logements produits entre 2015 et 2020.

Si l'objectif quantitatif intermédiaire est atteint, la question est de savoir si l'offre produite répond de manière adéquate à toute la diversité des besoins d'habiter du territoire.

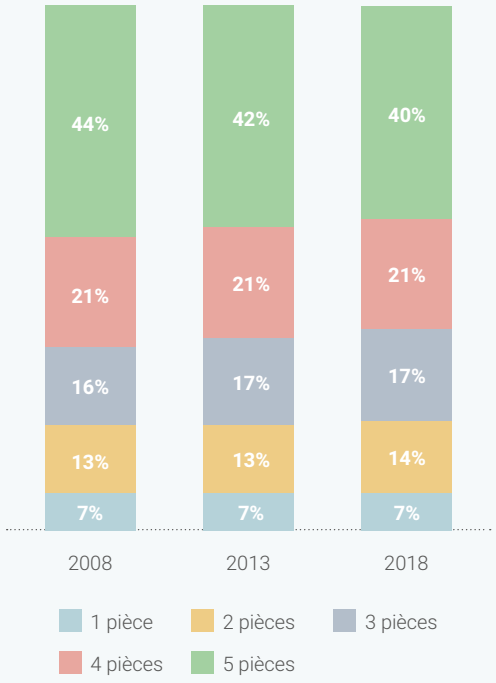
Il s'agit d'un enjeu fort pour assurer le maintien et l'autonomie dans le logement des personnes aux besoins spécifiques tels que les séniors, les personnes en situation de handicap, les jeunes, les mineurs isolés, ou les personnes sans domicile.

Plus de collectifs et de petits logements produits

Les logements collectifs représentent plus de 80% de la production totale de logements en 2019, un chiffre en hausse constante depuis 2010, puis 2015.

Néanmoins, les maisons restent majoritaires représentant 55% du parc de logements du territoire, plus particulièrement situées dans la couronne périurbaine. Si la production de tous les types de logements est en hausse, ce sont les 2 et 3 pièces qui augmentent le plus (+23%) entre 2008 et 2018 tandis que la production des 4 et 5 pièces et plus se tasse. Seuls les logements de 5 pièces et plus voient leur part baisser de 44% à 40% de 2008 à 2018. Cette tendance pourrait in fine poser la question de l'accueil des familles bien que l'augmentation globale du parc réponde au desserrement de manière générale.

Répartition des logements du SCOT par typologie - Évolutions entre 2008 et 2018



Source : Insee, RP2008, RP2013, RP2018, exploitations principales.

Une offre spécifique pour mieux répondre à la diversité des besoins

À travers les évolutions des documents d'urbanisme, l'offre de logements tend à mieux répondre aux besoins des publics spécifiques. Le projet arrêté du PLH de la MEL consacre une orientation aux besoins spécifiques par la promotion d'une métropole solidaire qui accompagne les parcours résidentiels des habitants vulnérables sur des critères d'âge, de santé ou de situation économique.

Une accessibilité au logement à consolider

Un accès à la propriété toujours difficile pour les ménages

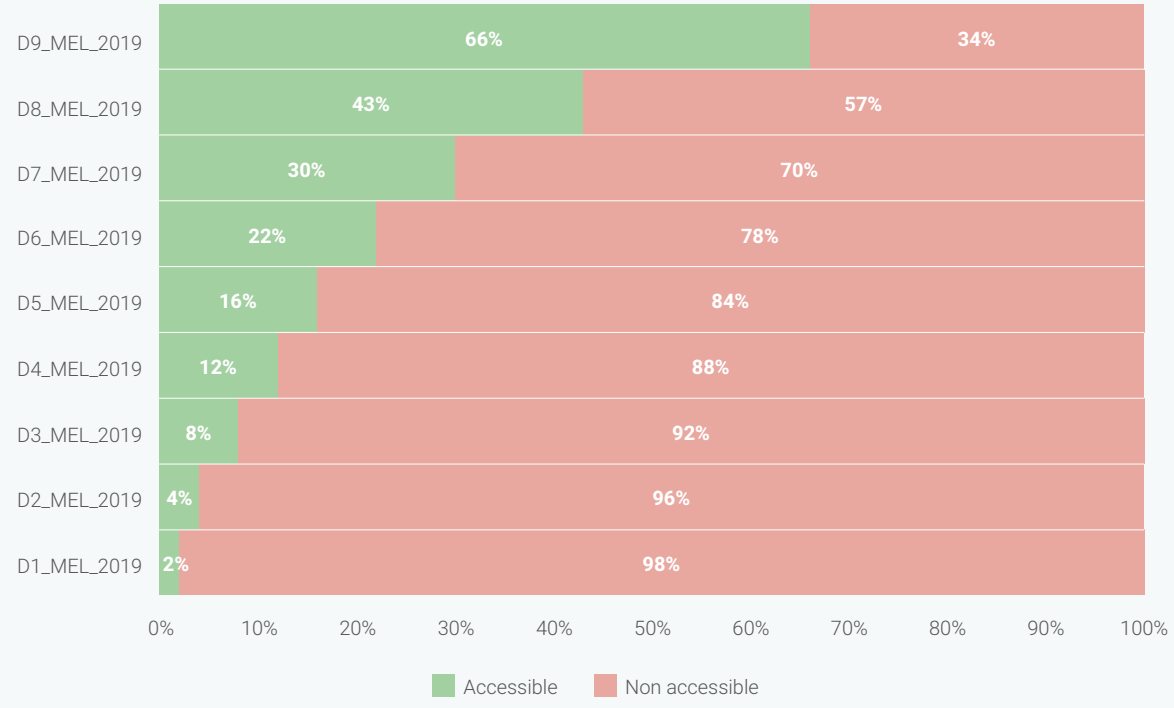
L'accès à la propriété peut être étudié à travers la capacité d'achat d'un bien standard selon les tranches de revenus disponibles des ménages. Le bien standard pris ici en exemple pour illustrer l'accès au logement du point de vue financier est une maison de type T4. Cet exercice peut naturellement être conduit sur différents types de bien pour différents types de ménages.

Distribués par déciles (ou tranches hiérarchiques de revenus comptant 10% des ménages), il est possible d'identifier la part des biens accessibles et inaccessibles pour chaque tranche de revenus. Ainsi, en 2019, la tranche de ménages aux revenus les plus faibles n'est en capacité d'acheter que 2% des maisons T4 sur le marché alors que ce taux monte à 66% de biens accessibles pour la tranche de ménages aux revenus les plus élevés. Entre ces deux déciles, cette proportion diminue fortement à chaque tranche de revenus passant sous la moyenne (43%) dès le 8ème décile. Les 3 premiers déciles indiquent une proportion inférieure à 10% indiquant donc que 30% des ménages n'ont quasiment pas accès à ce type de bien. Ces illustrations montrent la difficulté d'accéder à la propriété et de disposer d'un large choix de biens accessibles et cela même jusqu'à un niveau de revenu relativement élevé, du moins bien supérieur à la médiane (moins de la moitié des maisons T4 accessibles dès le 8ème décile, c'est-à-dire aux 20% de revenus les plus élevés).

Entre 2015 et 2019, l'évolution de l'accessibilité à la propriété n'a pas connu de changement notoire. L'évolution la plus importante concerne la tranche des revenus les plus élevés qui pouvaient prétendre à acquérir 69% des maison T4 en 2015 contre 66% en 2019. Et, subissant plus fortement l'augmentation des prix de l'immobilier, les plus bas revenus (3 premiers déciles) conservent une très faible capacité d'accession vers ce type de biens avec moins de 10% des biens accessibles.

Il est à noter que dans le cadre de son futur PLH, la Métropole Européenne de Lille se fixe l'ambition de favoriser une offre nouvelle restant financièrement accessible aux ménages aux revenus modestes notamment en renforçant l'offre de logement social (au moins 30% de PLUS-PLAI dont 30% de PLAI) et la production en locatif intermédiaire et en accession abordable.

Accessibilité d'une maison T4 en 2019 selon les revenus disponibles médians par unité de consommation en 2019



Source : Insee, DV3F. Traitement : ADULM.

Note de lecture : emprunt sur 20 ans, apport égal aux frais de notaire, taux d'emprunt de 1,9%, utilisation des revenus disponibles par unité de consommation (UC), pour chaque décile de population, exprimés en euros constants (corrigés de l'inflation ; année de référence 2020) ; Aide à la lecture du graphique : Di_MEL_2019 = « Décile n°i en 2019 »

Plus de logements sociaux, plus de demandes mais moins de satisfactions...

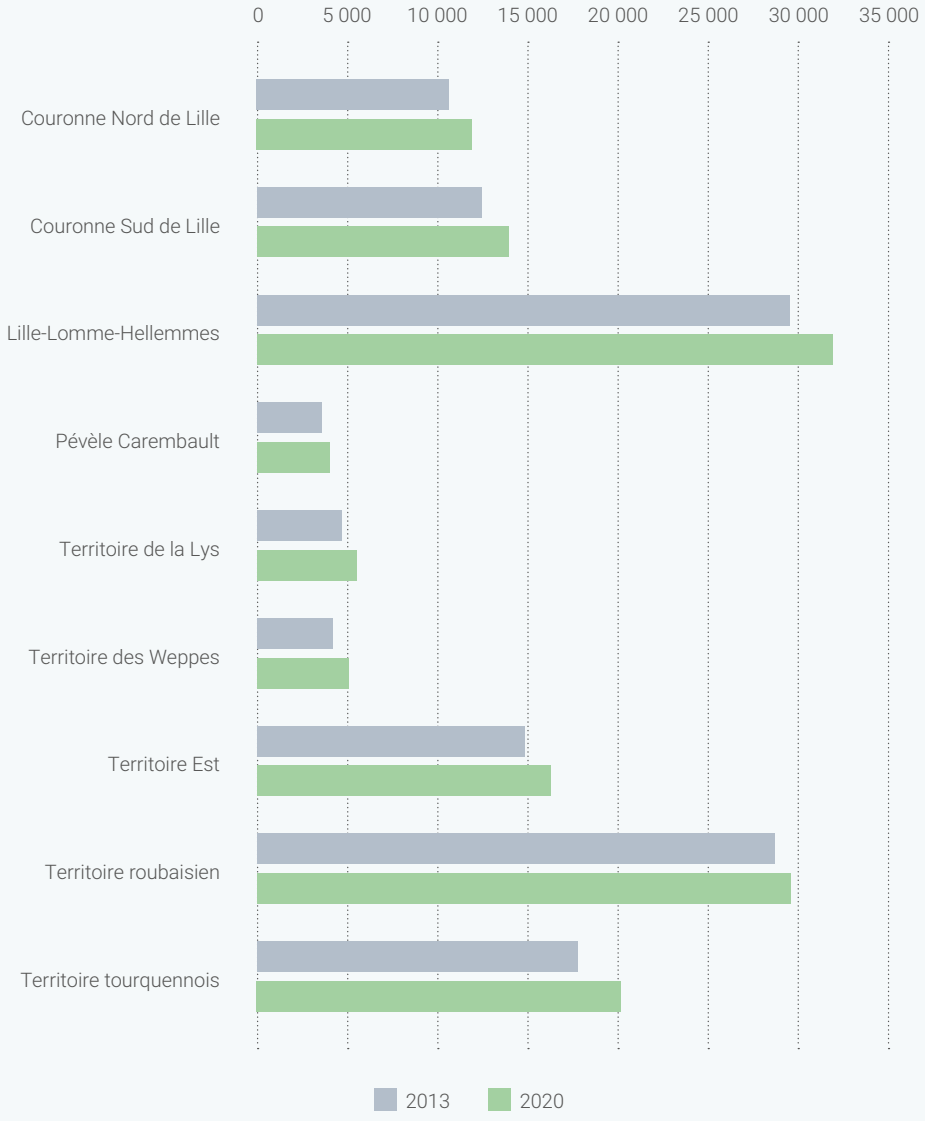
Entre 2013 et 2020, 12 000 logements sociaux ont été produits. Le parc global est passé de 126 000 à 138 000 logements soit 1 700 logements supplémentaires par an en moyenne. Le parc est principalement concentré dans les secteurs urbains du territoire en lien avec les obligations de l'article 55 de la loi SRU. Alors qu'en 2013, ce parc social représentait 23,9% du parc total de logements, il correspond à 24,5% du parc total en 2018.

En parallèle, les demandes de logement social ont cependant également augmenté d'un peu plus de 7% entre 2015 et 2020 passant de 54 000 à 58 000, dont 35 000 concernant une demande nouvelle hors mutation.

Par contre, le taux de satisfaction de ces demandes a baissé. Si 23% des demandes étaient satisfaites en 2015, elles ne sont plus que 18% en 2020. Cette évolution se distingue sur le territoire : les territoires Est, roubaisien et de la couronne Sud voient ce taux de satisfaction diminuer plus fortement que la moyenne du SCOT tandis que la Pévèle Carembault et le territoire de la Lys augmentent cette satisfaction des demandes de logement social, les autres territoires se situant autour de la moyenne.

L'évolution de la demande de logement social trouve en partie ses explications dans la situation socio-économique du territoire du SCOT. Il est à noter que la part de ménages en situation de pauvreté est restée stable autour de 20% entre 2011 et 2017 mais cela concerne 6 000 ménages supplémentaire du fait de l'augmentation du nombre de ménages. Une situation avec des singularités géographiques marquées : le cœur métropolitain lillois et le territoire roubaisien concentrant particulièrement ces situations de pauvreté à l'inverse de la couronne Sud, des Weppes et de la Pévèle Carembault.

Nombre de logements sociaux par territoire et évolutions entre 2013 et 2020



Source : Ministère du logement/SDES, RPLS au 1er janvier 2021.

1

BILAN PAR THÉMATIQUE

1. SE LOGER

SYNTHÈSE ET PERSPECTIVES



1. SE LOGER / SYNTHÈSE ET PERSPECTIVES

Le territoire de Lille Métropole est très attractif à l'échelle des Hauts-de-France avec une population en augmentation (sur les 10 dernières années, le territoire a capté la moitié de l'augmentation de la population régionale), mais surtout un nombre de ménages, qui croît selon le scénario « haut » inscrit dans le SCOT (scénario dit « regain d'attractivité »). Ces trajectoires, et notamment celle concernant la croissance des ménages, qui est la plus avancée, confirment les objectifs de logements visés dans le SCOT à hauteur de 130 000 entre 2015 et 2035.

En réponse à ces évolutions socio-démographiques, la production de logements est croissante depuis 10 ans et s'est même nettement renforcée depuis 2015 avec 7 000 à 7 500 logements nouveaux en moyenne par an, soit au-delà des ambitions du SCOT (6 500 logements par an en moyenne entre 2015 et 2035).

Les dynamiques immobilières croisant les taux de constructions et de mutations (ventes) illustrent un marché en tension, avec des différences de dynamiques se distinguant entre sous-territoires notamment pour la construction. En effet, si les territoires de la Lys et de l'est sont en forte hausse et dépassent les objectifs du SCOT, le territoire roubaisien connaît quant à lui des dynamiques en baisse se situant au-dessous des objectifs qui invitent à la vigilance dans les années à venir.

Au-delà de la construction de nouveaux logements, le SCOT met l'accent sur la nécessité de mobiliser et de rénover l'existant. Dans ce cadre, le sujet de la vacance des logements indique que celle-ci a peu évolué depuis 2015, contrairement aux observations constatées à l'échelle de l'ensemble de la région, avec une vacance « structurelle » (plus de 3 ans) relativement stable et peu élevée en pourcentage. Néanmoins, suite à la promulgation de la loi Climat et Résilience et son objectif de « Zéro Artificialisation Nette » en 2050, cette vacance structurelle constitue désormais un enjeu encore plus fort à valoriser comme gisement de renouvellement urbain car son volume à l'échelle du territoire est important : plus de 10 000 logements, soit près de 10% de l'objectif de production de logements du SCOT sur 20 ans.

L'enjeu de remobilisation du parc existant est donc dès à présent un sujet clé car cet exercice et la réhabilitation du bâti ancien ou encore la reconquête des espaces en friche sont des sujets complexes, longs, aux interlocuteurs multiples et avec des coûts potentiellement élevés. C'est pourquoi à la fois l'État et les acteurs locaux se dotent d'outils opérationnels d'accompagnement des ménages (France Rénov', AMELIO) et du territoire (EPF, SPLA La fabrique des quartiers) qui assurent la rénovation, le recyclage voire le renouvellement complet de logements anciens. En lien avec son PCAET et son PLH, une structuration des acteurs et de l'offre proposée est déjà bien développée côté Métropole Européenne de Lille. Elle reste à initier côté Pévèle Carembault.

Au-delà du nombre de logements produits qui respecte les objectifs du SCOT, se pose la question de l'adaptation de l'offre de logements à la demande des ménages et des besoins du territoire. Sur ce point, les analyses montrent que si les maisons restent majoritaires à l'échelle du parc existant, la production actuelle est orientée à près de 80% vers des logements collectifs. Ce constat va dans le sens d'une réponse au desserrement des ménages, mais il induit également la nécessité de poursuivre les efforts pour mieux adapter les logements aux demandes spécifiques et accompagner les parcours résidentiels au sein du territoire, en particulier pour les ménages les plus modestes qui peuvent être très en difficulté pour accéder à certaines typologies de logements.

Si le parc de logements social augmente nettement et atteint plus de 25% de l'offre globale, la politique d'attribution de ces logements peine à répondre à une demande de plus en plus nombreuse avec des taux de satisfaction des nouvelles demandes (hors mutation) qui baissent de 23% à 18% entre 2015 et 2020.

Le projet de PLH de la MEL, arrêté en juin 2022, reprend les grands principes du SCOT et les décline précisément sur son territoire (armature urbaine, production de logements, parcours résidentiels, rénovation du parc, lutte contre l'indignité…) en apportant également nombre de propositions et de réponses sur des sujets plus fins et opérationnels qui sont hors de portée du champ d'application du SCOT.

1

BILAN PAR THÉMATIQUE

1. SE LOGER
2. TRAVAILLER
3. CONSOMMER
4. SE DÉPLACER
5. VIVRE DANS UN ENVIRONNEMENT SAIN ET SÉCURE
6. VIVRE ENSEMBLE





Euratechnologies, Lille © Vincent Lecigne / MEL

TRANSFORMATION DE L'ÉCONOMIE MÉTROPOLITAINE ET DE L'EMPLOI

CE QUE DIT LE SCOT…

« Les évolutions socio-économiques et environnementales, l'économie de la connaissance, les nouvelles technologies de l'information et de la communication […], le coût de l'énergie vont transformer en profondeur l'organisation des activités économiques. [Ces évolutions] poussent à relever le défi de la construction d'un nouveau modèle économique […]. Le SCOT doit favoriser et bénéficier pleinement de l'émergence de cette nouvelle dynamique économique, qui doit accroître le rayonnement métropolitain, entraîner toutes les économies, créer des emplois pour tous les profils, et apporter richesses et valorisation du territoire » PADD, page 19.

Pour en savoir plus : cf. SCOT en bref.

ANALYSE DES RÉSULTATS

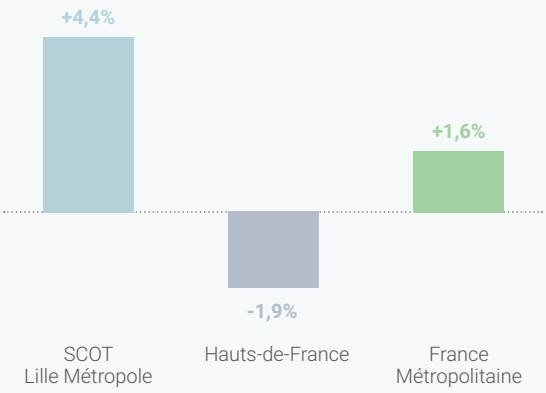
La dynamique de l'emploi métropolitain

La poursuite de la croissance de l'emploi

Le territoire du SCOT compte 552 000 emplois en 2019 et constitue le principal pôle d'emplois de la région Hauts-de-France. Il a suivi une trajectoire positive de création d'emplois depuis 10 ans, avec environ 23 000 emplois créés depuis 2009. Cette progression, qui poursuit une dynamique déjà en place depuis plusieurs décennies, s'est faite sur un rythme annuel moyen stable de +0,4% par an.

Ce rythme est supérieur à la moyenne nationale. Au cours de la même période, la région Hauts-de-France a enregistré une baisse globale des emplois (-40 000 emplois, soit -0,2%/an).

Évolution des emplois entre 2009 et 2019



Source : Insee, RP2009, RP2019, exploitations principales.

Un renforcement de la dimension métropolitaine

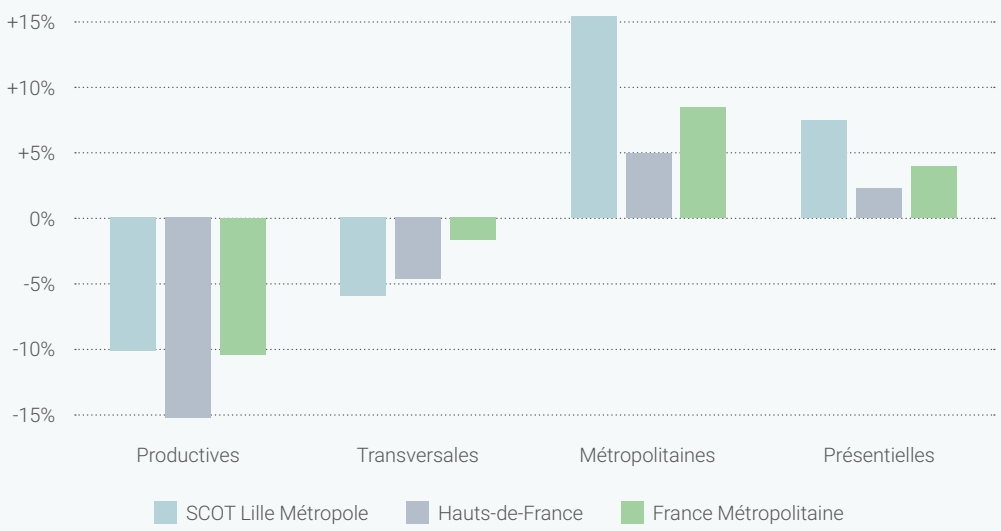
Pour observer de manière globale l'évolution de l'économie depuis 10 ans, on peut analyser 4 grandes dimensions économiques qui rassemblent tous les secteurs de façon pertinente : il s'agit des fonctions productives, métropolitaines, transversales et présentielles (*source : méthode Insee*).

Définitions : « activités...

- **productives » :** agriculture, fabrication, BTP, industrie ;
- **transversales » :** logistique, entretien, réparation, maintenance ;
- **métropolitaines » :** conception, recherche, RH, ingénierie, gestion, commerce interentreprises, activités du monde de la culture et des loisirs ;
- **présentielles » :** commerce, administration publique, formation, santé, action-sociale, distribution, services de proximité, commerce aux particuliers.

L'analyse selon ces 4 grandes dimensions économiques montre tout d'abord que la transformation de l'économie métropolitaine, déjà en cours depuis le tournant des années 2000, se poursuit. Cette mutation se caractérise par une profonde tertiarisation des activités et un net recul de l'industrie. Ces tendances sont toujours observées depuis 2008, même si on note depuis 2013 un ralentissement des pertes d'emplois productifs (fabrication, BTP) et surtout transversaux (logistique, entretien).

Évolution de l'emploi entre 2008 et 2018 selon les activités



Source : Insee, répartition des emplois en 4 grandes fonctions (activités productives, transversales, métropolitaines, résidentielles).

Parmi les principaux signes de la poursuite de la tertiarisation de l'économie, on trouve la croissance des emplois classés dans la fonction dite « métropolitaine ». Ils concernent les secteurs de la conception, de la recherche, de la gestion et des ressources humaines, de l'ingénierie, du commerce interentreprises, et les activités du monde de la culture et des loisirs. En 2018, la fonction métropolitaine, qui est la seconde en termes d'emplois, compte 175 000 emplois. Leur nombre a connu une croissance de près de 16% depuis 2008 (+24 000), à un rythme qui n'a pas faibli depuis 10 ans. Ils représentent 85% des emplois créés durant cette période sur le territoire.

Les emplois dits présentiels ont également connu une hausse sensible depuis 10 ans. Intervenant dans les domaines de l'administration publique, de la formation, de la santé, de l'action sociale, de la distribution, des services de proximité, et du commerce aux particuliers, ces emplois représentent 231 000 postes en 2018 et ont augmenté de +7,6% depuis 2008. Ils représentent 15% des emplois créés entre 2008 et 2018. On observe toutefois un ralentissement de cette croissance depuis 2013. Parmi les explications possibles, on peut souligner une certaine redistribution des métiers hors de la fonction présentielle. À titre d'exemple, on peut citer le développement de la vente à distance et du e-commerce qui modifient profondément l'organisation de la distribution, « transférant » notamment des emplois vers la logistique.

La transformation de la vente à distance métropolitaine

La métropole lilloise conserve la 2ème place française dans le secteur de la vente à distance. Ce secteur s'est toutefois engagé dans une profonde transformation ces 10 dernières années sous l'effet du développement du e-commerce. Les entreprises historiques du territoire, comme La Redoute, Les 3 Suisses ou la Blanche Porte, ont connu d'importantes diminutions d'emplois.

Entre 2010 et 2021, la baisse des effectifs de la vente à distance métropolitaine représente 3 500 emplois, soit une baisse de près de 40% Ce chiffre masque un double mouvement : un certain nombre d'emplois ont disparu, mais toute une partie a été externalisée. C'est notamment le cas des activités de logistique devenues des activités indépendantes des entreprises mères.

Le secteur productif, qui est celui de l'agriculture, de la fabrication et du BTP, a continué à diminuer entre 2008 et 2018. Il représente environ 65 000 postes en 2018, soit une baisse de -10% depuis 2008.

L'agriculture, la fabrication et le BTP perdent des emplois au cours de la période.

L'industrie concentre 57% des emplois productifs. Au cours de la période, elle continue à recentrer son activité sur la production, sous-traitant à des entreprises tertiaires les activités connexes. Avec une valeur ajoutée inférieure à d'autres grands territoires industriels, elle subit encore la concurrence des pays à bas coût de main d'œuvre.

Cette situation entraîne de fait des pertes d'emplois qui masquent toutefois un repositionnement des industries métropolitaines vers des segments de marché à plus haute valeur ajoutée (exemple : le textile technique), ne créant par contre pas forcément de très nombreux emplois.

Le textile, l'imprimerie, l'industrie du papier-carton, la fabrication de machines et l'agroalimentaire emploient aujourd'hui 40% des salariés de l'industrie métropolitaine.

Enfin, les emplois dits transversaux, qui regroupent les activités de logistique, d'entretien, de réparation et de maintenance, sont également en baisse (-5 000 emplois/-5,8% en 10 ans), mais cette baisse s'est ralentie entre 2013 et 2018. Ils représentent 80 500 emplois en 2018.

Des spécificités territoriales

La répartition des emplois est forcément inégale selon les différents secteurs du SCOT en fonction de leur tissu, de leur géographie, de leur historique et de leur densité. Les dynamiques d'évolution de l'emploi sur ceux-ci sont également variables d'un secteur à l'autre.

Entre 2008 et 2018, les dynamiques concernant l'évolution de l'emploi total (emploi total au lieu de travail - Insee) étaient plutôt négatives sur le versant Nord-Est de la métropole (-9% entre 2008 et 2018 sur le territoire roubaisien et -5% sur le tourquennois) et dans la vallée de la Lys (-3,5%), alors qu'elles sont positives, voire très positives, sur les couronnes lilloises (+8%), la Pévèle Carembault (+7%) le cœur d'agglomération (+12%) et le territoire Est (+14%). Ces données sont toutefois à interpréter avec précautions car elles concernent des volumes plus modestes sur certains secteurs et sont également très tributaires de nombreux paramètres exogènes au territoire.

Enfin, les données observées plus récemment sur l'emploi salarié privé (*source : données Acoss - URSSAF portant uniquement sur l'emploi salarié privé, 2016-2021*) font état de dynamiques positives sur l'ensemble des territoires métropolitains. Ces données sont là-encore à considérer avec prudence du fait de la spécificité des années 2020 et 2021, mais elles permettent de souligner des tendances illustrant une reprise favorable à l'emploi pour tout le territoire dans les années les plus récentes.

De nouvelles formes d'économie qui s'affirment

Parallèlement aux grandes tendances de transformation de l'économie toujours à l'œuvre, on voit se renforcer des activités plus émergentes.

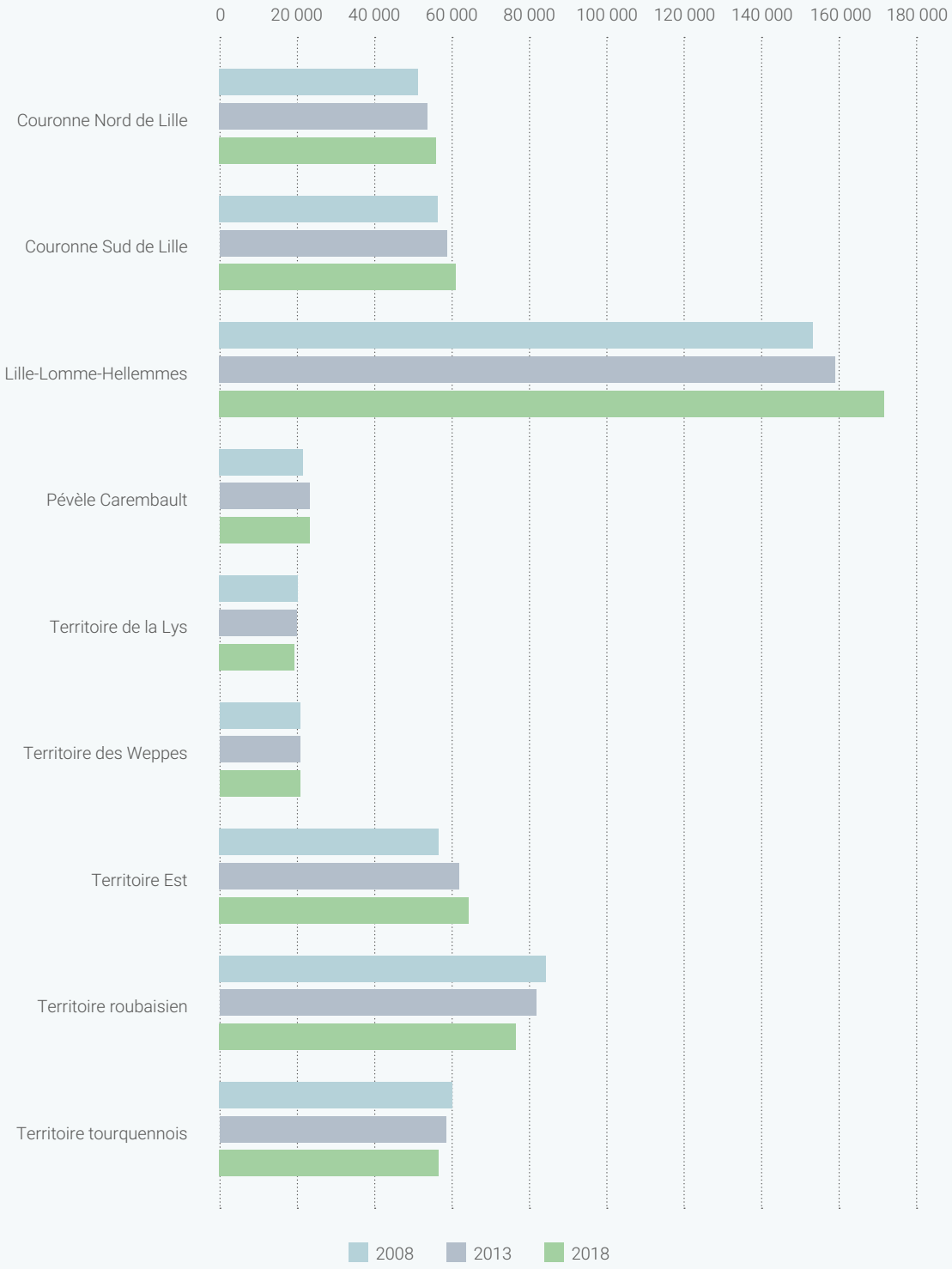
Si le numérique, en tant que technologie, est désormais intégré dans nombre d'activités économiques, la métropole lilloise se distingue par la structuration d'une filière digitale à part entière. Les emplois principalement dédiés au numérique (définition OCDE) ont ainsi fortement augmenté ces dernières années : +45% d'effectifs salariés privés dans ce domaine entre 2011 et 2021 (données Acoss, 2022), ce qui représente actuellement 28 000 emplois. Les principales progressions concernent d'abord les activités informatiques et services d'information (20 000 emplois en 2021 soit +61%), l'édition, l'audiovisuel et la diffusion (1 800 emplois soit +45%), ainsi que la fabrication de produits informatiques, électroniques et optiques (1 400 emplois soit +95%). La dynamique créée par les pôles d'excellence Euratechnologies et Union-Plaine Images a permis l'émergence d'un large écosystème d'entreprises et de laboratoires.

Le secteur de la santé a également fortement progressé ces dernières années, avec le renforcement du pôle de compétitivité Nutrition Santé Longévité (NSL) et le pôle d'excellence Eurasanté. Le développement de la filière santé (32 000 emplois dans la région Hauts-de-France) permet à des activités productives de se renforcer : les emplois dans la fabrication de matériel médical et de produits pharmaceutiques a augmenté de +22% entre 2009 et 2019, représentant aujourd'hui plus de 3 000 emplois dans le territoire du SCOT.

D'autres dimensions économiques poursuivent leur émergence. C'est le cas notamment de l'Économie Sociale et Solidaire (ESS), regroupant des activités de diverses formes juridiques (associations, coopératives, mutuelles, fondations, et sociétés commerciales d'utilité sociale) et dont le développement est promu dans le SCOT. L'ESS répond à la volonté d'agir en proximité, pour et avec les usagers. De nombreuses initiatives collaboratives, cherchant à concilier activités économiques et enjeux sociaux et environnementaux sont apparues dans le paysage métropolitain. En 2020, plus de 10% des emplois de la MEL participent de l'ESS (*source : Panorama de l'ESS en Hauts-de-France, édition 2020-2021*).

Enfin, en s'interrogeant sur l'économie métropolitaine en devenir, on peut observer des signes de l'émergence d'une économie bas carbone, construite autour de nouvelles activités en lien avec l'énergie, le bâtiment, et les services. Ces emplois « verts » se situent majoritairement dans des activités d'ingénierie, de recherche et développement, ainsi que de protection de l'environnement. Ils représentent près de 20 000 emplois, en progression de +19% depuis 2011. En revanche, les dimensions industrielles de cette économie bas carbone ne sont pas perceptibles : on ne constate pas de croissance dans les emplois consacrés à des activités comme la gestion des déchets, la dépollution, ou la protection de l'environnement en général.

Emplois au lieu de travail par territoire et évolutions entre 2008 et 2018



Source : Insee, RP2008, RP2013, RP2018, exploitations principales.

DÉVELOPPEMENT DE L'EMPLOI AU SERVICE DES HABITANTS

CE QUE DIT LE SCOT…

« Viser la création d'emploi et l'accroissement des richesses produites sur le territoire. Cette ambition qualifie la création d'emplois de tous niveaux, au service de tous les habitants (développement inclusif). La création de richesses pour le territoire (entreprises, savoir-faire, écosystèmes économiques, économie sociale et solidaire, etc.) et les retombées en termes de mise en valeur du territoire » PADD, page 20.

Pour en savoir plus : cf. SCOT en bref.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Une dynamique de création d'emplois qui répond à la croissance de la population active

Le territoire du SCOT a créé 23 000 emplois environ entre 2009 et 2019. Cette croissance de l'emploi, continue depuis plusieurs décennies, doit être considérée dans un contexte plus large pour mesurer ses effets réels sur le territoire. Le SCOT a posé deux ambitions en matière d'emplois : que les créations répondent aux besoins des habitants et soutiennent son attractivité.

Indicateurs	Total 2019	Évolution entre 2009 et 2019 (effectifs)	% entre 2009 et 2019
Nombre d'emplois	552 690	+23 000	+4,4%
Population active (en activité ou au chômage 15-64 ans)	595 465	+26 000	+4,6%
Taux de chômage (au sens du BIT)	9,8%	-2 points	/
Taux d'activité	71,5%	+2,4 points	/
Indice de concentration de l'emploi	110	+2 points	/

Source : Insee, RP, 2019, 2014, 2009.

La croissance de la population active

Depuis 10 ans, la population active, c'est-à-dire le nombre de personnes de 15 à 64 ans en activité ou au chômage, a augmenté de 26 000 personnes (+4,6% entre 2009 et 2019). Cette augmentation active s'explique à la fois par des évolutions démographiques et sociales. On note ainsi que le taux d'activité métropolitain, c'est-à-dire la part des personnes « travaillant » (en emploi ou au chômage) dans la population totale en âge de travailler (15-64 ans) atteint désormais 71,6% en 2019 (+2,4 points en 10 ans) ; il est similaire à la moyenne française.

Le nombre d'emplois métropolitains créés (+23 000) en 10 ans est donc proche de l'augmentation de la population active (+26 000 personnes en activité ou au chômage) durant la même période.

Un taux de chômage en baisse

Un autre indicateur structurel de la santé économique du territoire est l'évolution du taux de chômage. Celui-ci a connu une baisse sensible depuis 2009 (suivant en cela la moyenne nationale) : il est ainsi passé de 11,8% à 9,8% en 2019 (taux de chômage au sens du Bureau International du Travail, BIT). Cette évolution métropolitaine, globalement positive, recouvre toutefois des situations géographiques très différentes. Des territoires métropolitains continuent de connaître des niveaux de chômage très élevés, notamment dans le secteur de Roubaix.

Des flux d'actifs qui s'intensifient

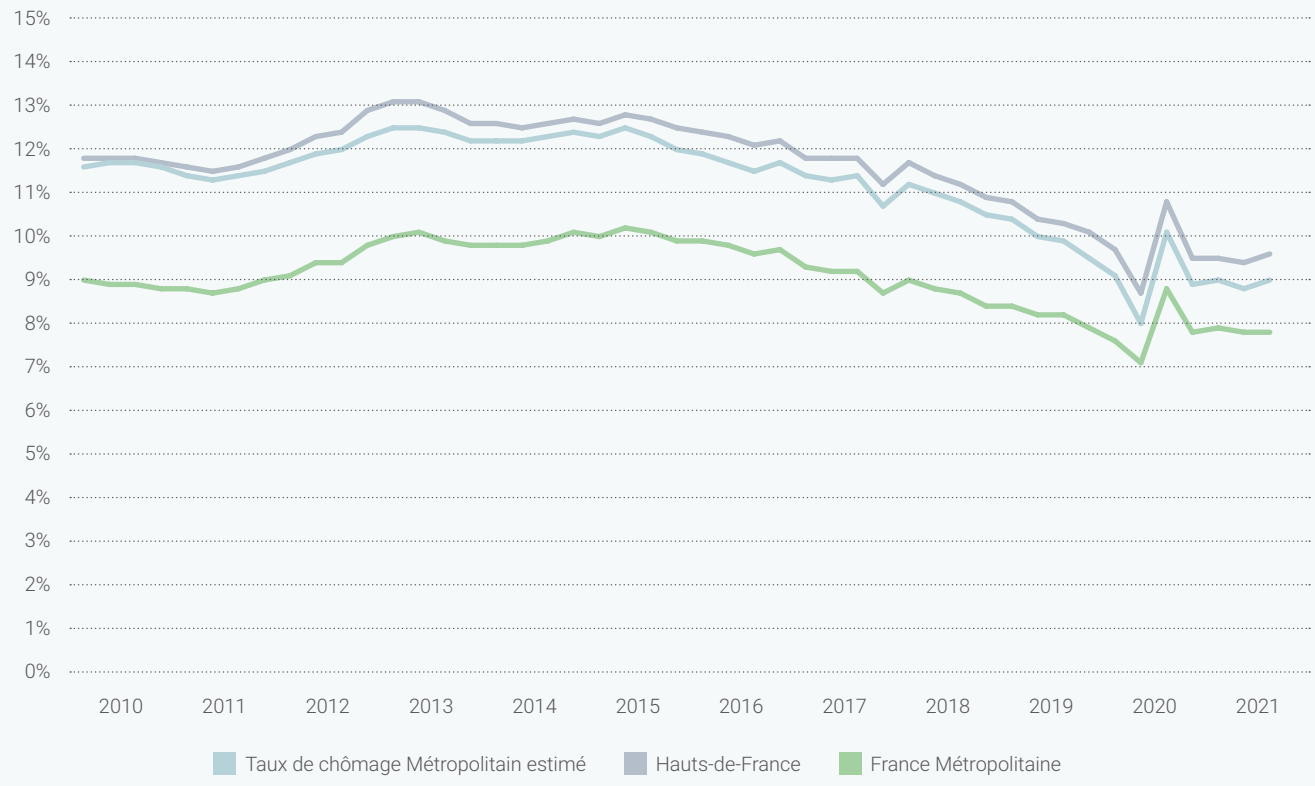
La majorité des métropolitains trouvent leur emploi dans le SCOT (88% des résidents en 2019, soit près de 450 000 personnes). Mais des mouvements existent bien sûr entre les territoires : des habitants de la métropole travaillent à l'extérieur du territoire et, inversement, des actifs venus des territoires voisins occupent des emplois situés dans le SCOT. Ces flux d'actifs entrant ou sortant disent beaucoup des liens qui se tissent entre la métropole et ses voisins.

Une attractivité métropolitaine qui se renforce

Les résidents du SCOT de Lille Métropole allant travailler à l'extérieur représentent 11,8% des navetteurs quotidiens en 2019 : ce chiffre est en légère augmentation depuis 2009 (10,8%) et représente un volume conséquent (60 000 personnes).

Parallèlement, les entrées d'actifs sur le territoire du SCOT se sont nettement renforcées. En 2018, les flux domicile-travail provenant de résidents extérieurs au SCOT atteignent 105 000 personnes (+20% entre 2008 et 2018), ce qui correspond à une augmentation de près de 18 000 personnes en 10 ans. Les territoires les plus contributeurs (en volume) de ces flux sont le SCOT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin, le SCOT Flandre intérieure, le SCOT de l'Artois, et le SCOT du Grand Douaisis.

Évolution du taux de chômage entre 2010 et 2021



Source : Données BIT Insee zone d'emploi 2010-2021. Traitement : ADULM.

D'autres flux, moins importants en volumes, se sont nettement renforcés : c'est le cas pour le territoire du SCOT du Valenciennois ou pour des territoires plus éloignés comme le SCOT de la région Flandre Dunkerque, le SCOT de l'Arrageois ou le SCOT du Pays de Saint-Omer mais sur des volumes bien plus modestes.

L'attractivité du territoire métropolitain sur ses voisins apparaît également dans l'indice de concentration de l'emploi. Si cet indice est supérieur à 100, alors le nombre d'emplois proposés sur le territoire est plus important que le nombre d'actifs (ayant un emploi) qui y résident. En 2019, celui-ci atteint 110 dans le territoire du SCOT. Il a augmenté de 2 points depuis 2009, signe que la métropole continue d'attirer un nombre croissant d'actifs extérieurs.

Un tiers des flux sortants concerne des cadres

Le SCOT a pour ambition de répondre aux besoins des actifs métropolitains. Pour mesurer la cohérence entre les emplois créés et le profil des actifs du territoire, on peut s'intéresser à la manière dont les différentes catégories socio-professionnelles métropolitaines sont amenées à sortir (ou non) du territoire pour trouver un emploi.

En 2019, les cadres (34%), puis les professions intermédiaires (26%) et les ouvriers (24%) sont les plus représentés parmi les habitants du SCOT travaillant à l'extérieur du territoire. Ce sont les cadres qui ont connu la plus forte hausse de leur part dans les flux vers l'extérieur (+3 points à 34%), alors que parallèlement la part des ouvriers dans ces flux s'affaiblit (passant de 27% en 2009 à 24% en 2019).

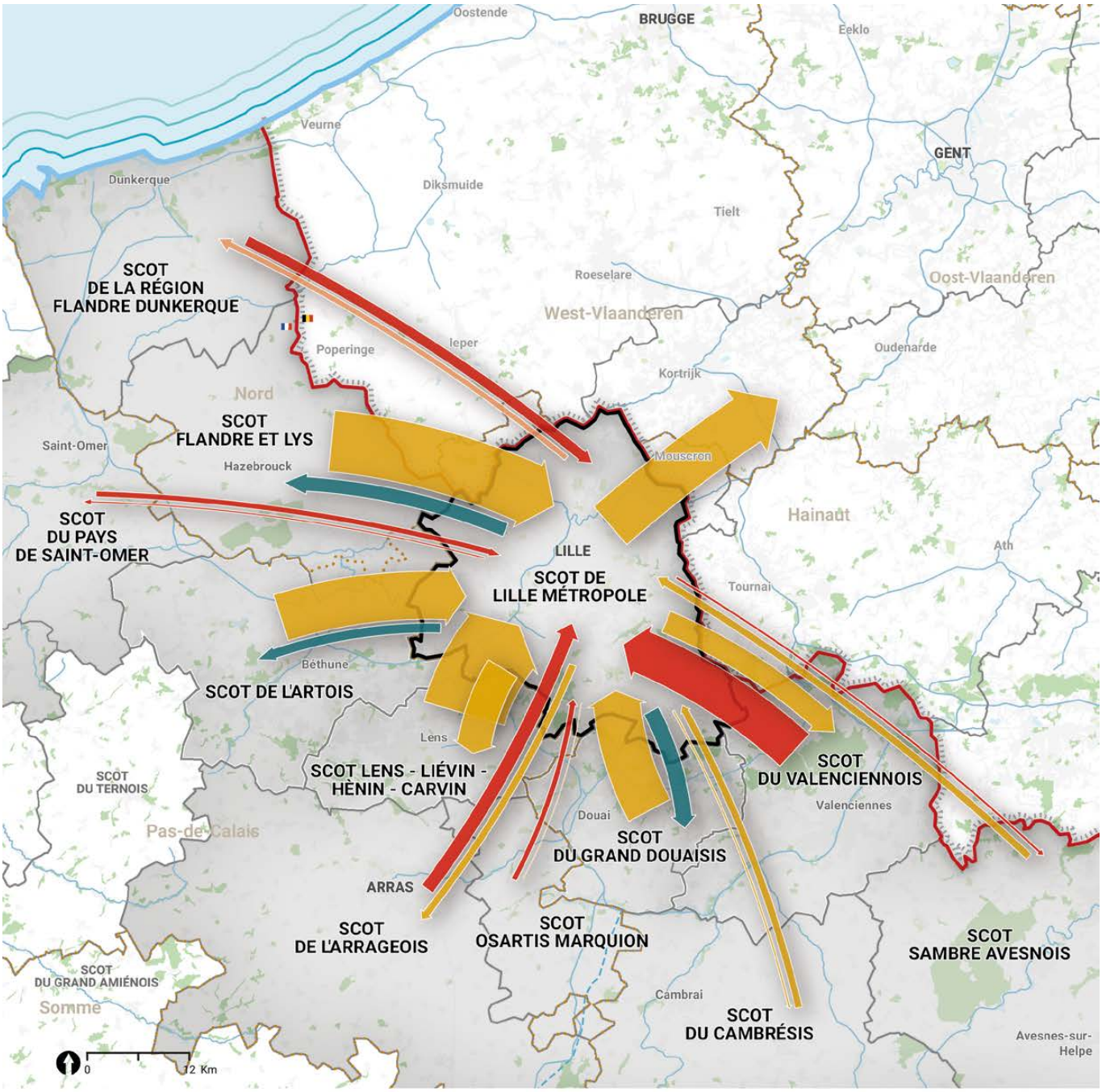
Cette évolution est due en partie à des transformations socio-économiques du territoire : la part des cadres dans la population active du SCOT a crû, passant de 20% en 2009 à 24% en 2019. La part des ouvriers, quant à elle, est en baisse durant la même période : elle passe de 20% à 17% de la population active.

Il est cependant à noter que les cadres sont ceux qui, proportionnellement, partent le plus travailler à l'extérieur du territoire. Inversement, les employés (26% de la population active en 2019) sont ceux qui sortent le moins du territoire pour travailler (13%).



Forum de l'emploi, Ostricourt © CCPC

LES MOBILITÉS PROFESSIONNELLES EN LIEN AVEC LE TERRITOIRE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE



Mobilité professionnelle entre les SCOT voisins
(en nbre de personnes)

23 799
10 000
5 000
1 000
500

Évolution des flux (2013-2018)

- augmentation marquée *(10% ou plus)*
- augmentation modérée *(de 2 à 9,9%)*
- diminution

- Frontière France/Belgique (Fr/B)
- SCOT de Lille Métropole
- Limite des SCOT
- Limite de Région
- Limite de département (Fr)/ Province (B)

Sources : ADULM 2022, MEL 2022, Insee 2022
BD TOPO® IGN (2021), CLC - UE-SOeS (2018), OSM (2021)

Novembre 2022

l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

Des trajectoires d'emplois et de population active dans les tendances du SCOT

Une trajectoire de croissance de la population active très dynamique

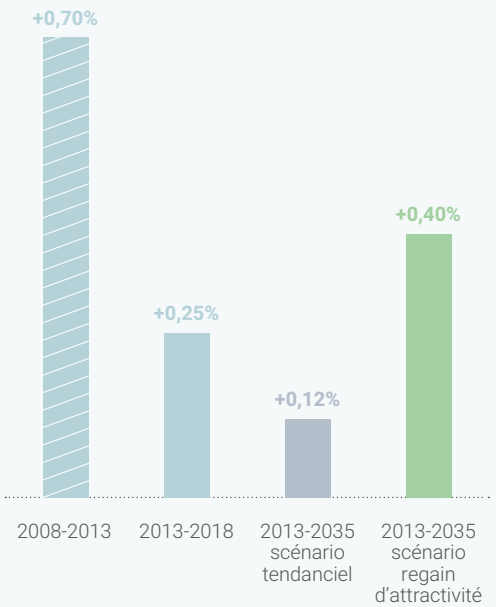
Le SCOT prévoyait plusieurs scénarios d'évolution de l'emploi et de la population active qui reposent sur de nombreux facteurs (démographie, taux d'activité, taux de chômage, modes de travail, etc.) et dont l'analyse est à relativiser du fait du peu de recul permis par ce premier bilan à 6 ans.

L'augmentation constatée depuis 10 ans de la population active et du taux d'activité place le territoire dans le scénario du SCOT le plus dynamique : la population active pourrait atteindre entre 615 000 et 636 000 personnes en 2035 si elle progresse dans les mêmes dynamiques.

La population active croît plus que le scénario tendanciel, tout en restant bien en-deçà du scénario regain d'attractivité entre 2014 et 2019.

Population active	Total (en volume)	Croissance (en volume)	Rythme par an
2009	569 000	/	/
2019	595 000	+26 000 en 10 ans	+2 600/an
2035 scénario tendanciel	615 000	+35 000 en 26 ans	+1 400/an
2035 scénario regain d'attractivité	636 000	+55 000 en 26 ans	+2 200/an

Évolutions passées et projetées de la population active (15-64 ans) en rythme annuel



Source : Insee, RP2008, RP2013, RP2018, exploitations principale.

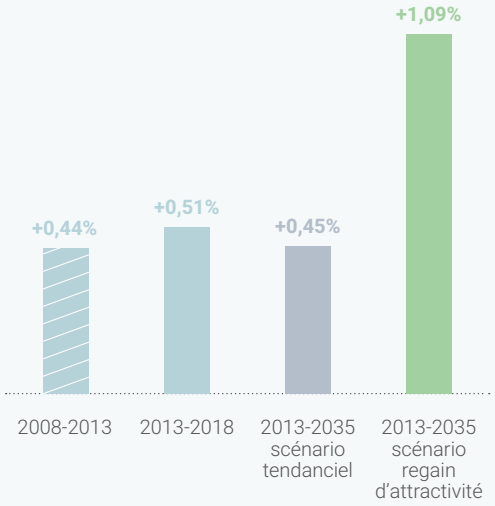
Une trajectoire de croissance de l'emploi conforme au scénario tendanciel

Avec les mêmes précautions d'usage que celles exprimées dans le paragraphe précédent, parallèlement à l'évolution de la population active, le rythme de création d'emplois (+2 300 emplois par an) s'inscrit actuellement dans le scénario tendanciel envisagé par le SCOT qui prévoit d'atteindre un total de 590 000 emplois en 2035. S'il reste sur cette tendance, le territoire devrait encore créer près de 40 000 emplois d'ici 2035.

La création d'emplois du territoire ne s'inscrit pas dans le rythme plus soutenu du scénario de regain d'attractivité envisagé dans le SCOT.

Emplois	Total (en volume)	Croissance (en volume)	Rythme par an
2009	529 000	/	/
2019	552 000	+23 000 en 10 ans	+2 300/an
2035 scénario tendanciel	590 000	+61 000 en 26 ans	+2 300/an
2035 scénario regain d'attractivité	660 000	+137 000 en 26 ans	+5 200/an

Évolutions passées et projetées de l'emploi total en rythme annuel



Source : Insee, RP2008, RP2013, RP2018, exploitations principale.

Une vigilance sur l'adéquation entre emplois et population active à long terme

Les différences de tendances constatées entre la croissance de la population active (595 000 en 2019) et de l'emploi (552 000 emplois en 2019) invitent à être vigilant sur ces trajectoires dans les années à venir. Si elles se confirmaient, elles pourraient en effet questionner sur le volume d'emplois proposé dans le territoire par rapport à sa population active.

Il faut toutefois manier avec prudence ces résultats portant sur une première période du SCOT relativement courte, car il reste difficile de savoir si ces tendances seront prolongées, tant les facteurs d'évolution de ces trajectoires sont soumis aux nombreux aléas de l'environnement économique.

DÉVELOPPEMENT DE L'ÉCONOMIE EN VILLE

CE QUE DIT LE SCOT…

« La priorité est donnée au maintien et au développement de l'activité en ville […]. La réussite d'une ville mixte repose sur l'intégration de la dimension économique comme composante à part entière des projets urbains […]. Lorsque les localisations dans le tissu urbain existant ne sont pas possibles pour accueillir des activités, des propositions en extension urbaine seront étudiées. […] Le territoire s'engage dans une politique active de qualité des espaces économiques et commerciaux » PADD, page 25.

Pour en savoir plus : cf. SCOT en bref.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Les développements foncier et immobilier économiques depuis 2015

Un compte foncier économique respecté

En matière d'implantation économique, le SCOT privilégie la localisation des activités en ville. Il s'agit de favoriser le maintien et le développement des activités dans le tissu urbain mixte ou dans des espaces économiques déjà existants, à intensifier ou à requalifier. Là où les activités ne peuvent trouver place, pour des raisons de nuisances ou de besoins spécifiques (emprise des bâtiments, process, etc.), des espaces en extension sont prévus.

Le compte foncier économique du SCOT traduit ces intentions en renouvellement urbain et en extension, prévoyant que les surfaces potentiellement urbanisables soient situées pour 2/3 en renouvellement (au sein de la tache urbaine de référence) et pour 1/3 en extension (en dehors de la tache urbaine de référence).

Les chiffres des consommations foncières observées entre 2016 et 2020 (*source : données OCS 2D, traitement ADULM*) font apparaître plusieurs résultats positifs quant à la mise en œuvre de ces objectifs.

Sur un total de près de 540 ha développés entre 2015 et 2020, l'économie a réalisé 70% de ce développement en renouvellement urbain (370 ha) et 30% en extension urbaine (170 ha), ce qui correspond aux équilibres attendus par le SCOT.

Par ailleurs, l'objectif en renouvellement urbain, fixé pour les espaces économiques à 385 ha (objectif extrapolé à la période 2015-2020) pour la période 2016-2020, est atteint à 95% (on dénombre 370 ha mobilisés en renouvellement urbain).

Parallèlement, les réalisations en extension s'élèvent à 170 ha ; elles représentent 46% des surfaces « autorisées » par le SCOT en extension urbaine à vocation économique ramenées à 2015-2020 (soit un total de 363 ha). Elles sont donc largement contenues dans l'enveloppe maximale définie pour la première phase du SCOT qui s'étend sur les 10 premières années du SCOT jusqu'en 2025.

Sur le territoire, le bilan entre 2015 et 2020 est donc positif en matière de développement du foncier économique par rapport aux préconisations exprimées dans le SCOT : les fonciers économiques en extension urbaine respectent l'enveloppe autorisée en étant bien en-deçà et le développement atteint des objectifs ambitieux en matière de renouvellement urbain. Cependant, il est à noter que le « solde économique » des surfaces foncières exclusivement dédiées aux activités est globalement « neutre » (pour 1 hectare créé, 1 hectare disparaît) à hauteur de 7 140 hectares environ.

Des éléments et analyses sur ces sujets sont également développés dans la partie du bilan du SCOT relatives aux enjeux fonciers.

La majorité des implantations économiques se font en ville

Une production de locaux économiques en grande majorité en ville

Ce constat s'affirme à travers l'étude de la production d'immobilier économique (*source : fichiers fonciers - surfaces principales et secondaires*). Cette source permet de connaître le nombre de locaux réalisés entre 2016 et 2020, leur surface et leur localisation.

Selon ces données, le territoire du SCOT a ainsi produit entre 2016 et 2020 plus de 2 millions de m² de surfaces économiques (surfaces de locaux bâtis).

Production totale de locaux d'activités dans le SCOT entre 2016 et 2020	
Nombre de locaux	7 500
Part des locaux créés	
En renouvellement urbain	92%
En extension	8%

Source : Fichiers fonciers, 01/01/2021. Traitement : ADULM.

Surfaces économiques créées entre 2016 et 2020 (locaux d'activités - surface bâtie)	
Surfaces (en m²)	2 200 000
En renouvellement urbain	86%
En extension	14%

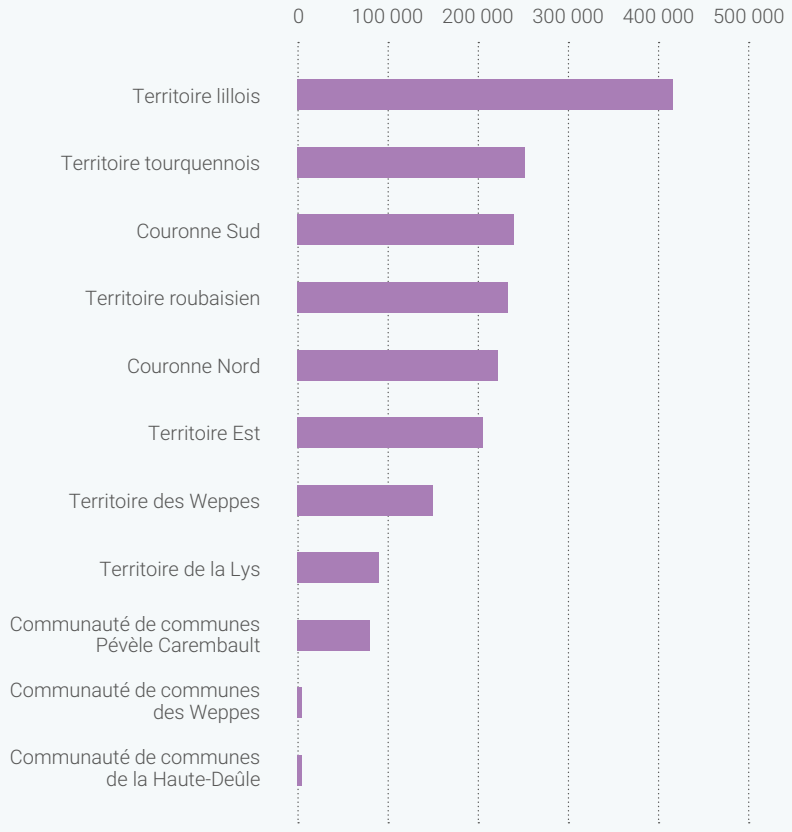
Source : Fichiers fonciers, 01/01/2021. Traitement : ADULM.

Cette production d'immobilier économique s'est très principalement réalisée en ville : 92% des locaux et 86% des surfaces bâties ont pris place en renouvellement urbain (au sens du SCOT). La production de locaux économiques durant ces 5 dernières années est donc bien conforme aux principes de localisation exprimés dans le SCOT.

Des volumes de locaux qui varient selon les territoires et leur localisation

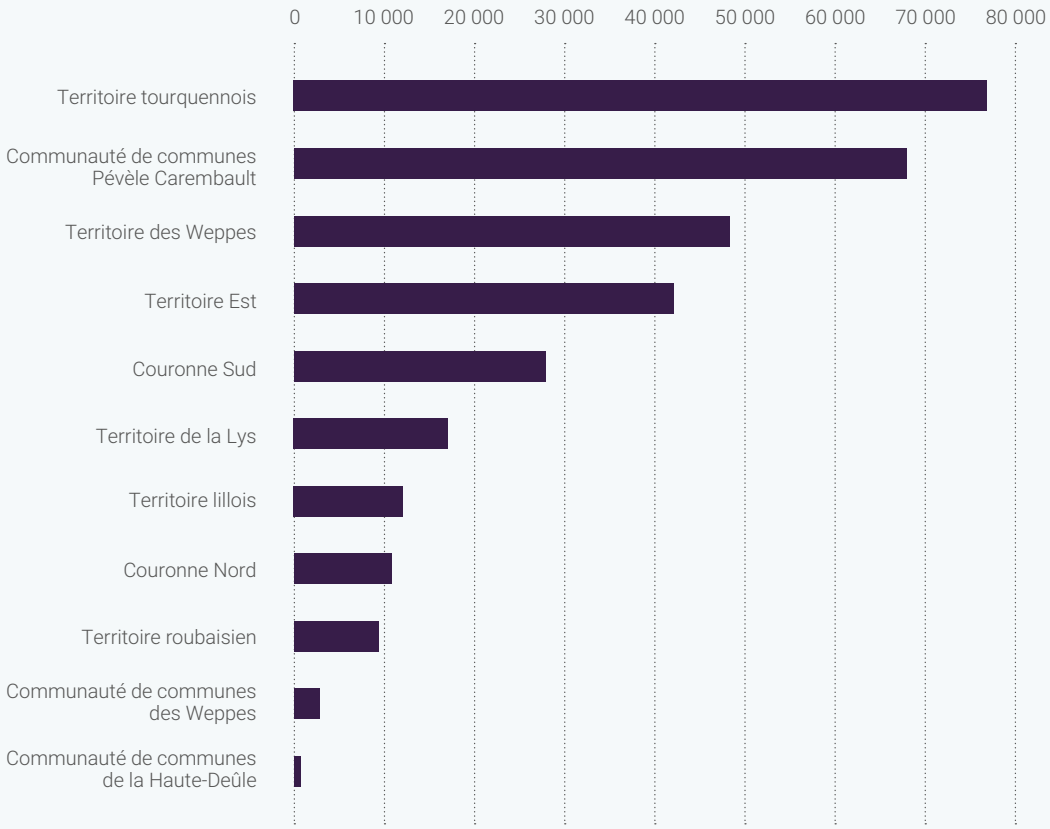
En renouvellement urbain (c'est-à-dire au sein du tissu urbain mixte ou en zones d'activités existantes), les volumes les plus importants de création de locaux économiques s'observent en premier lieu dans le territoire lillois (415 000 m² de surfaces de locaux), puis, dans une moindre mesure (entre 200 000 et 250 000 m² par territoire) dans des territoires du SCOT très urbanisés ou marqués par une importante concentration d'espaces d'activités. Ces chiffres s'expliquent à la fois par l'importance du potentiel de renouvellement urbain de chaque territoire, mais aussi par son attractivité économique propre.

Locaux économiques développés en m² en renouvellement urbain entre 2016 et 2020



Source : Fichiers fonciers, 01/01/2021. Traitement : ADULM.

Locaux économiques développés en m² en extension urbaine entre 2016 et 2020



Source : Fichiers fonciers, 01/01/2021. Traitement : ADULM.

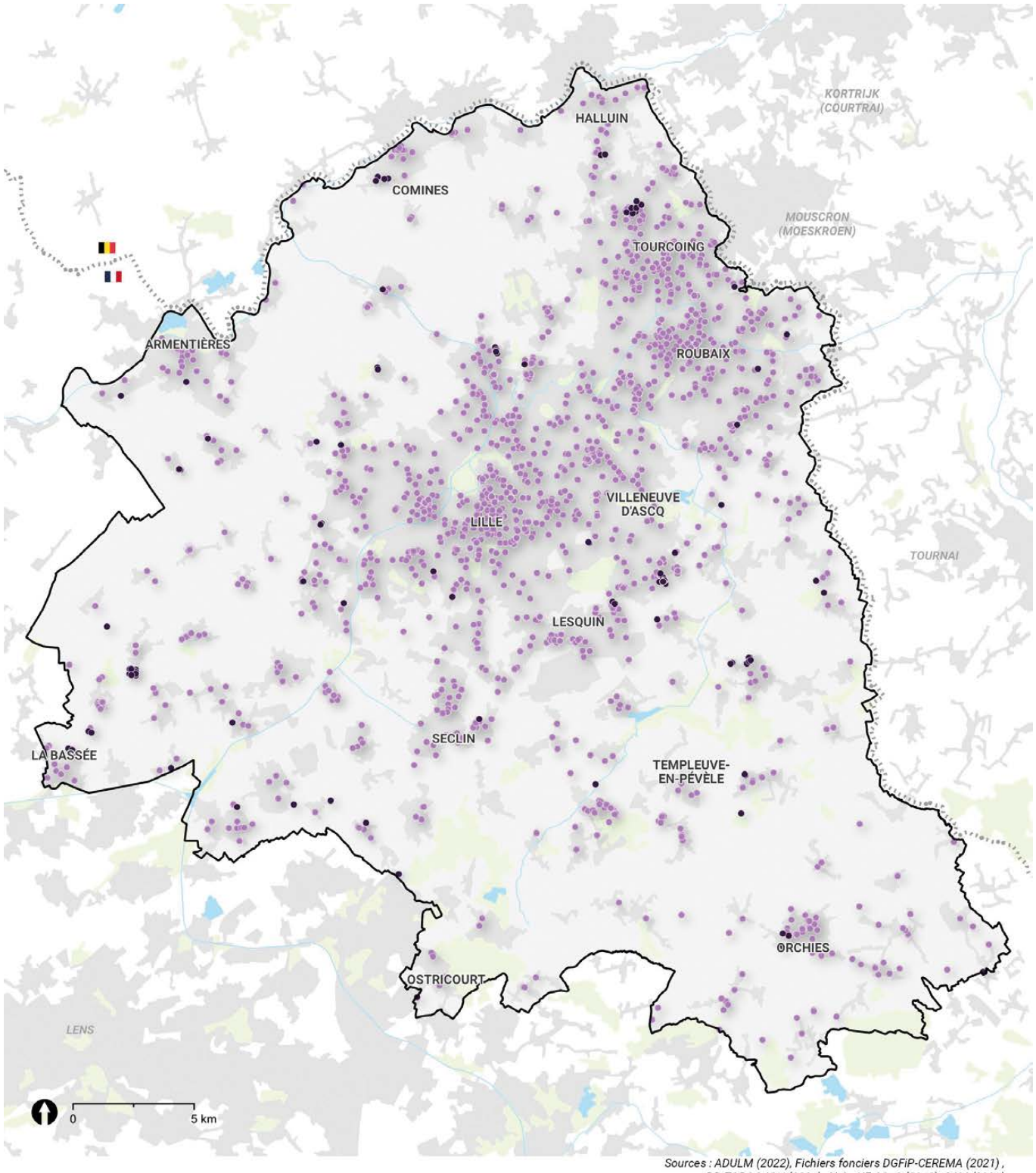
En matière de développement de locaux économiques en extension urbaine, les plus grands développements ont été réalisés dans le territoire tourquennois (77 000 m²) qui inclut notamment sur cette période la réalisation du projet « Promenade de Flandres », la Communauté de communes Pévèle Carembault (68 000 m²) et le territoire des Weppes (48 000 m²).

Les projets de plus grande taille (en moyenne) s'observent en extension urbaine : 500 m² en moyenne contre 270 m² en renouvellement urbain. Le type de projets accueillis et les contraintes du tissu urbain déjà constitué expliquent logiquement cette différence. Ces chiffres recouvrent une grande diversité de types d'entreprises qui ont chacune leurs spécificités.

Surface moyenne des locaux économiques entre 2016 et 2020	En renouvellement urbain (en m²)	En extension urbaine (en m²)
Communauté de communes de la Haute-Deûle	199	213
Communauté de communes de la Pévèle Carembault	343	3 389
Communauté de communes des Weppes	468	541
Couronne Nord	424	333
Couronne Sud	295	695
Territoire des Weppes	531	708
Territoire Est	186	117
Territoire lillois	222	1 713
Territoire de la Lys	905	736
Territoire roubaisien	175	2 309
Territoire tourquennois	387	1 257
SCOT	**273**	**506**

Source : Fichiers fonciers, 01/01/2021. Traitement : ADULM.

LES IMPLANTATIONS DE LOCAUX D'ACTIVITÉS ENTRE 2016 ET 2020



Sources : ADULM (2022), Fichiers fonciers DGFiP-CEREMA (2021), BD TOPO® IGN (2021), CLC - UE-SOeS (2018), OSM (2021)

Locaux d'activités créés entre 2016 et 2020 *(un point correspond à un local d'activité)*

- En renouvellement urbain
- En extension urbaine

Frontière France/Belgique (Fr/B)

Limite du SCOT

Novembre 2022 l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

La production de foncier économique

Le SCOT décline son action en matière de foncier et d'immobilier économique à la fois sur le plan thématique (soutien à toutes les activités économiques), géographique (structuration d'axes économiques comme, par exemple, le cœur métropolitain, l'axe Tourcoing-Roubaix-Wattrelos ou l'axe canal), ou sur le plan de la production foncière et immobilière de qualité.

L'avancement des sites prioritaires du SCOT

Plusieurs secteurs et une quarantaine de sites de développement économique métropolitains sont identifiés comme prioritaires. Cela concerne des sites en renouvellement urbain comme en extension. Ils sont identifiés dans le tableau et la cartographie qui suivent.

La majeure partie des sites économiques prioritaires se trouvent actuellement engagés dans des phases de réalisation ou de développement.

C'est le cas des pôles d'excellence « historiques » que sont Euralille, Euratechnologies, Eurasanté, Union-Plaine Images ou Haute Borne qui poursuivent leur développement. À ceux-là s'ajoutent 3 nouveaux pôles, prévus dans le SCOT, qui ont vu le jour depuis 2015. Il s'agit de Blanchemaille et d'Ag'Tech, émanations directes du pôle Euratechnologies, ainsi qu'Euraloisirs à Armentières ou le pôle Agriculture innovante à Pont-à-Marcq (ancien site Agfa). On notera que le pôle d'excellence dédié aux Industries du futur, dans le territoire de la Lys, n'est plus envisagé.

Parmi les sites économiques où une action est prioritaire, on compte les centres commerciaux d'agglomération. Un nouveau pôle commercial majeur, prévu par le SCOT, a été créé avec l'ouverture du centre Promenade de Flandres en 2017 à Roncq-Neuville-en-Ferrain. En revanche, aucun projet urbain d'envergure n'a, pour l'heure, émergé dans l'un de ces centres commerciaux, alors que le SCOT vise à apporter dans ces pôles plus de mixité fonctionnelle et de densité. Seul le centre commercial Auchan d'Englos est impliqué dans le projet de transformation du marché de gros de Lomme et le développement d'Euralimentaire. Des transformations dans le centre commercial de Roncq font également l'objet d'un projet en discussion.

Sur l'ensemble des sites projetés inscrits dans le SCOT, environ une dizaine n'ont pas été lancés pour des raisons diverses liées à leur faisabilité technique ou à l'opportunité de leur réalisation. Parmi les évolutions les plus notables depuis 2015, 5 projets dont la faisabilité n'est pas assurée ont ainsi été abandonnés. C'est le cas des sites économiques A1 Est et Lil'Aéroparc au regard de la mise en œuvre de la politique de protection de la ressource en eau souhaitée par le SCOT. Les autres sites abandonnés, pour des raisons de faisabilité technique ou de manque de contenu programmatique, sont notamment les projets de pôle d'excellence Industries du futur dans la vallée de la Lys, l'extension du Centre régional des transports (CRT) à Sainghin-en-Mélantois, ainsi que le projet de parc transfrontalier de Camphin-en-Pévèle à la frontière franco-belge.

La desserte multimodale des activités du territoire

Dans ses orientations concernant l'aménagement économique, le SCOT consacre une partie importante au sujet de l'accessibilité multimodale des sites économiques en lien avec les sujets de logistique et de transport de marchandises évoqués par ailleurs.

Il s'agit à la fois de protéger et développer les infrastructures logistiques existantes sur le territoire, mais également de maintenir et promouvoir leurs potentialités pour servir les entreprises qui peuvent directement les utiliser aujourd'hui ou qui pourraient y avoir recours demain. Le développement de cette multimodalité doit se faire avec le soutien de politiques nationales, régionales et métropolitaines et dans une dynamique à créer localement entre acteurs privés et acteurs publics évoquée dans la partie du bilan « Se déplacer ».

Les différents ports fluviaux existants permettent d'offrir au territoire une accessibilité à la voie d'eau qui pourrait se renforcer avec la réalisation du canal Seine Nord-Europe et la mise en continuité de la liaison Seine Escaut.

Depuis 2015, des infrastructures telles que le port de Lille, le port de Santes ou la plate-forme Delta 3 de Dourges se renforcent (augmentation des tonnages qui y circulent et développement d'équipements dédiés). Mais d'autres équipements logistiques existants ne trouvent pas d'usage immédiat : plate-forme multimodale de Lomme, gare de marchandises de Tourcoing, faisceau ferroviaire de différents sites économiques (marché de gros, CRT de Lesquin). Le SCOT souhaite leur maintien en vue d'un potentiel usage futur.

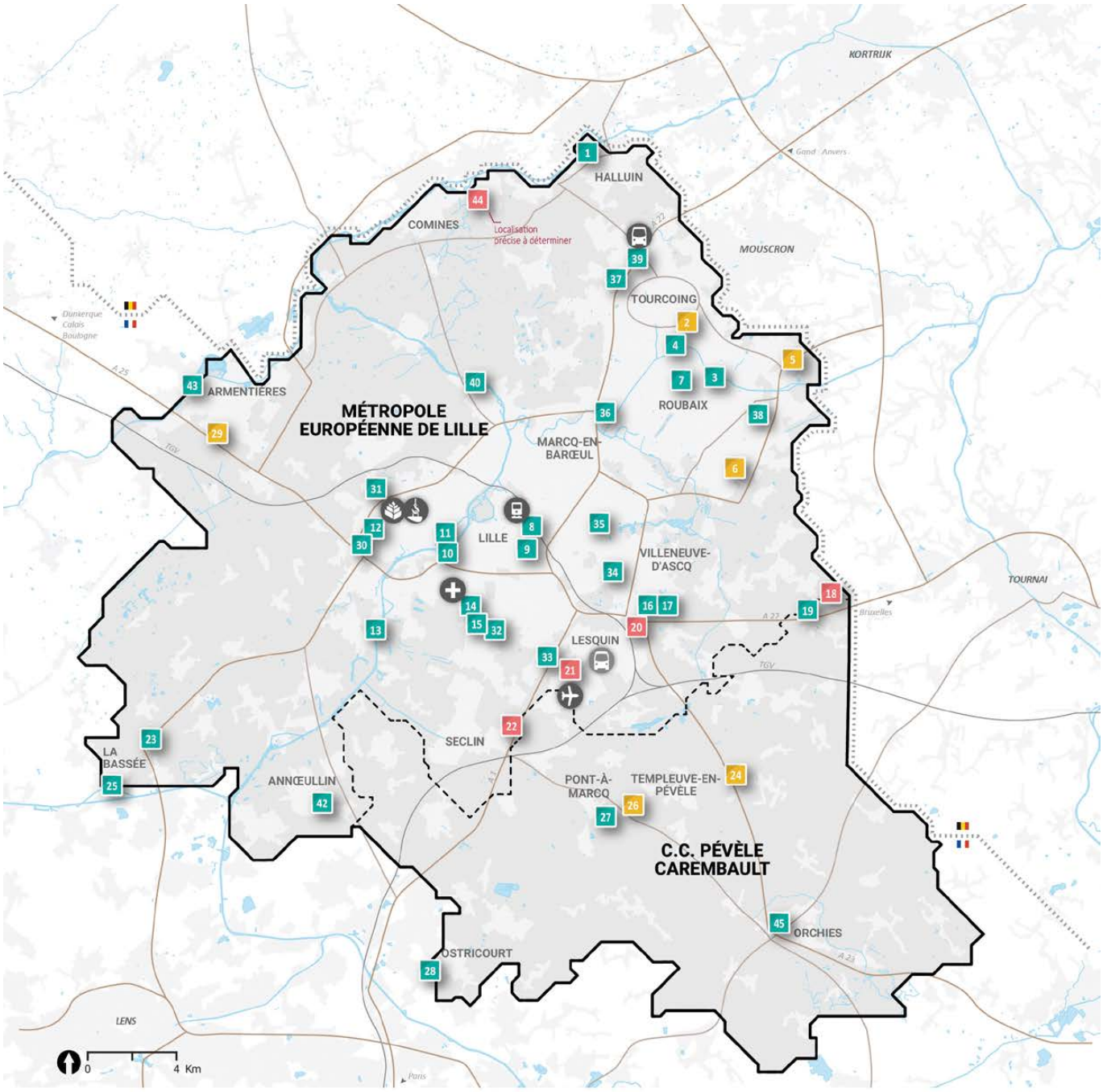
Quand les capacités logistiques (fer, eau) des infrastructures sont présentes en certains points du territoire, on constate que les sites économiques à proximité immédiate de la voie d'eau ou de la voie ferrée (faisceau de 1 kilomètre de part et d'autre) sont généralement peu ou mal raccordés à ces systèmes de transport. Et quand ils le sont, ces potentialités de desserte multimodale sont peu exploitées. Il n'existe ainsi que 4 zones d'activités à la fois desservies par la voie d'eau et embranchées sur le réseau ferroviaire de manière active, c'est-à-dire utilisant ces accès multimodaux (convention entre un propriétaire et SNCF Réseau). Il s'agit des ports de Lille et de Santes, de la zone d'activités de Loos, ainsi que de la plate-forme de Dourges.

Au sein du SCOT, on dénombre moins de 10 zones d'activités bien reliées au réseau fluvial, et moins de 5 reliés à une installation terminale embranchée (ITE) « active » (au sens de la base de données nationale « ITE 3000 » sous la responsabilité du CEREMA, c'est-à-dire avec un acteur privé ayant une convention active avec SNCF Réseau pour l'entretien de la partie publique de l'ITE). Cependant ces possibilités ne sont peu voire pas utilisées et sur certains sites, la partie privée de l'ITE peu avoir été démontée et ne plus être en état d'utilisation réelle.

Cependant, il est à noter également qu'il existe sur le territoire près de 60 sites économiques situés à moins d'un kilomètre de la voie d'eau ou d'un faisceau ferroviaire, pour une surface économique de plus de 3 500 ha. Comme détaillé ci-avant, peu sont connectés et encore moins sont fonctionnels, mais cet état des lieux invite à sa valorisation.

Force est de constater que la desserte multimodale des zones d'activités métropolitaines, à quelques rares exceptions près, ne s'est pas intensifiée depuis 2015 et que cette dimension reste à mettre en œuvre plus concrètement.

SITES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE PRIORITAIRES D'ENJEU MÉTROPOLITAIN (ÉTAT D'AVANCEMENT 2022)



État d'avancement des sites en 2022

- En cours, en projet ou réalisé
- Non lancé
- Abandonné

- Aéroport
- Pôle gare «Euraflandres»
- Marché de Gros de Lomme (ex-MIN)
- Plate-forme multimodale de Lomme
- Centre Hospitalier Régional
- Centre International des Transports (CIT)
- Centre Régional des Transports (CRT)

- Frontière France/Belgique (Fr/B)
- SCOT de Lille Métropole
- Limite d'EPCI

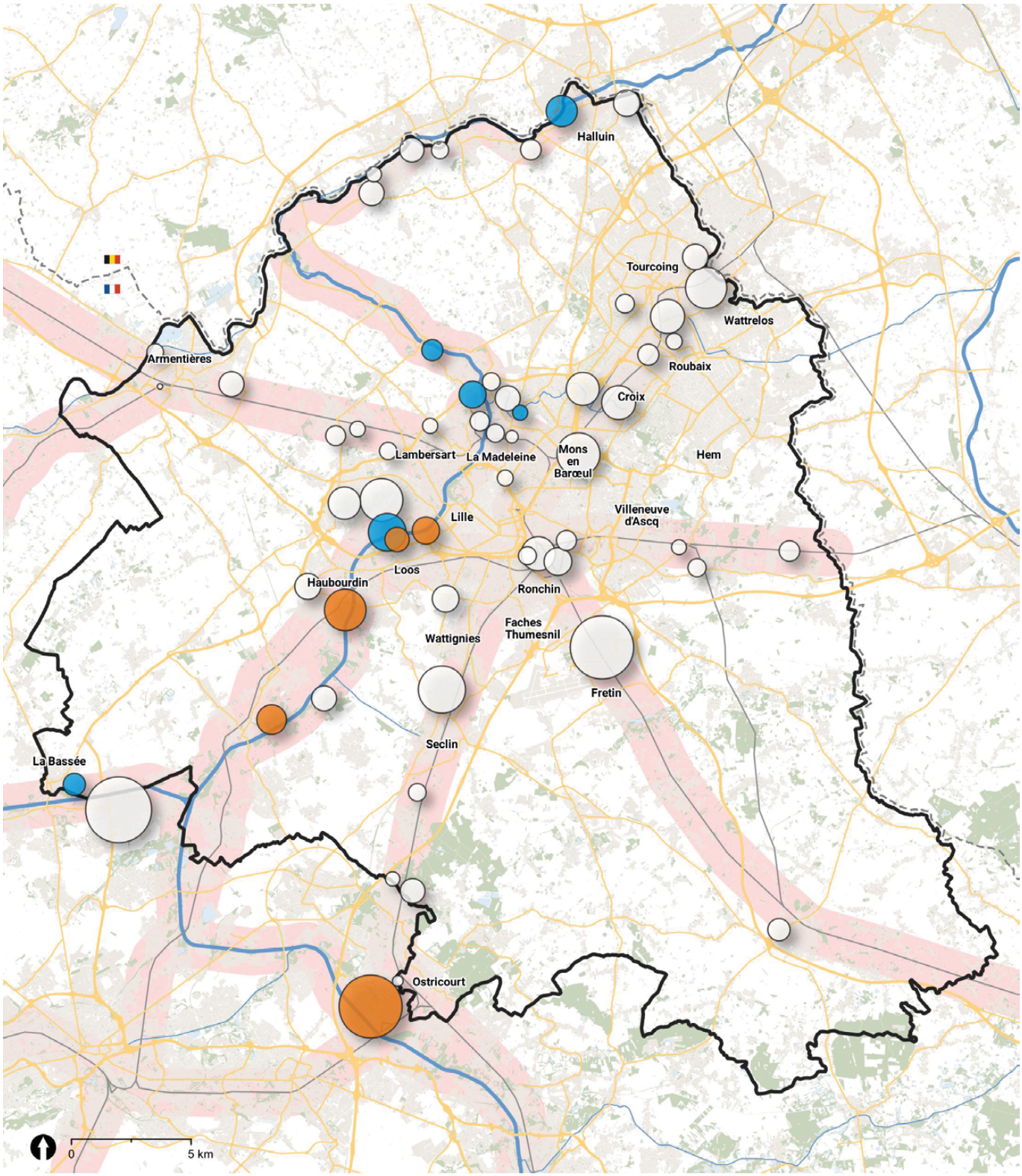
Sources : ADULM 2022, MEL 2022, BD TOPO® IGN (2021), CLC - UE-SOeS (2018), OSM (2021)

Novembre 2022

l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

N°	Espaces d'activités métropolitains	Localisation
1	Port d'Halluin	Halluin
2	Gare de Tourcoing	Tourcoing - Wattrelos
3	Peignage-Lainière	Roubaix
4	Union	Roubaix - Tourcoing - Wattrelos
5	Eurozone	Wattrelos
6	Civron	Hem
7	Blanchemaille (pôle d'excellence)	Roubaix
8	Euralille (pôle d'excellence)	Lille
9	Site Saint Sauveur	Lille
10	Port de Lille	Lille
11	Euratechnologies (pôle d'excellence)	Lille
12	Euralimentaire (pôle d'excellence)	Lomme - Sequedin
13	Port de Santes	Santes
14	Eurasanté (pôle d'excellence)	Lille-Loos
15	Extension Eurasanté	Loos
16	Haute Borne-Verem (pôle d'excellence)	Villeneuve d'Ascq
17	Parc de la Plaine	Villeneuve d'Ascq
18	Parc transfrontalier	Baisieux - Camphin-en-Pévèle - Willems en lien avec Tournai
19	Luchin	Camphin-en-Pévèle
20	Extension du Centre régional des transports (site économique de grande taille)	Sainghin-en-Mélantois
21	Lil'Aéroparc	Lesquin
22	Templemars (échangeur) - A1 Est	Templemars - Seclin
23	Illies-Salomé (site économique de grande taille)	Illies-Salomé
24	Échangeur Genech	Genech
25	Port fluvial La Bassée	La Bassée
26	Ennevelin - Pont-à-Marcq	Ennevelin - Pont-à-Marcq
27	Pôle d'excellence « agriculture innovante »	Communauté de communes Pévèle Carembault
28	Plateforme Delta 3	Dourges - Ostricourt
29	Les Acquêts - Porte des Anglais - Parc d'Houplines (site de grande taille)	Armentières - Erquinghem Lys - La Chapelle d'Armentières - Houplines
30	Centre commercial Les Géants	Sequedin - Englos - Ennetières-en-Weppes
31	Centre commercial Lomme-Grand But	Lomme
32	Centre commercial Wattignies	Wattignies
33	Centre commercial Faches-Thumesnil	Faches-Thumesnil
34	Centre commercial V2 Villeneuve d'Ascq	Villeneuve d'Ascq
35	Centre commercial Cora Villeneuve d'Ascq	Villeneuve d'Ascq
36	Centre commercial Wasquehal	Wasquehal
37	Centre commercial Roncq	Roncq
38	Centre commercial Leers	Leers
39	Roncq - Petit Menin	Neuville-en-Ferrain - Roncq -Tourcoing
40	Port de Wambrechies	Wambrechies
42	Zone d'activités La Fontinelle	Annoeullin
43	Euraloisirs (pôle d'excellence)	Armentières
44	Pôle "Industrie" (pôle d'excellence)	Vallée de la Lys
45	Centre commercial de l'Europe	Orchies

L'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE DES ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES (ZAE)



Sources : ADULM 2022- Urba 8 (2020), CEREMA ITE* 3000, BD TOPO® IGN (2021), CLC - UE-SOeS (2018), OSM (2021)

Surface des ZAE (en ha)

466
100
10

Type d'accessibilité des ZAE

- Zone connectée à la voie d'eau avec embranchement fer (ITE) « actif »
- Zone connectée à la voie d'eau
- Zone sans connexion à la voie d'eau ni embranchement fer (ITE) « actif »

- Réseau ferroviaire
- Autoroute
- Route principale
- Zone tampon autour des voies navigables et lignes de fret ferroviaire (1 km)
- Frontière France/Belgique (Fr/B)
- Limite du SCOT

ITE : Installations Terminales Embranchées (ITE) ou portions de voies ferroviaires privées permettant de connecter les entreprises au réseau ferré national.*
Un embranchement fer ou ITE est déclaré « actif » dans la base CEREMA ITE 3000 lorsqu'une redevance est versée par un propriétaire d'ITE à SNCF Réseau via une convention spécifique. A noter : cela n'implique pas forcément que des trains y circulent.

Novembre 2022 — l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

1

BILAN PAR THÉMATIQUE

2. TRAVAILLER

SYNTHÈSE ET PERSPECTIVES



2. TRAVAILLER / SYNTHÈSE ET PERSPECTIVES

Le territoire du SCOT de Lille Métropole connaît une progression constante de son nombre d'emplois depuis une dizaine d'années et affiche aujourd'hui plus de 550 000 emplois (dont près de 25 000 créés en 10 ans), dans un contexte où ses voisins et la région Hauts-de-France sont dans des dynamiques globalement négatives. En parallèle, la population active métropolitaine augmente et le chômage tend à la baisse.

Cette progression du nombre d'emplois permet de répondre à la population du territoire, mais elle est également attractive pour les territoires extérieurs avec qui les liens se renforcent (dans des volumes plus importants pour les actifs venant de l'extérieur).

La transformation de l'économie, engagée de longue date, se poursuit vers une tertiarisation. Les emplois dits métropolitains sont près de 200 000 en 2018. Néanmoins, on observe un ralentissement de la perte des emplois productifs et transversaux dans les années les plus récentes. En parallèle, des filières émergentes très dynamiques s'affirment comme de nouvelles formes d'économie. Elles se distinguent sur le territoire à la fois par leur croissance et/ou par les volumes significatifs qu'elles représentent : numérique, emplois verts, santé, économie sociale et solidaire...

L'exercice de bilan invite à revenir sur les projections formulées dans le SCOT à horizon 2035 à travers les scénarios « tendanciel » et « regain d'attractivité » même si ces exercices de projections économiques sont à manier avec précaution car de nombreux facteurs entrent en jeu et que le recul est encore faible sur la période d'application du SCOT.

Cependant, la croissance de la population active, entre 2014 et 2019, est supérieure au scénario tendanciel, mais reste bien en-deçà du scénario regain d'attractivité. Le nombre d'emplois connaît quant à lui un taux d'augmentation qui reste calé sur le scénario « tendanciel ». Ces premières tendances invitent à rester vigilant sur l'adéquation entre la croissance du volume d'emplois du territoire et la croissance de sa population active.

L'enjeu économique pour le SCOT se traduit d'abord en termes de spatialisation de l'aménagement. Par rapport aux objectifs que fixe le SCOT, à savoir la priorité au développement de l'activité « en ville » (au sens du « renouvellement urbain » tel qu'il le définit), les éléments de bilan mis en avant entre 2015 et 2020 sont positifs avec une concentration des nouveaux locaux économiques « en ville ». Plus de 90% des locaux nouvellement créés s'y localisent et l'enveloppe foncière développée à des fins économiques est à 70% réalisée en renouvellement pour 30% en extension urbaine. Ces constats respectent la répartition des 2/3 en « renouvellement urbain » et 1/3 en « extension » exprimée dans le SCOT.

La grande majorité des sites de développement économique prioritaires identifiés dans le SCOT sont lancés ou poursuivent leur mise en œuvre. Moins d'une dizaine sont requestionnés, voire pour certains abandonnés, pour respecter des priorités en lien avec la ressource en eau ou du sol, ou encore faute de projets définis.

Concernant la desserte multimodale des sites d'activités, les espaces économiques sont globalement peu « raccrochés » à des infrastructures réellement actives ou fonctionnelles en matière de transports alternatifs à la route. Par contre, les sites « en proximité » avec ces modes (à moins de 1 kilomètre des réseaux ferré ou fluvial) sont potentiellement nombreux. Une réflexion prospective est sans aucun doute à engager sur le sujet du lien entre tissu économique, logistique et transport de marchandises avec de nouveaux systèmes, outils, et jeux d'acteurs à inventer en imbriquant sphères publique et privée pour développer de nouvelles solutions.

Un autre enjeu majeur concerne également les sites économiques : les questionnements autour du « Zéro Artificialisation Nette » invitent à des efforts importants sur la densification des zones d'activités, et plus globalement sur la valorisation foncière et immobilière des espaces économiques existants.

1

BILAN PAR THÉMATIQUE

1. SE LOGER

2. TRAVAILLER

3. CONSOMMER

4. SE DÉPLACER

5. VIVRE DANS UN ENVIRONNEMENT SAIN ET SÉCURE

6. VIVRE ENSEMBLE





Rue de la Monnaie, Lille © Vincent Lecigne / MEL

L'ACCÈS À UNE OFFRE COMMERCIALE DIVERSIFIÉE

CE QUE DIT LE SCOT…

« Au-delà de leur dimension économique, le commerce et les services marchands jouent un rôle important dans la réponse aux besoins de la population et dans l'organisation d'un tissu urbain mixant les fonctions de proximité. L'accès au commerce est ainsi une donnée forte de la qualité du cadre de vie » PADD, page 61.

Pour en savoir plus : cf. SCOT en bref.

ANALYSE DES RÉSULTATS

L'évolution de l'offre commerciale et de services

Une forte dynamique commerciale

Le SCOT recommande de favoriser le développement de l'offre commerciale au sein de la ville pour répondre aux besoins des habitants, en particulier dans leurs demandes quotidiennes (alimentaires et services de base). Il ne s'agit pas seulement de prendre en compte l'accès au commerce de détail (alimentaire, équipement de la personne, équipement de la maison), mais aussi l'accès à différents services (café-restauration, coiffeur, location, services bancaires, clubs de sport,...).

Emplois salariés	Évolution entre 2015 et 2021 (en effectifs)	Évolution entre 2015 et 2021 (en %)
Commerces	2 217	4%
Services	5 202	13%
Total commerces et services	7 419	8%

Source : Acoss, 2022.

Depuis 2015, l'offre totale en activités commerciales et services sur le territoire a progressé de 19% : 5 000 établissements ont été créés sur cette période. Ce dynamisme est le fait, pour une part importante, de créations d'auto-entrepreneurs. Deux domaines se distinguent nettement en créations d'activités : la restauration et la vente à distance.

Cette dynamique entrepreneuriale se lit également dans la création d'emplois du commerce et des services marchands. Entre 2015 et 2021, plus de 7 000 emplois ont été créés sur le territoire, soit une hausse de 8% des effectifs salariés de ce secteur.

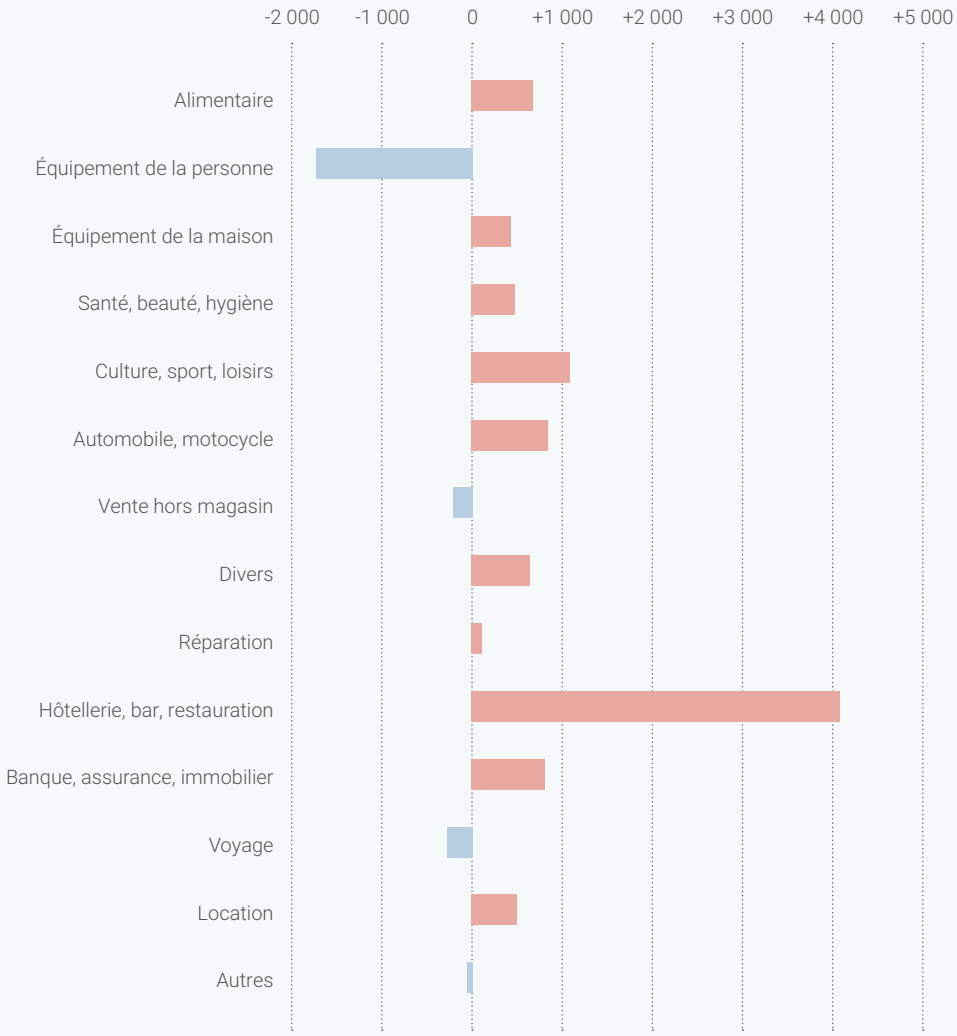
Une offre commerciale renforcée dans l'alimentaire et la restauration

Les commerces et les services se sont renforcés depuis 2015, ce qui se traduit par une offre globalement plus dense pour les habitants du territoire.

La restauration (rapide ou traditionnelle) est l'activité qui s'est le plus développée, avec 26% de croissance des emplois (soit +4 100) en 6 ans. Cette transformation est de plus en plus visible dans les centres-villes et les quartiers, où l'offre de restauration prend nettement place. Ce mouvement déjà sensible depuis 2010 s'est encore intensifié.

L'alimentaire continue également à se développer sur le territoire. Fait notable, l'emploi dans les grandes surfaces alimentaires (magasins de +400 m² de surface de vente) est en baisse depuis 2015 (-2% soit -280 emplois). Si cette évolution est peu sensible en nombre, elle marque une tendance nouvelle pour cette activité. Parallèlement, on note une évolution positive de l'offre alimentaire des petits magasins ou de l'artisanat commercial, qui rassemblent des activités telles que boulangerie, primeur, fromagerie, boucherie, chocolaterie ou encore supérette. Les effectifs y ont augmenté de 16% depuis 2015 (+950 emplois).

Évolution de l'emploi dans le commerce et les services marchands entre 2015 et 2021



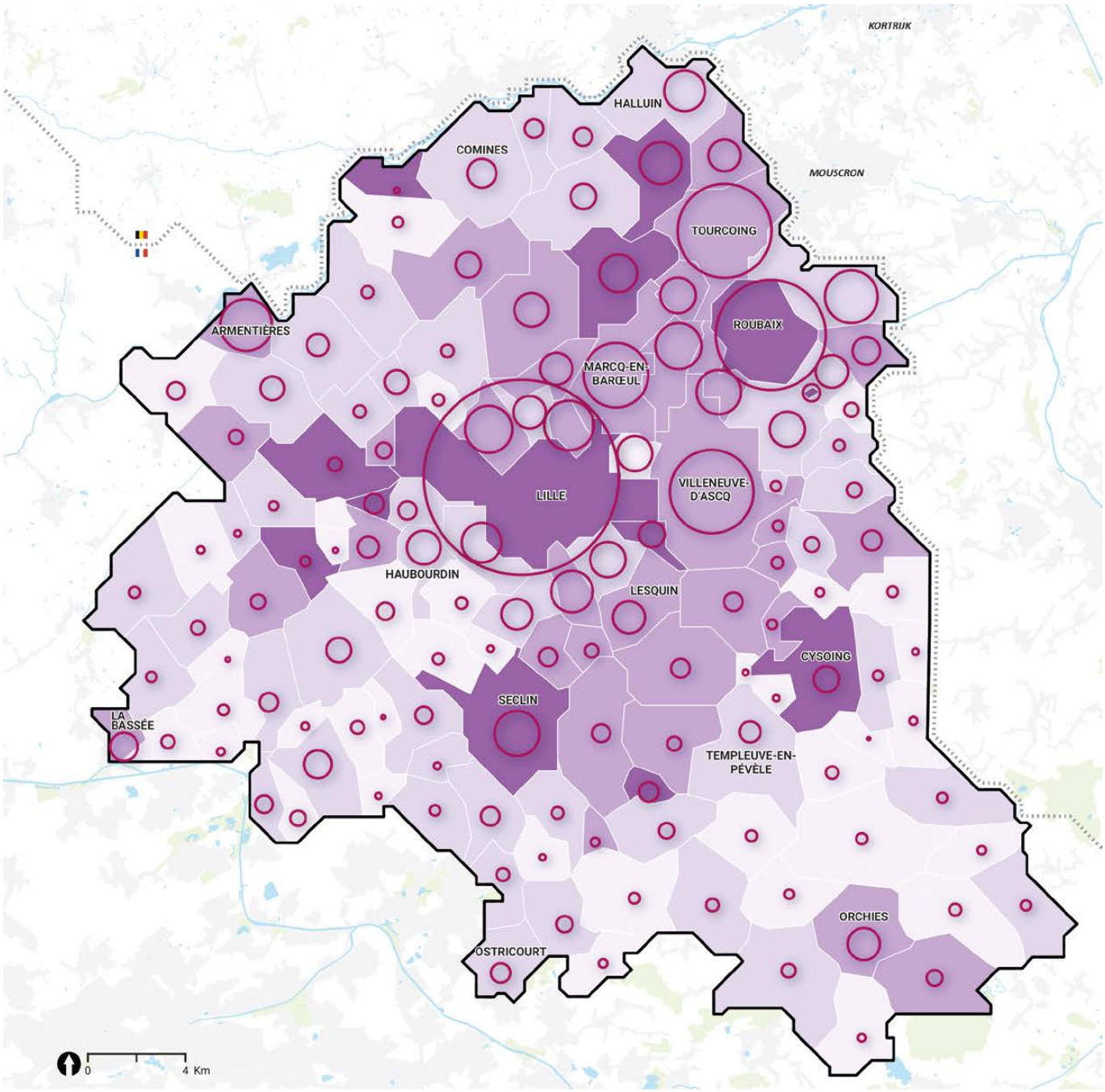
Source : URSSAF-Acoss, 31/12/2021.

D'autres progressions sont notables : les commerces de culture, sport et loisirs ont fortement augmenté (+30% d'emplois), essentiellement porté par les magasins de sport. C'est le cas également des magasins d'occasion (+30% de croissance en emplois), des magasins de location de biens (+35% notamment dans l'automobile et les articles de sport) ou de réparation (+20% concernant les produits électroniques, ordinateurs...). Ces dernières évolutions signent la montée du marché de l'occasion dans les pratiques de consommation des habitants.

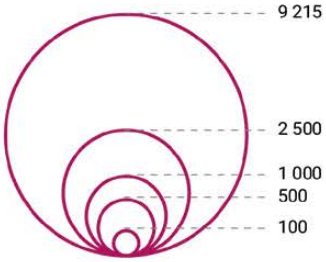
Il est à noter que la vente à distance, après une période de restructuration profonde, s'est traduite par des pertes d'emplois importantes et des déplacements d'emplois vers la logistique, qui voit la baisse de ses effectifs se stabiliser (-3%).

Parallèlement, des activités déjà fortement en crise depuis 2010 continuent de perdre des effectifs et de fermer des magasins : -25% des emplois dans l'équipement de la personne, soit -1 700 personnes. Le paysage des centres-villes est particulièrement marqué par la fermeture des magasins de prêt-à-porter et de chaussures. L'évolution est similaire pour les agences de voyage (-39% des emplois). Ces différentes situations sont la conséquence de la forte concurrence exercée par le e-commerce.

ÉQUIPEMENT COMMERCIAL DES COMMUNES EN 2020



Commerces et services commerciaux en 2020
(en nombre)



Niveau d'équipement commercial en 2020
(en nombre de commerces pour 1 000 hab.)

- inférieur à 15
- de 15 à 20
- de 20 à 30
- supérieur 30

Sources : ADULM 2022, MEL 2022, REE 31/12/2020, BD TOPO® IGN (2021), CLC - UE-SOeS (2018), OSM (2021)

- Frontière France/Belgique (Fr/B)
- SCOT de Lille Métropole

Novembre 2022

l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

L'accès des habitants aux commerces et aux services

Le niveau d'équipement commercial des communes en 2020

Ces transformations globales du commerce et des services marchands ne se traduisent pas de manière uniforme sur le territoire. Or, la répartition spatiale des commerces, et par conséquent les possibilités d'accès pour les habitants à cette offre, est un enjeu important décrit dans le SCOT, qui met notamment l'accent sur l'accès prioritaire de tous à une offre alimentaire de base.

L'observation du taux d'équipement commercial par commune est donc un indicateur permettant de mesurer l'adéquation entre offre (les commerces) et demande (les habitants). Il s'agit de rapporter le nombre de commerces existants dans la commune à son nombre d'habitants (exprimé pour 1 000 habitants).

Le seul nombre de commerces et de services marchands existants par commune ne suffit pas à apprécier si celle-ci bénéficie d'une offre suffisante ou non par rapport à sa population. Les communes les plus peuplées du territoire disposent logiquement du plus grand nombre de commerces (ex. plus de 9 000 commerces à Lille, près de 3 000 à Roubaix, plus de 2 000 à Tourcoing ou près de 1 700 à Villeneuve d'Ascq), mais cela n'indique pas pour autant qu'elles sont bien équipées en commerces et services par rapport à leur densité de population.

En 2020, on observe les meilleurs taux d'équipement commercial (>30 commerces et services pour 1 000 habitants) dans les communes de Lille (ville-centre métropolitaine) et de Roubaix (ville-centre d'agglomération). Tourcoing, Villeneuve d'Ascq et Armentières, autres villes-centres d'agglomération, restent en deçà de ce chiffre (entre 20 et 30 équipements pour 1 000 habitants).

En revanche, des communes, dotées le plus souvent d'une offre commerciale qui rayonne bien au-delà de leur territoire, dépassent ce seuil de 30 commerces et services pour 1 000 habitants. C'est le cas, par exemple, de Lezennes, Seclin, Bondues, Ennetières-en-Weppes, Roncq, Cysoing ou Pont-à-Marcq.

Le taux d'équipement des communes du cœur de l'agglomération, de l'Est villeneuvois, ainsi que de l'Ouest pévèlois est généralement compris entre 20 et 30 équipements pour 1 000 habitants, ce qui assure à ces communes une assez grande variété de commerces.

Les communes les moins peuplées du territoire, au profil plus rural, situées dans les Weppes ou en Pévèle Carembault, affichent à l'inverse des taux d'équipement commercial modestes (<15 équipements commerciaux pour 1 000 habitants). Elles sont pour la plupart classées en villes et villages durables dans l'armature urbaine du SCOT et ont plutôt vocation à s'appuyer sur l'offre commerciale proche située dans une commune voisine (villes d'appui ou villes relais).

L'absence totale de commerces et de services n'est observée en 2020 que dans la commune d'Escobecques (304 habitants en 2019). On notera que celle-ci est immédiatement voisine de la commune d'Englos (613 habitants en 2019), celle qui présente le taux d'équipement commercial le plus élevé de tout le territoire (153 commerces pour 1 000 habitants), en raison de la présence sur son sol du centre commercial Auchan Les Géants.



Centre-ville, Orchies © ADULM

Une évolution positive de l'équipement commercial communal

Depuis 2015, l'équipement commercial des communes s'est très majoritairement renforcé.

Les plus fortes progressions de ce taux concernent des communes du Nord-Ouest métropolitain (Wambrechies, Quesnoy-sur-Deûle, Bondues), de la Pévèle (Cysoing, Ennevelin), des Weppes (Aubers) ou du Nord de la métropole (Neuville-en-Ferrain). Ces évolutions sont généralement liées au développement d'une offre commerciale dans la commune : c'est le cas, par exemple, pour le centre commercial Promenade de Flandres à Neuville-en-Ferrain, ou l'offre renforcée en cafés ou restaurants à Warneton.

La situation métropolitaine est néanmoins marquée par la baisse du taux d'équipement de 8 communes, généralement des villages. Les baisses les plus sérieuses concernent Cobrieux et Escobecques qui ont perdu plus de 10 points de taux d'équipement commercial ; elles ne disposaient cependant que de quelques équipements commerciaux en 2015. Même s'il s'agit généralement de communes qui, par leur taille, sont peu à même de porter une offre commerciale importante, il est nécessaire de rester vigilant sur l'évolution des situations des communes les moins dotées.

Un accès renouvelé à l'offre alimentaire

Le SCOT donne la priorité à l'accès à une offre commerciale de base, principalement alimentaire. Pour évaluer si cet accès s'est amélioré depuis 2015, l'étude du seul taux d'équipement commercial des communes n'est pas suffisante, puisque celui-ci ne prend en compte que l'existence de commerces implantés dans des magasins « physiques ».

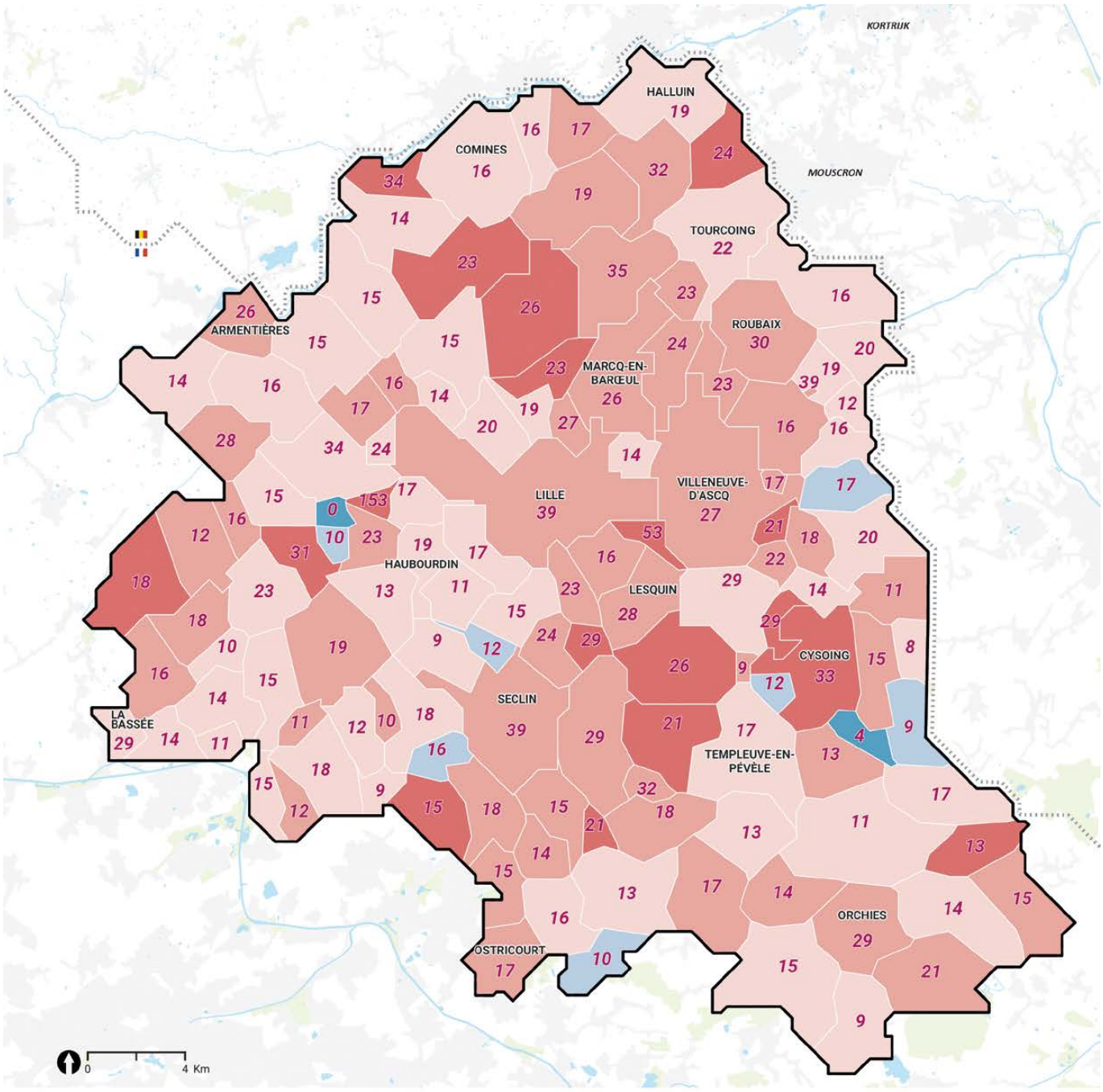
Or, depuis 2015, et notamment depuis les périodes de confinement, on constate une transformation de l'accès des habitants à l'offre alimentaire. Elle se traduit surtout par une diversification des sources d'approvisionnement possibles, dont nombre d'entre elles ne correspondent pas à des magasins traditionnels.

On relève ainsi, au-delà des grandes surfaces généralistes et de l'artisanat commercial (boulangerie, boucherie...), la multiplication de nouveaux formats permettant d'accéder à l'offre alimentaire comme :

- les drives ;
- les livraisons à domicile, par des supermarchés en ligne (ou darkstores), ou même par des producteurs ;
- les nouveaux magasins alimentaires : épiceries, magasins bio, magasins de producteurs ;
- les plateformes d'achats directs entre producteurs et consommateurs (exemples : La Ruche qui dit oui ! , Le courtcircuit.fr) ;
- les Associations pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne (AMAP) ;
- les marchés alimentaires ;
- la vente directe à la ferme.

Ces différents modes d'accès participent ces dernières années à un net renforcement de l'offre alimentaire proposée aux habitants du territoire.

ÉVOLUTION DE L'ÉQUIPEMENT COMMERCIAL DES COMMUNES ENTRE 2015 ET 2020



Évolution du taux d'équipement commercial entre 2015 et 2020
(en points pour 1 000 hab)

- inférieur à -6
- de -6 à 0
- de 0 à +3
- de +3 à +6
- supérieur à +6

Taux d'équipement commercial pour 1 000 habitants en 2020

33

Sources : ADULM 2022, MEL 2022, REE 31/12/2020, BD TOPO® IGN (2021), CLC - UE-SOeS (2018), OSM (2021)

Frontière France/Belgique (Fr/B)

SCOT de Lille Métropole

Novembre 2022

l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

L'ENCADREMENT DU GRAND COMMERCE PAR L'ARMATURE COMMERCIALE

CE QUE DIT LE SCOT…

« Le SCOT vise une répartition plus équilibrée des pôles commerciaux sur le territoire et propose pour cela une armature commerciale.[…] Pour permettre le développement, de ce maillage de proximité, les principes d'action sont : […] contenir à leur niveau actuel les développements commerciaux en entrées de ville […] ; maîtriser l'implantation des développements commerciaux dans les espaces aux caractéristiques monofonctionnelles […] ; travailler à une réelle amélioration de la qualité urbaine, architecturale et environnementale » PADD, page 61.

Pour en savoir plus : cf. SCOT en bref.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Un territoire maillé par de grands centres commerciaux

L'offre commerciale métropolitaine est fortement marquée par sa densité en magasins de plus de 300 m² de surface de vente, que l'on a coutume de dénommer grandes surfaces commerciales.

On dénombre sur le territoire plus d'un million de m² de ces magasins. Cette densité en grandes surfaces atteint 815 m² pour 1 000 habitants et s'avère être plus importante que dans des métropoles comparables comme par exemple Lyon ou Marseille.

	Densité en hypermarchés (magasins de + 2 500 m²) **en m²/1 000 hab.**	Densité commerciale moyenne **en m²/1 000 hab.**
Lille	**163 m²**	**815 m²**
Marseille	**150 m²**	**768 m²**
Lyon	**111 m²**	**654 m²**

Source : Étude Commerce, AID Observatoire, 2020.

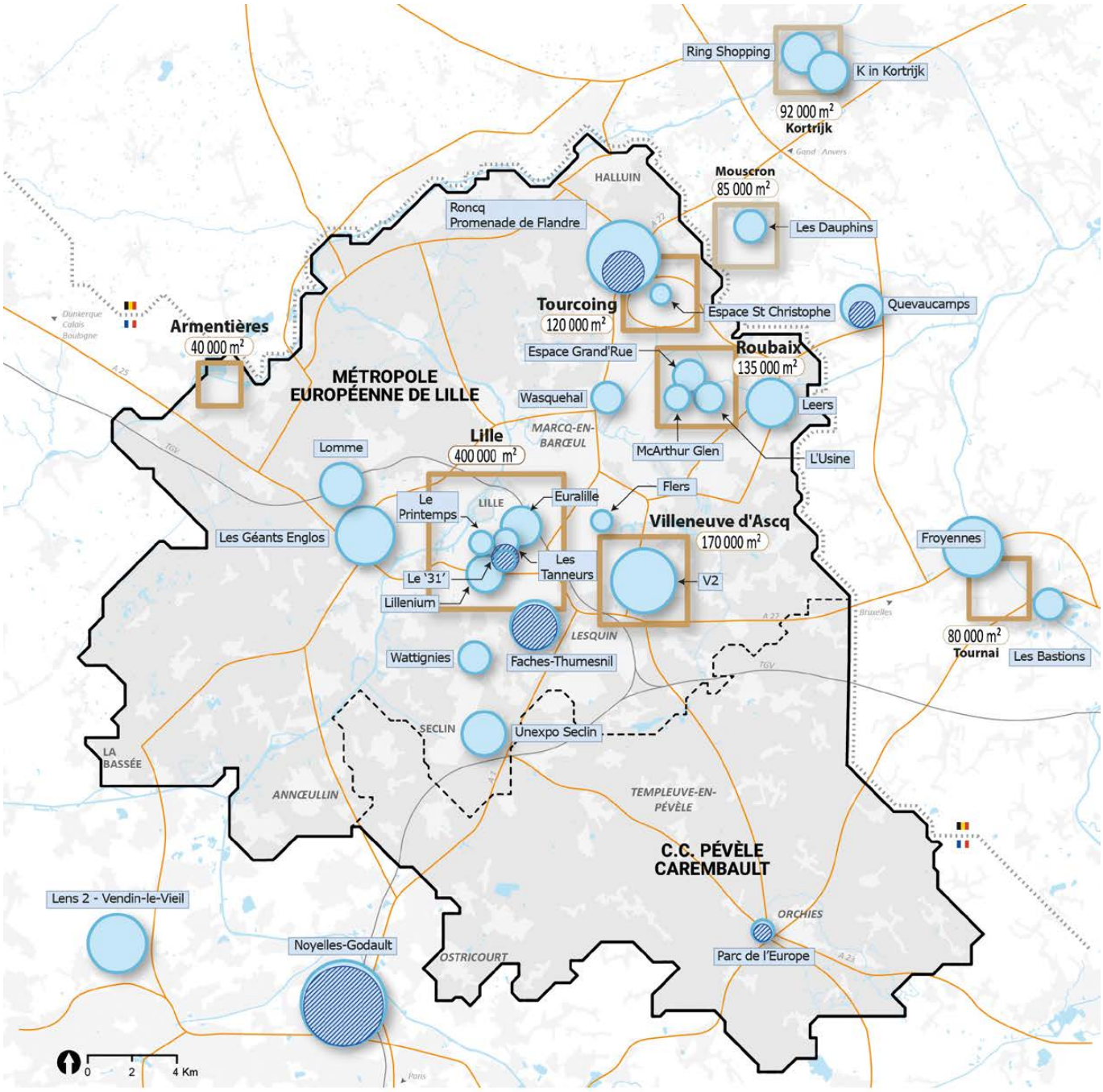
A contrario, le tissu commercial artisanal s'avère moins dense qu'ailleurs : 22 activités commerciales pour 1 000 habitants sur le territoire du SCOT de Lille Métropole contre 25 activités pour 1 000 habitants à Marseille ou 29 activités pour 1 000 habitants à Lyon.

Le maillage général des grands pôles commerciaux (urbains ou périurbains) s'est encore renforcé depuis 2015 avec la création (qui était prévue dans le SCOT) d'un nouveau pôle commercial d'envergure, à savoir Promenade de Flandres (50 000 m²) à Neuville-en-Ferrain. À ce site se sont ajoutés environ 20 000 m² supplémentaires via l'extension du centre commercial de Roncq.

D'autres évolutions notables sont à souligner comme la création du centre commercial Lillénium à Lille Sud et la transformation du centre « Le 31 », en centre-ville de Lille, qui a abouti à une réduction des surfaces commerciales de celui-ci.

Pour le reste, les grands pôles commerciaux métropolitains, urbains ou périurbains, n'ont connu que peu d'évolutions depuis 2015.

LES PÔLES COMMERCIAUX 2020 ET LEURS PRINCIPALES ÉVOLUTIONS DEPUIS 2013 (ESTIMATIONS EN M²)



Pôle commercial structurant

surface de vente en 2020

Centre commercial de plus de 10 000 m² de surface de vente

surface de vente en 2020

surface de vente en 2013

Surface de vente totale du pôle *(m²)*

400 000

200 000

100 000

50 000

10 000

LILLE
400 000 m²

Frontière France/Belgique (Fr/B)

SCOT de Lille Métropole

Limite d'EPCI

Sources : ADULM 2022, MEL 2022, BD TOPO® IGN (2021), CLC - UE-SOeS (2018), OSM (2021)

Novembre 2022

l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

La dynamique commerciale a ralenti depuis 10 ans

Les grands projets commerciaux qui modèlent le paysage du grand commerce métropolitain sont soumis à autorisation commerciale (pour les projets de plus de 1 000 m² de surface de vente) de la Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC).

L'analyse de l'activité de cette dernière est un bon indicateur non seulement de la pression commerciale existante sur un territoire, mais aussi de la manière dont elle est encadrée.

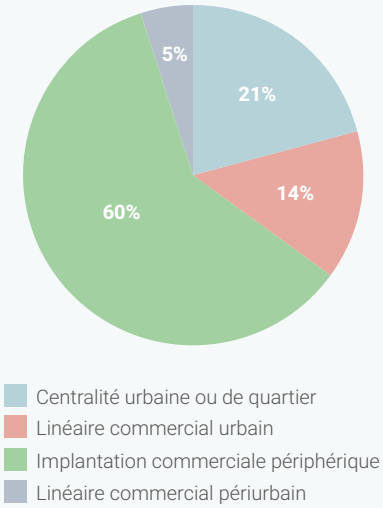
Depuis 11 ans, la demande commerciale a diminué d'un quart par rapport à la période précédente. Elle atteint 358 000 m² entre 2010 et 2020, alors qu'elle a été de près de 500 000 m² durant la période 2000-2009.

Depuis 2010, de grandes opérations comme, par exemple, Promenade de Flandres (46 150 m²) ou Lillénium (27 700 m²) ont été examinées en CDAC. Mais ces grands projets masquent l'importance cumulée de nombreuses autres demandes de créations de surfaces commerciales : développement du centre commercial de Roncq, développement des abords du centre commercial V2 de Villeneuve d'Ascq ou encore développement du centre commercial Unexpo à Seclin.

Ces surfaces demandées se répartissent dans des espaces variés, dont un certain nombre correspond aux recommandations de localisations préférentielles du SCOT. Sont ainsi proposés par le SCOT les projets situés en ville, dans des sites de renouvellement urbain ou le centre Promenade de Flandres à Roncq-Neuville-en-Ferrain (seule exception de centre commercial périurbain souhaité).

Si on examine cette répartition des projets demandés par rapport à leur localisation, on constate que la majorité (65%) de ceux-ci concernent des localisations que le SCOT ne souhaite pas voir se développer (catégories des « implantations commerciales périphériques » et des « linéaires commerciaux périurbains »).

Répartition des projets commerciaux demandés selon leur secteur d'implantation en nombre

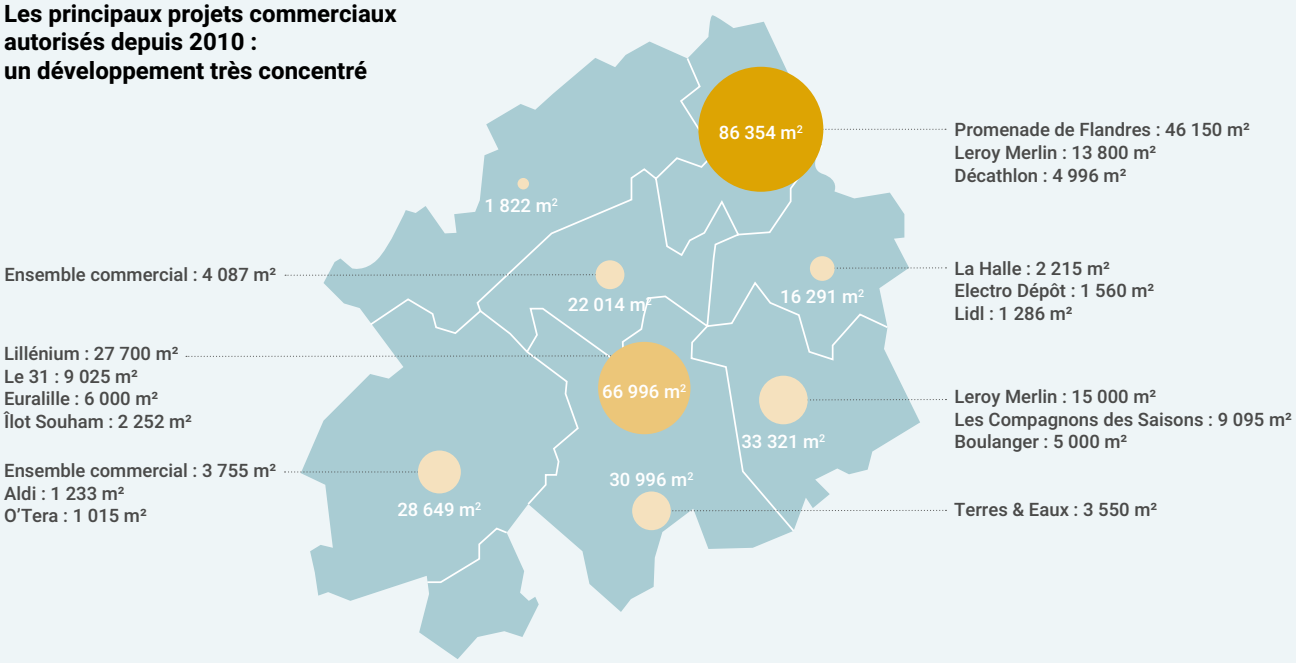


Source : CDAC. Traitement : ADULM.

Les projets correspondant à des localisations préférentielles du SCOT ne représentent in fine que 35% des demandes exprimées.

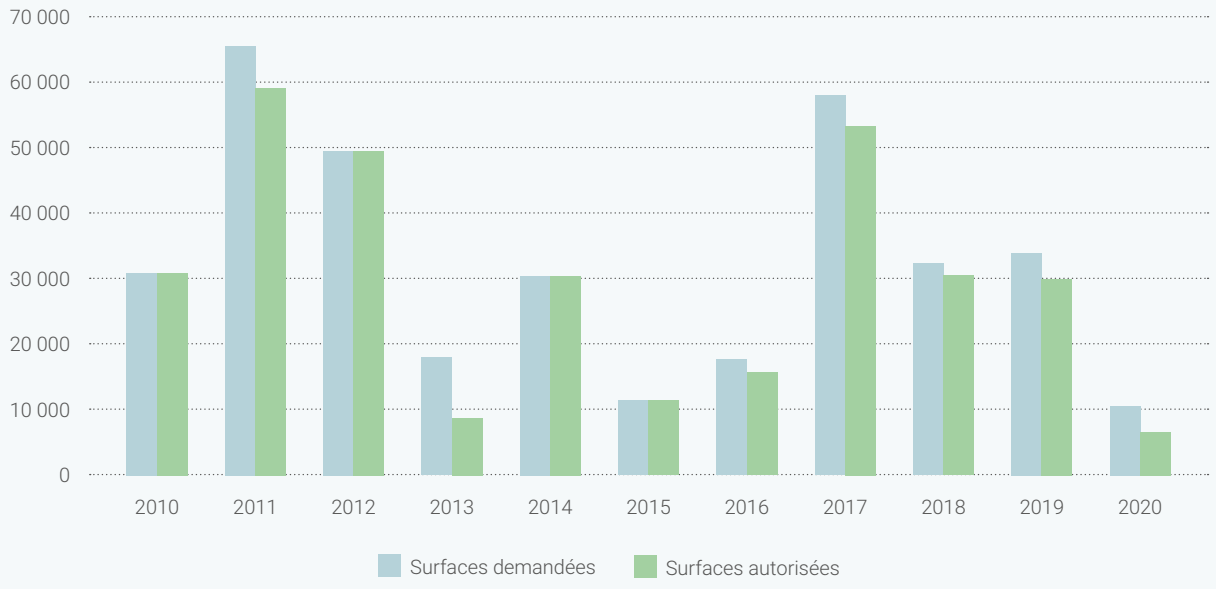
La lecture de la répartition des surfaces demandées selon leur localisation confirme ce constat : un quart des surfaces est compatible avec les orientations du SCOT (près de 100 000 m² pour 27% des surfaces demandées), et les autres surfaces demandées, qui représentent souvent un grand nombre de petits projets, sont situées hors des localisations préférentielles du SCOT (258 000 m² pour 73% des surfaces demandées).

Les principaux projets commerciaux autorisés depuis 2010 : un développement très concentré



Source : Étude Commerce, AID Observatoire, 2020 ; ADULM, 2020.

Projets commerciaux en m² soumis à autorisation (CDAC) entre 2010 et 2020 à l'échelle du SCOT



Source : CDAC. Traitement : ADULM.

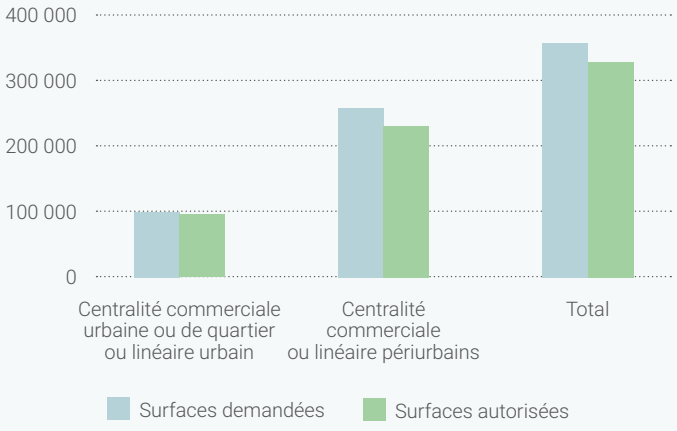
Face à cette situation, l'action des CDAC est donc déterminante dans la sélection des projets. On constate néanmoins que, pendant la période 2010-2020, la demande commerciale en périphérie n'a pas réussi à être véritablement freinée même si sa tendance est à la baisse entre 2015 et 2020 (69% des surfaces demandées entre 2015 et 2020 contre 83% entre 2010 et 2020).

Le taux d'autorisation des dossiers est de 90%, avec une différence sensible entre les projets situés en milieu urbain (97% de taux d'autorisation) et les projets prenant place dans des sites périurbains (90%).

Parmi les limites rencontrées à l'action de la CDAC, il est à noter la difficulté à prendre la mesure de l'impact d'un projet commercial isolé, souvent de petite taille, (<5 000 m²) dans un secteur commercial déjà développé.

C'est tout l'enjeu de penser le développement de l'armature commerciale métropolitaine dans son ensemble quand elle se développe à travers de multiples projets diffus.

Surfaces commerciales en m² soumises à autorisation (CDAC) selon leur localisation entre 2010 et 2020 à l'échelle du SCOT



Source : CDAC. Traitement : ADULM.

1

BILAN PAR THÉMATIQUE

3. CONSOMMER

SYNTHÈSE ET PERSPECTIVES



3. CONSOMMER / SYNTHÈSE ET PERSPECTIVES

Le territoire du SCOT de Lille Métropole connaît ces dernières années une forte dynamique commerciale qui se traduit dans l'évolution des emplois associés. Cette dynamique fait écho aux recommandations du SCOT concernant l'accès des habitants aux services et commerce « de base » et à leur intensification en privilégiant « la ville » (au sens du SCOT).

Dans ce contexte, entre 2015 et 2021, commerce et services marchands ont généré plus de 7 000 emplois supplémentaires, soit une hausse de 8% des effectifs salariés de ce secteur. Ceci se traduit par une offre globalement plus dense pour les habitants du territoire. Selon les segments de l'offre, les évolutions sont variées avec comme faits notables : une forte progression du secteur de la restauration, une légère baisse de l'emploi dans les grandes surfaces alimentaires au bénéfice des petits magasins ou de l'artisanat commercial, ou encore un secteur de l'équipement de la personne dont la crise se poursuit avec la perte de 1 700 emplois avec une traduction visible dans le paysage des centres-villes marqué par la fermeture des magasins de prêt-à-porter.

En conséquence, l'observation du taux d'équipement commercial à la commune indique un renforcement positif de l'offre proposée aux habitants sur le territoire, même si des différences géographiques existent notamment entre les secteurs centraux les plus denses et les espaces périurbains ou ruraux, sur lesquels il convient de rester vigilant. Cependant, le développement constaté reste cohérent avec l'armature urbaine définie dans le SCOT. Enfin, la multiplication des nouveaux formats (ventes directes, drive, magasins de producteurs, AMAP...) permet un renforcement de l'offre alimentaire proposée aux habitants du territoire.

Le territoire métropolitain est historiquement marqué par la présence intense et maillée de grandes surfaces commerciales et de grands centres commerciaux (>2 500 m²). C'est une de ses caractéristiques fortes par rapport à d'autres agglomérations telles que Lyon ou Marseille, qui disposent a contrario d'un tissu d'artisanat commercial plus dense. Cette spécificité relative aux grands centres commerciaux s'est même renforcée depuis 2015 avec la création d'un nouveau pôle prévu au SCOT. En effet, « Promenade de Flandres » a vu le jour en 2017 et a été accompagné par des évolutions autour du centre commercial existant à Roncq qui ont fait de ce pôle commercial de périphérie le plus important du territoire.

À travers la CDAC et l'instruction des projets commerciaux « demandés », il est néanmoins notable de souligner que le rythme de demandes de création de ces espaces s'est fortement ralenti entre la période 2000-2009 et 2010-2019 avec une baisse du rythme d'un quart en surface.

Cependant, même si cette dynamique suit une tendance à la baisse confirmée entre 2015 et 2020, force est de constater que ces projets privilégient toujours une implantation en périphérie malgré les recommandations du SCOT en la matière. La CDAC a donc un rôle à jouer en replaçant la réflexion sur le développement de l'armature commerciale métropolitaine dans son ensemble quand elle se développe encore à travers de multiples projets diffus.

Enfin, les années plus récentes sont notamment marquées par des pratiques en évolution, tant au niveau de l'offre proposée que de la demande des habitants et consommateurs. Elles sont à la fois portées par des phénomènes émergents depuis quelques années, mais ont aussi pu être accélérées par la crise sanitaire mondiale et ses impacts. Elles ouvrent des champs d'investigation et des perspectives tant positives que négatives qui seront à questionner dans les années à venir. À titre d'illustration, il est possible d'évoquer :

- le sujet du ré-investissement des espaces urbains, notamment par des activités comme l'alimentaire et les services marchands (restauration notamment) ;
- la montée en puissance du e-commerce qui démultiplie les solutions d'achats, y compris dans l'alimentaire : supermarchés en ligne, plateformes d'achats de producteurs, darkstores... ;
- les liens entre systèmes économiques commerciaux et systèmes logistiques et transports de marchandises ;
- le devenir des grands hypermarchés de périphérie dont l'aménagement, mais également le potentiel foncier pose question dans le cadre prospectif du « Zéro Artificialisation Nette ».

1

BILAN PAR THÉMATIQUE

1. SE LOGER

2. TRAVAILLER

3. CONSOMMER

4. SE DÉPLACER

5. VIVRE DANS UN ENVIRONNEMENT SAIN ET SÉCURE

6. VIVRE ENSEMBLE





Transports en commun, La Madeleine © Alexandre Traisnel / MEL

ACCESSIBILITÉ DE LA MÉTROPOLE AUX ÉCHELLES (INTER)NATIONALES ET EURO-RÉGIONALE

CE QUE DIT LE SCOT…

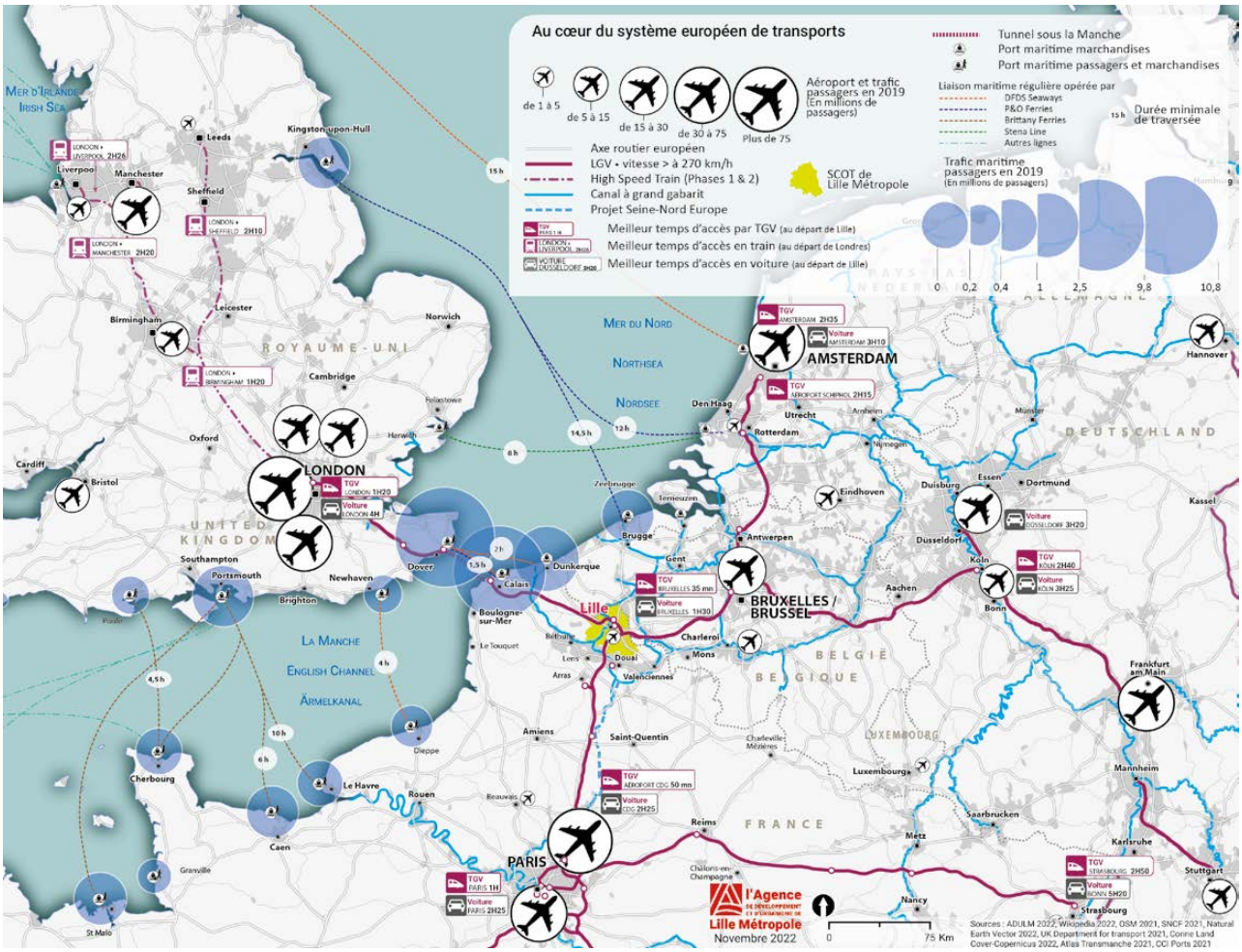
« *Garantir et améliorer l'accessibilité du territoire, rendre les déplacements plus fiables et les réseaux d'infrastructures plus robustes, concilier et sécuriser les différents flux sont des objectifs forts qui contribuent à l'attractivité économique et résidentielle mais répondent également aux enjeux environnementaux et sociaux* » DOO, page 35.

« *La métropole lilloise constitue un hub national et européen […] l'accessibilité des personnes et des marchandises par le réseau autoroutier, ferroviaire, aérien et fluvial depuis et vers l'extérieur est primordiale et à conforter* » DOO, page 37.

Pour en savoir plus : cf. SCOT en bref.

ANALYSE DES RÉSULTATS

AU CŒUR DU SYSTÈME EUROPÉEN DE TRANSPORTS



Une métropole au cœur des systèmes de transport de l'Europe du Nord

Un territoire desservi efficacement par tous les modes de transports

La position stratégique du territoire métropolitain sur les principaux réseaux de transports européens entre Paris et l'Europe du Nord-Ouest lui confère une excellente accessibilité régionale et (inter)nationale par la plupart des modes de déplacements.

Il se situe à la convergence d'un réseau autoroutier non concédé, très dense, à 6 branches qui convergent vers le cœur de l'agglomération, ce qui permet une excellente desserte et une accessibilité directe privilégiée vers une grande majorité de ses centralités.

Le nœud ferroviaire lillois dessert l'agglomération, à la fois en lien avec les principaux pôles régionaux via les services TER et 41 gares et points d'arrêt du territoire, et avec les grandes agglomérations françaises et européennes à travers le hub ferroviaire à grande vitesse « Euraflandres » (Gares Lille-Flandres et Lille-Europe) qui permet d'atteindre Paris en 1 heure, Bruxelles en 35 minutes, Amsterdam en 2h35 ou encore Londres en 1h20. L'offre de service en cars nationaux et internationaux complète cette offre.

Ces liens vers les principales capitales européennes permettent également aux habitants du territoire de profiter des grands aéroports internationaux pour s'ouvrir les portes de la planète. Et cette offre aérienne est localement complétée par la plateforme de Lille-Lesquin pour des destinations en France, vers le Sud de l'Europe et l'Afrique du Nord.

Le réseau de voies d'eau à grand gabarit permet enfin dès aujourd'hui au territoire d'être relié aux grands ports maritimes de la Mer du Nord et au littoral des Hauts-de-France, en attendant l'avènement du projet de Canal Seine Nord Europe permettant la continuité de la liaison Seine-Escaut et attendu d'ici 2030.

Une attractivité régionale importante et toujours plus intense

Cette excellente accessibilité du territoire depuis l'extérieur est une opportunité, mais elle est également fortement contributrice à certains phénomènes comme la métropolisation. En effet, depuis 2008, les déplacements domicile-travail à destination du SCOT de Lille Métropole n'ont pas cessé d'augmenter, avec près de 100 000 déplacements quotidiens provenant de l'extérieur du territoire, ces déplacements entrants sur le territoire ont connu une hausse de 20% en 10 ans. À l'échelle des SCOT voisins, les déplacements les plus nombreux sont en provenance de la Flandre intérieure et du Bassin minier. À noter que pour les déplacements sortants, eux-aussi connaissent une hausse de 13% depuis 2008, avec près de 60 000 navetteurs quotidiens domicile-travail (hors flux belges entrants).

Une gestion dynamique du réseau routier pour une mobilité plus fluide

Une pratique de l'automobile qui continue de croître en échange avec le territoire

Les principaux points d'accès autoroutiers au territoire métropolitain indiquent qu'environ 260 000 voitures entrent et sortent chaque jour du territoire par le réseau autoroutier en 2018, soit une hausse de 4,8% par rapport à 2010 *(moyenne annuelle journalière - sources : DREAL et DIR Nord*).

Ces volumes de trafic sont importants, et même si elle est nettement moindre que dans les années 1990 et 2000, la dynamique d'évolution reste conséquente. Cette densité de circulation voitures et poids lourds sur un réseau cumulant des fonctions locales, d'échange et de transit, génère quotidiennement des phénomènes de congestion en jour ouvré aux entrées de la métropole. Ceux-ci sont principalement concentrés aux heures de pointe, qui ont cependant tendance à s'étaler. Ils sont moindres en dehors de ces pics, même si des phénomènes d'incidentologie (pluie, travaux...) peuvent engendrer des épisodes de congestion plus ou moins marqués, y compris en journée.

À titre d'exemple, l'autoroute A1 est une des plus chargée de France. Près de 115 000 véhicules l'empruntent quotidiennement au droit de Phalempin (*moyenne annuelle journalière - sources : DREAL et DIR Nord*). Entre 2010 et 2018, sa fréquentation a augmenté de 4%. Mais c'est l'autoroute A25 qui connaît depuis 2010 l'évolution la plus marquée avec plus de 10% d'augmentation, même si le volume de véhicules qui l'emprunte est moins important, de l'ordre de 70 000 véhicules par jour au droit d'Armentières.

Il est enfin à noter qu'après les fluctuations connues pendant l'année 2020 avec la crise sanitaire mondiale et les différents confinements et reconfinements, en 2021, le trafic automobile en accès à la métropole est globalement revenu à ses niveaux de 2019.

Cette circulation très intense a bien évidemment des conséquences notables sur le territoire en termes de congestion, ou encore de pollutions sonores et atmosphériques.

Des projets pour réguler les trafics routiers

Au-delà et en parallèle des ambitions en matière de report modal et de changements de comportements, de nombreux projets visent à permettre une meilleure régulation du trafic, une amélioration de sa sécurité et de ses impacts environnementaux.

En lien avec les préconisations formulées dans le SCOT, la modération globale des vitesses qui se met en place sur le réseau routier structurant depuis 2010, ou encore la régulation dynamique des vitesses et des entrées sur l'autoroute qui ont débuté sur l'autoroute A25 en 2016, sont autant d'éléments qui contribuent à améliorer le confort des usagers concernés en améliorant la régularité de leurs temps de parcours.

D'autre part, il existe, en complément aux offres alternatives ferrées existantes dans le corridor de chaque axe d'entrée de la métropole (TER, TERGV), des pistes pour améliorer la gestion des circulations routières en accès au territoire dans les années à venir : les projets de voies réservées au covoiturage et/ou aux transports collectifs sur les autoroutes A1 et A22 à l'étude par l'Etat et les autorités organisatrices de la mobilité, ou encore le projet de « péage positif » (ou écobonus mobilité) envisagé par la Métropole Européenne de Lille.

Un « hub » de mobilités aux enjeux régionaux et européens

Le transport ferroviaire à grande vitesse et la libéralisation du transport par cars : une situation privilégiée à conforter

Le territoire du SCOT de Lille Métropole bénéficie d'une desserte à grande vitesse dense aujourd'hui, essentielle à son attractivité, notamment à travers le « hub » Euraflandres. En effet, Lille-Flandres est la deuxième gare, hors Ile-de-France, la plus fréquentée de France pour la grande vitesse (2019). Plusieurs gares du territoire accueillent des services à grande vitesse (Lille-Flandres, Lille-Europe, Roubaix, et Tourcoing). Près de 17 millions d'usagers les ont fréquentées en 2018, soit une hausse de 4,4% par rapport à 2015. Cette augmentation est en partie due à l'arrivée de la grande vitesse à Tourcoing ; en effet, celle-ci est passée de 45 000 usagers à 560 000 entre 2015 et 2018.

Le pôle Euraflandres permet d'offrir aux habitants du territoire, et au-delà, une connexion simple et accessible à une échelle nationale et européenne. En 2022, une cinquantaine de trains quotidiens desservent l'Ile-de-France, dont plus d'une vingtaine vers la gare de Paris Nord. De nombreuses autres liaisons sont proposées, dont près d'une quinzaine par jour pour se rendre à Bruxelles ou en Province. La gare Lille-Europe étant située sur la ligne Eurostar entre Londres et Bruxelles, une demi-douzaine de services quotidiens permettent de se rendre en Angleterre.

Ce hub en cœur d'agglomération constitue une véritable attractivité pour le territoire tant d'un point de vue économique que touristique. Celle-ci devrait en outre être renforcée en tant que réponse écologique à la mobilité « longue distance ». En effet, un arrêté est attendu en application de la loi « Climat et Résilience » qui devrait interdire les vols intérieurs lorsque le trajet en TGV est inférieur à 2h30.

Depuis l'ouverture à la concurrence du transport par cars en août 2015, de nombreuses liaisons nationales et internationales se sont développées à partir de Lille. Cet autre moyen de se déplacer à grande échelle constitue une alternative intéressante et financièrement plus abordable pour les trajets « longue distance ». Après plusieurs années d'évolution et de stabilisation de marché, celui-ci est aujourd'hui dominé en France par les opérateurs FlixBus et Blablacar. En 2019, la mobilité par autocars inter-régionaux représentait près de 850 départs quotidiens en France, mais cette offre a connu une forte baisse suite à la pandémie de 2020, en baissant à 392 départs quotidiens. En 2019, la fréquentation de ces lignes représentait près de 11 millions de passagers redescendue à 4,5 millions en 2021.

Le principal point de desserte de l'agglomération est situé au pied de la gare Lille-Europe. Depuis 2017, l'offre de déplacements par cars au départ de Lille s'est recentrée (cf.. étude *État des lieux et évolution des services de cars inter-régionaux en Hauts-de-France* - ADULM) autour des grandes métropoles européennes et françaises : Paris, Lyon, Nantes, Bordeaux, Bruxelles, Gand, Londres, Amsterdam… En 2022, l'offre est quasiment identique en volume à 2017, même si elle s'est diversifiée en termes de destinations.

Un opérateur spécifique (Flibco) dessert les aéroports de Zaventem et Charleroi au départ de Lille-Europe avec une offre de près d'une douzaine de bus par jour.

Le réseau ferré régional : un levier clé pour répondre aux enjeux de déplacements dans l'aire métropolitaine lilloise

Le transport ferroviaire présente déjà une offre très performante sur le territoire via les services TER convergeant depuis l'ensemble du territoire régional vers le nœud de de la gare Lille-Flandres avec une offre de près de 500 trains par jour.

Cette configuration et le niveau d'offre existant a cependant aujourd'hui atteint ses limites en termes de nombre de services potentiels aux heures de pointe. En effet, il existe de fortes contraintes d'exploitation liées aux entrées/sorties de la gare de Lille-Flandres en « cul-de-sac » et la plupart des voies ferrées pénétrantes sont calibrées à une voie par sens ne permettant pas de séparer trains lents et trains rapides. La présence de bifurcations ferroviaires non dénivelées et de nombreux passages à niveaux complexifient également la gestion du réseau, même si des marges existent en dehors des heures de pointe ou sur la capacité des matériels roulants utilisés.

Par contre, le territoire est finement maillé avec 42 gares actives qui l'irriguent et dont les plus importantes proposent des niveaux d'offre supérieurs à 30 dessertes quotidiennes. L'offre journalière globale du territoire fait état de près de 2 000 arrêts de trains par jour, soit une hausse de l'offre de près de 10% depuis 2008. En 2018, on comptait ainsi 34 millions de montées et descentes en moyenne sur le réseau TER du territoire du SCOT de Lille Métropole avec une concentration forte sur le cœur métropolitain qui passe de 18 millions de montées et descentes en 2008 à 25 millions en 2018, soit une hausse de l'ordre de 40%.

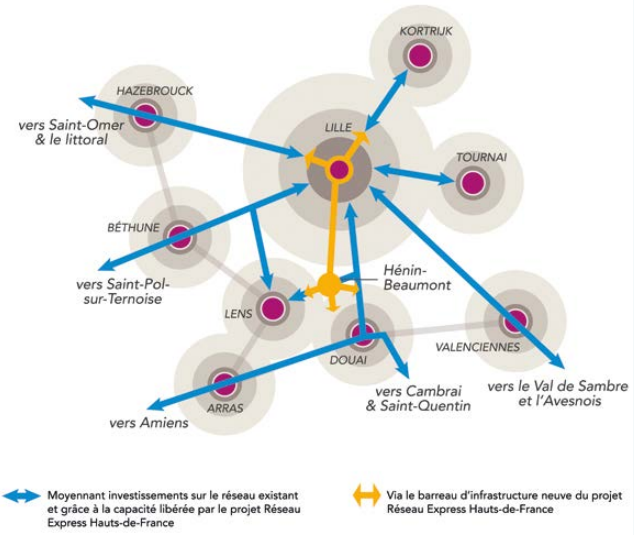
Depuis le début des années 2000, une spécificité régionale consiste en l'existence de liaisons ferroviaires à grande vitesse (dites TERGV) mettant notamment en relation l'agglomération

lilloise avec le littoral régional (environ 20 services par jour), mais aussi avec Arras et Amiens à Lille-Flandres ou Lille-Europe (environ 20 services par jour).

Le SCOT avait inscrit des objectifs forts pour s'appuyer sur le réseau ferroviaire en confortant l'étoile ferroviaire lilloise et en renforçant les liaisons entre Lille et l'ancien bassin minier. En effet, les effets de la métropolisation et l'intensité des flux en lien avec le territoire métropolitain montrent le potentiel en termes de flux quotidiens et de déplacements domicile-travail qui pourraient trouver leur place dans un système ferré performant et ainsi alléger les flux routiers.

C'est dans ce cadre qu'un projet de service express métropolitain de l'étoile ferroviaire de Lille (s'appuyant en partie sur l'ancien projet de Réseau Express Grand Lille) est aujourd'hui à l'étude entre les différents acteurs ferroviaires et autorités organisatrices de la mobilité du territoire (État, Région Hauts-de-France, SNCF et Métropole Européenne de Lille).

Un doublement des fréquences par sens en heures de pointe



Source : SNCF Réseau.

La concrétisation de ce projet permettrait un véritable « choc » d'offre ferroviaire avec doublement des trains offerts aux heures de pointes (jusqu'à 8 trains par heure et par sens sur certaines branches), réouverture potentielle de la ceinture ferroviaire lilloise ouest (avec la création de nouveaux arrêts, dont par exemple Pont Supérieur), l'installation d'une nouvelle halte à la Porte de Postes, ou bien encore avec une nouvelle gare souterraine sous celle de Lille-Flandres. Cet ambitieux projet est parfaitement en ligne avec les ambitions du SCOT sur le sujet.

Une plateforme aéroportuaire complémentaire aux autres modes et aux grands aéroports parisiens et bruxellois

L'aéroport de Lille-Lesquin est le 13ème aéroport français en termes de fréquentation. Il a vu passer plus de 2 millions de passagers en 2019, traduisant une importante évolution hausse de près de 30% entre 2016 et 2019. Celle-ci s'explique notamment par un développement de l'offre et des destinations qui sont essentiellement tournées vers le Sud de la France et de l'Europe ainsi que l'Afrique du Nord. Cette offre est complétée par des lignes aériennes saisonnières spécifiques. 6 opérateurs aériens sont actuellement présents. Le rôle de la plateforme aéroportuaire de Lille-Lesquin est à envisager en complémentarité des aéroports parisiens et bruxellois, facilement accessibles depuis la métropole via la grande vitesse ferroviaire et qui proposent une offre dense à l'échelle de l'ensemble de la planète.

La situation du transport aérien a cependant fortement évolué depuis 2019 avec un effondrement des trafics directement en lien avec la crise sanitaire mondiale de 2020. Au niveau national, le nombre de passagers était encore en 2021 de près de 60% inférieur au niveau de 2019. Concernant spécifiquement Lille-Lesquin, sa fréquentation était de 1,2 million de passagers en 2021, soit 40% de moins qu'en 2019. Une dernière incertitude pèse enfin sur l'avenir des liaisons aériennes nationales de moins de 2h30 auxquelles la loi « Climat et Résilience » devrait mettre un terme pour reporter les voyageurs vers la grande vitesse ferroviaire afin de décarboner ces trajets.

Ce sont autant d'éléments qui viennent questionner le projet de modernisation de l'aéroport inscrit dans la concession de service public attribuée en 2020 avec l'ambition de refondre l'aérogare actuelle et de porter le trafic à 4 millions de passagers par an en 2040, tout en contenant l'augmentation du nombre de mouvements d'avions.

Enfin, le SCOT mettait l'accent sur l'amélioration de la desserte et de l'accessibilité de l'aéroport. Depuis 2015, celle-ci a évolué favorablement notamment par la mise en œuvre d'une ligne régulière entre le terminus du métro « 4 Cantons » et l'aérogare en complément de la navette « historique » circulant depuis Lille-centre, dont le renforcement de la fréquence est inscrit dans la concession de service public du gestionnaire de l'aéroport. À plus long terme, d'une part, une ligne de bus à haut niveau de service (inscrite dans le SDIT de la MEL) est attendue, et d'autre part, une variante de tracé du barreau central du projet de Service express métropolitain pourrait à terme desservir l'aérogare en la mettant aussi bien en lien avec le cœur d'agglomération qu'avec le bassin minier.

Vers plus de multimodalité pour le transport de marchandises en accès à la métropole lilloise

Des modes alternatifs à la route déjà présents et présentant un fort potentiel

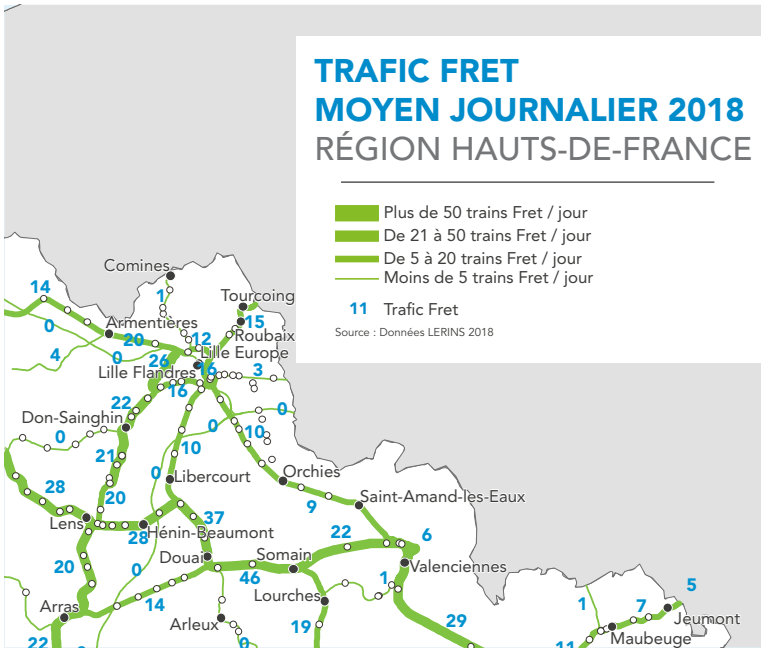
Le transport de marchandises en accès au territoire métropolitain peut s'appuyer sur une densité de réseaux très importante sur les différents modes : fluvial, ferroviaire et autoroutier.

Outre sa position stratégique au cœur de la « méga-région » Paris-Londres-Rhin, la métropole est également au carrefour d'importants flux qui la traversent. Le transport de marchandises reste très majoritairement routier en France et en région, avec près de 90% des flux de marchandises transportés, et cette proportion ne cesse d'augmenter depuis les années 2000. Cet usage majoritaire du mode routier génère des surcoûts économiques et environnementaux importants. En lien avec le territoire métropolitain, une enquête a été réalisée par les services de l'État en 2018 qui a montré qu'un véhicule sur 6 entrant et/ou sortant de la MEL était un poids lourd, soit environ 60 000 par jour ouvré. Les analyses montrent également que 6 poids lourds sur 10 entrant ou sortant du territoire étaient en transit.

Comme le montre la comparaison avec plusieurs pays européens comme la Belgique ou les Pays-Bas (respectivement 77% et 51% de part modale routière), cette évolution n'est cependant pas inéluctable notamment au vu du potentiel de transfert modal en lien avec le territoire métropolitain.

En effet, le territoire métropolitain possède de nombreux atouts pour enclencher un report modal sur les modes de transport alternatifs à la route même s'il est indispensable d'être attentif au fait que pour être transférés sur des modes alternatifs, les flux de marchandises concernés doivent être réguliers, organisés, massifiables et que toutes les filières économiques ne sont pas éligibles. Enfin, les trajets à réaliser doivent être suffisamment longs pour trouver une rentabilité économique.

L'infrastructure ferroviaire étoilée et les plateformes multimodales en lien avec le territoire (Lomme Délivrance, Dourges...) sont des facteurs clés à valoriser pour développer l'usage du fret ferroviaire, et tenter d'atteindre l'objectif national visé à l'horizon 2030, soit le doublement de la part modale ferroviaire. La région Hauts-de-France est par ailleurs une des régions françaises avec le plus fort taux d'utilisation du fret ferroviaire dont une partie passe par le territoire métropolitain. Sur le mode ferroviaire, un point d'attention sur l'« effet frontière » devra cependant être abordé à une échelle élargie.



Source : SNCF.

Répartition modale du transport de marchandises en Europe

	2002			2012			2019			Évolution 2002-2019 (%)		
	Route	Fer	Fleuve	Route	Fer	Fleuve	Route	Fer	Fleuve	Route	Fer	Fleuve
UE 28	75,5	18,3	6,2	74,6	18,5	6,8	77,4	17	5,6	1,9	-1,3	-0,6
Allemagne	66,3	18,8	14,9	70,8	19,1	10,1	73,4	18,7	8	7,1	-0,1	-6,9
Belgique	77,5	10,7	11,8	72,2	11,4	16,4	76,6	12	11,4	-0,9	1,3	-0,4
France	77,7	19,1	3,1	86,2	10,8	3	87,9	9,7	2,4	10,2	-9,4	-0,7
Luxembourg	90,7	5,6	3,7	84	7,1	8,9	85	6,9	8,2	-5,7	1,3	4,5
Pays-Bas	63,3	3,3	33,4	46,7	6,1	47,2	50,9	6,3	42,7	-12,4	3	9,3
Royaume-Uni	89,7	10,2	0,1	87,8	12,1	0,1	90,8	9,1	0,1	1,1	-1,1	0

Source : Eurostat.

D'autre part, le mode fluvial présente d'ores et déjà un fort potentiel à travers les canaux irriguant la métropole et ses interfaces gérées par Ports de Lille. En 2021, le trafic fluvial du territoire représentait plus de 1,6 million de tonnes de marchandises, en hausse de près de plus de 35% depuis 2015.

Afin de répondre aux enjeux de pollution et de santé environnementale visées par l'ensemble des acteurs locaux et nationaux, le report modal des marchandises vers les modes alternatifs ne pourra par ailleurs se concrétiser qu'en mobilisant les systèmes et acteurs économiques privés et publics concernés. En effet, ceux-ci doivent s'interroger à la fois sur les possibilités de massification des différentes filières économiques en fonction des différentes échelles (locale, région, monde) dans lesquelles elles se développent et sur les outils nécessaires pour les concrétiser. Ce sont par des projets communs et partenariaux que ces acteurs pourront répondre aux besoins des acteurs économiques de la logistique. La localisation du foncier économique à proximité des réseaux alternatifs et de leurs interfaces est également un sujet essentiel. Ces dynamiques sont par exemple mises en avant dans la délibération sur la logistique et le transport de marchandises adoptée par la Métropole Européenne de Lille en décembre 2021 et dans son projet de Plan de mobilité arrêté en juin 2022.

Les projets à valoriser pour développer les modes de transports alternatifs à la route sont protéiformes et peuvent prendre des formes organisationnelles ou des appuis financiers aux modes alternatifs, ou encore, dans certains cas, nécessiter des investissements physiques majeurs en infrastructures à l'instar, par exemple, du projet régional de Canal Seine Nord Europe (CSNE).

Le CSNE, un projet d'aménagement économique majeur d'envergure régionale source d'opportunités pour le territoire

Les hiérarchies portuaires maritimes européennes et mondiales et les hubs structurants (Rotterdam, Anvers, façade littorale Hauts-de-France...) se renforcent de plus en plus. D'autre part, la connexion du territoire avec les liaisons ferroviaires allemandes (port de Duisbourg) et les nouvelles routes de la Soie est de plus en plus stratégique. La connexion à ces points d'entrée massifiés des réseaux économiques mondiaux est un enjeu d'envergure pour les activités économiques de la métropole.

Dans ce cadre, la continuité hydrographique entre les bassins de l'Escaut et le bassin parisien via les Hauts-de-France avec un réseau fluvial au grand gabarit sera assurée d'ici moins de 10 ans à travers le projet de Canal Seine Nord Europe. Sa mise en œuvre ouvre des perspectives importantes de développement à l'échelle régionale et inter-régionale et renforcera encore les possibilités de report modal, notamment pour les flux traversant actuellement le territoire en transit.

Cependant, cette méga-infrastructure et sa valorisation n'ira pas de soi et ne sera pas « automatique ». En effet, elle devra s'accompagner de stratégies privées et publiques permettant de la valoriser au mieux : tendre à terme vers la mise au grand gabarit et la continuité de l'ensemble de la liaison (même si celle-ci peut être progressive vers le très grand gabarit, notamment en ce qui concerne le relèvement des ponts au-delà de 5,25 mètres), internaliser les coûts du mode routier (Ecotaxe ou autre dispositif...), viser une massification stratégique des flux en profitant des plateformes en lien avec le territoire et mettre à l'œuvre des organisations et gouvernances publiques et privées adaptées pour maximiser le recours aux modes alternatifs.

SE DÉPLACER AU SEIN DU TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN EN MODE MOTORISÉ

CE QUE DIT LE SCOT…

« Pour répondre aux besoins de mobilité interne des habitants de la métropole lilloise, la fiabilité et les capacités des transports urbains, périurbains et ferroviaires doivent être renforcées. Concrètement, le SCOT s'engage à créer les conditions propices pour : accélérer la baisse du trafic automobile interne pour une part modale de la voiture à près de 40% ; privilégier une progression importante des transports collectifs afin de doubler leur part modale d'ici les vingt prochaines années et atteindre près de 20% ; développer l'utilisation des modes doux avec un objectif de 40% de part modale dont environ 8% pour le vélo » PADD, page 35.

« L'important est d'améliorer la lisibilité du réseau de transports collectifs, sa fiabilité et sa robustesse pour permettre aux transports collectifs urbains d'être plus concurrentiels » DOO, page 44.

Pour en savoir plus : cf. SCOT en bref.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Évolution de la mobilité motorisée au sein du territoire

Entre 2006 et 2016, des évolutions favorables pour les transports collectifs contrebalancées par un usage accru de la voiture

La mobilité au sein du territoire métropolitain est restée stable autour de 4 déplacements par jour et par personne entre 2006 et 2016. Le nombre de déplacements global réalisé par les habitants a quant à lui légèrement augmenté en lien avec l'augmentation de la population sur cette période.

Concernant les transports collectifs, à l'échelle du SCOT, en 2006 ils représentaient 9,5% des déplacements ; ils ont augmenté et atteint 10,5% en 2016. Sur cette période, plus de 20 000 utilisateurs quotidiens supplémentaires les utilisent. Ces évolutions illustrent la réponse aux efforts des dernières années sur l'amélioration de l'offre et l'attractivité des réseaux de transports collectifs.

De son côté, l'usage de la voiture a connu une augmentation de 1 point pour atteindre 58% de part modale à travers notamment une hausse de la voiture utilisée en tant que conducteur. Celle-ci fait suite à un phénomène de baisse qui avait été observé entre 1998 et 2006. Cette hausse est le produit d'un triple effet générationnel : les personnes âgées du territoire sont plus nombreuses, se déplacent plus qu'auparavant, et en utilisant de plus en plus leur voiture. En parallèle, les jeunes actifs ont tendance à rationaliser leurs déplacements en voiture, mais dans des proportions moindres. En conséquence, le volume global de kilomètres parcourus a augmenté mais grâce au progrès technologique des véhicules, les émissions de polluants associées ont baissé et les gaz à effet de serre engendrés par le trafic automobile des résidents du territoire ont légèrement augmenté (+5%).

En termes d'impact environnemental, il est à noter que la voiture utilisée « seul » émet en moyenne 205g équivalent CO_2 par kilomètre, 163g si on intègre que le taux d'occupation des véhicules est de 1,3 personne par véhicule. En comparaison, un déplacement en transports collectifs émet en moyenne 30g équivalent CO_2 par kilomètre.

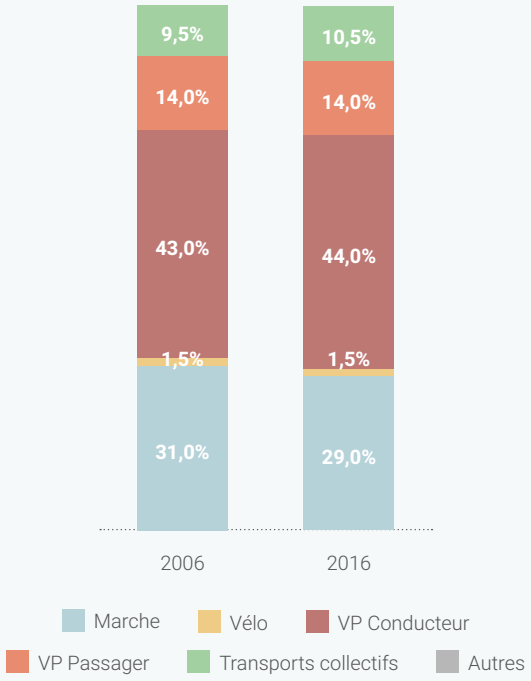


TER en gare de Templeuve © ADULM



Parking-relais à la station de métro Les Prés, Villeneuve d'Ascq © Vincent Lecigne / MEL

Mobilité des habitants : évolution des parts modales entre 2006 et 2016 à l'échelle du SCOT



Source : ED 2016 MEL. Traitement : ADULM.

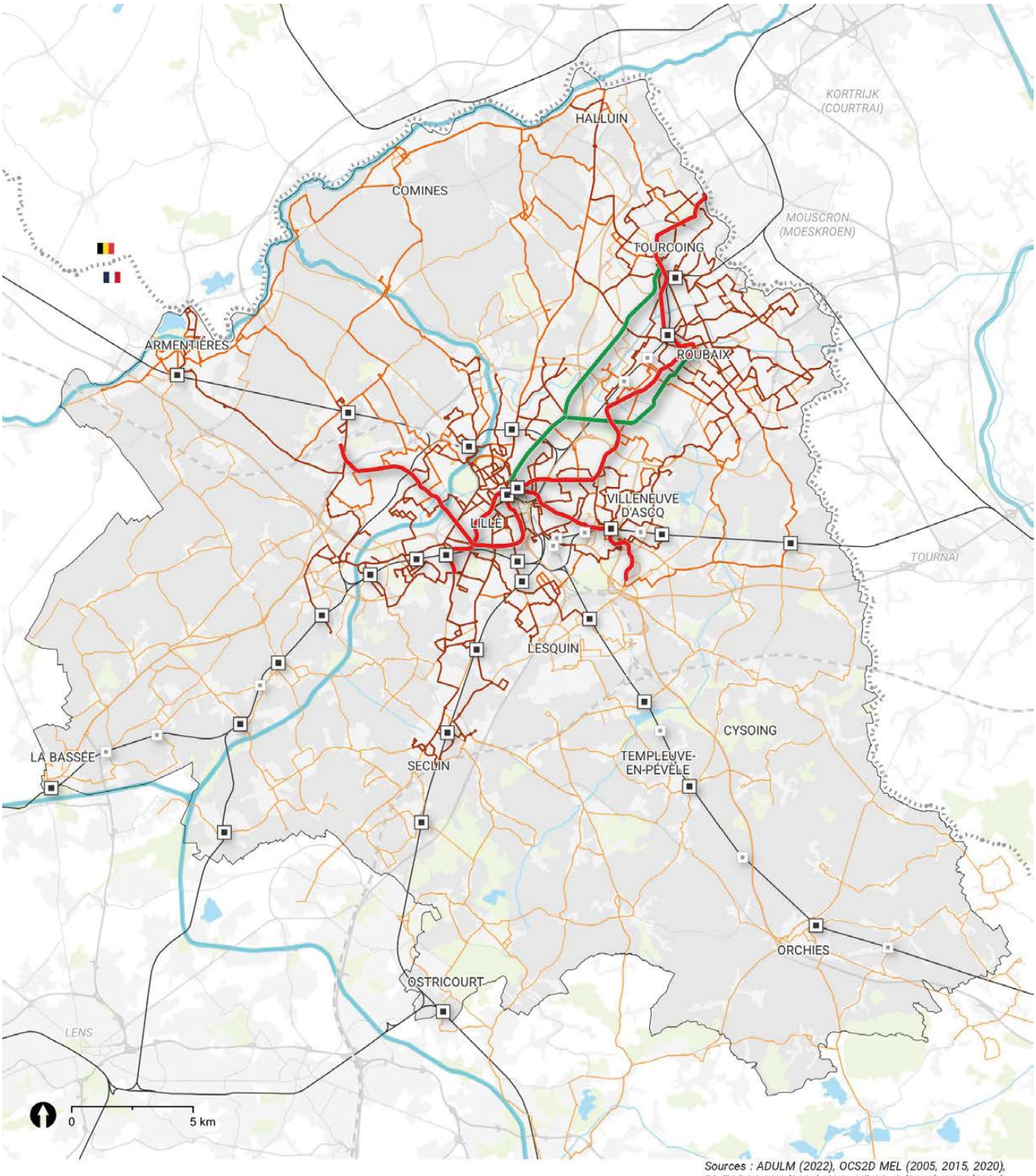
Contexte national et comparaison avec d'autres agglomérations

Au vu de ces données et évolutions, il est légitime de se questionner sur la comparaison avec d'autres métropoles françaises en gardant à l'esprit que la mobilité et les pratiques modales des habitants sont multiples et que divers facteurs exogènes ou endogènes peuvent les expliquer. Les agglomérations sont notamment très dépendantes des poids démographique et économique, de leur forme (concentrique comme l'agglomération lyonnaise ou polycentrique comme l'agglomération lilloise) de leur couverture en transports et de leur densité, mais aussi par exemple du poids de la ville-centre et des contraintes de stationnement existantes. À titre d'illustration :

- à Toulouse Métropole, en 2013, la part modale de la voiture individuelle était de 60% (13% en transports collectifs), quand elle était de l'ordre de 67% à Dunkerque en 2015 (5% en transports collectifs) et de 63% à Rouen en 2017 (9% en transports collectifs) sur leur territoire de SCOT ;
- d'autres métropoles qui ont pu connaître de fortes actions en matière de mobilité alternatives dès les années 1980 se distinguent par une part modale de la voiture plus modeste : à Nantes, celle-ci était de 53% en 2015 avec 13% de part modale en transports collectifs ; à Lyon, sur le périmètre de son SCOT, la part modale de la voiture était de 44% en 2015 avec 19% de transports collectifs.

À l'échelle nationale, entre 2008 et 2019, la tendance est globalement en baisse pour l'usage de la voiture individuelle, qui passe de 65% en 2008 à 63% en 2019 (*Enquête nationale sur la mobilité des personnes - 2019*). La métropole lilloise connaît en réalité une part modale de la voiture dans la moyenne des agglomérations entre 100 000 et 2 millions d'habitants qui s'élève à 58,5%.

LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS MÉTROPOLITAINS



Sources : ADULM (2022), OCS2D MEL (2005, 2015, 2020), BD TOPO® IGN (2021), CLC - UE-SOeS (2018), OSM (2021)

Offre en transports collectifs

Offre très performante
- Ligne de tramway
- Ligne de métro

Offre performante
- Ligne proposant au moins 100 passages par jour
- Gare proposant au moins 30 dessertes par jour

Offre de maillage
- Ligne proposant entre 50 et 100 passages par jour
- Gare proposant moins de 30 dessertes par jour

Offre complémentaire
- Ligne proposant moins de 50 passages par jour

- Frontière France/Belgique (Fr/B)
- Limite du SCOT
- Réseau hydrographique navigable

Novembre 2022 l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

Développer le réseau et l'usage des transports collectifs et conforter le ferroviaire au sein du SCOT

Une amélioration de l'offre et du maillage des transports collectifs urbains

En 2019, l'offre commerciale annuelle proposée sur le réseau de transports collectifs de la Métropole Européenne de Lille était d'environ 37 millions de kilomètres qui se répartissaient ainsi : 12,5 millions pour le métro, 1,5 million pour le tramway et près de 23 pour le réseau de bus. Une évolution de l'offre kilométrique qui est en hausse de 10% depuis 2010, mais qui a connu une baisse de l'ordre de 5% par rapport à 2015 avec une rationalisation de l'offre bus du territoire.

La fréquentation du réseau urbain Ilevia était en 2019 d'environ 200 millions de voyageurs par an, affichant une progression de 15% depuis 2015. 63% des voyages sont réalisés sur le métro, 30% sur le réseau de bus et 7% sur le tramway.

La Communauté de communes Pévèle Carembault a elle aussi vu son réseau de transports collectifs se densifier, en relation avec la Région Hauts-de-France qui gère les lignes circulant sur son territoire. Différents nouveaux services se sont structurés pour permettre une meilleure accessibilité aux gares de son territoire à travers par exemple le service Pev'ailes. Ce sont près de 4 millions d'usagers qui ont emprunté ces lignes de transports en 2019.

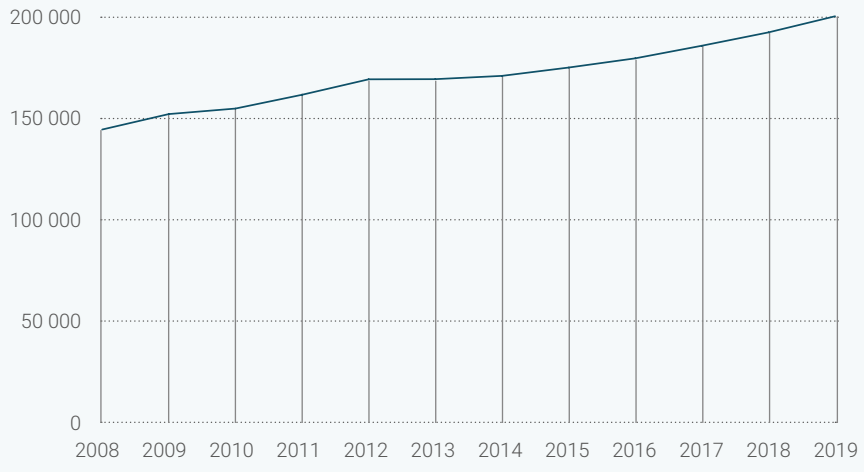
Pour affirmer ses ambitions très fortes en matière de développement de l'usage des transports collectifs, la Métropole Européenne de Lille a adopté son Schéma directeur des infrastructures de transports (SDIT) en juin 2019 ; il a été récemment repris comme fondement de son plan de mobilité arrêté en juin 2022. Celui-ci promeut d'une part les services ferrés en lien avec les territoires voisins à travers une amélioration de l'offre actuelle et le développement d'un projet de Service Express Métropolitain (SEM) autour du nœud ferroviaire lillois, et d'autre part un ambitieux projet de développement des réseaux de transports collectifs urbains à horizon 2035.

Ce schéma se projette dans près d'une trentaine de nouvelles liaisons pour un coût d'investissement de plus de 2 milliards d'euros (hors SEM). En complément des 2 lignes de métro et du tramway existants, 5 nouvelles lignes de tramway y seront développées aussi bien en convergence vers le cœur d'agglomération que sur son Versant Nord-Est. Elles seront notamment accompagnées de 2 lignes de bus à haut niveau de service, d'une série de lianes optimisées, ainsi que de 4 liaisons expresses par cars. À ces nouvelles infrastructures s'ajouteront d'ici 2025 la rénovation du tramway historique dit « Mongy » le long des Grands boulevards, et le renforcement de capacité des 2 lignes de métro automatique.

En lien entre les territoires de la Métropole Européenne de Lille et de la Pévèle Carembault, sous la responsabilité de la Région, des réflexions sont en cours pour remettre en service une liaison rapide entre Orchies et Villeneuve d'Ascq en s'appuyant en partie sur le potentiel de l'ancienne voie ferrée unique Ascq-Orchies et sur un trajet terminal à trouver dans Villeneuve d'Ascq, qui soit mutualisé avec le projet de bus à haut niveau de service (BHNS) prévu dans ce secteur.

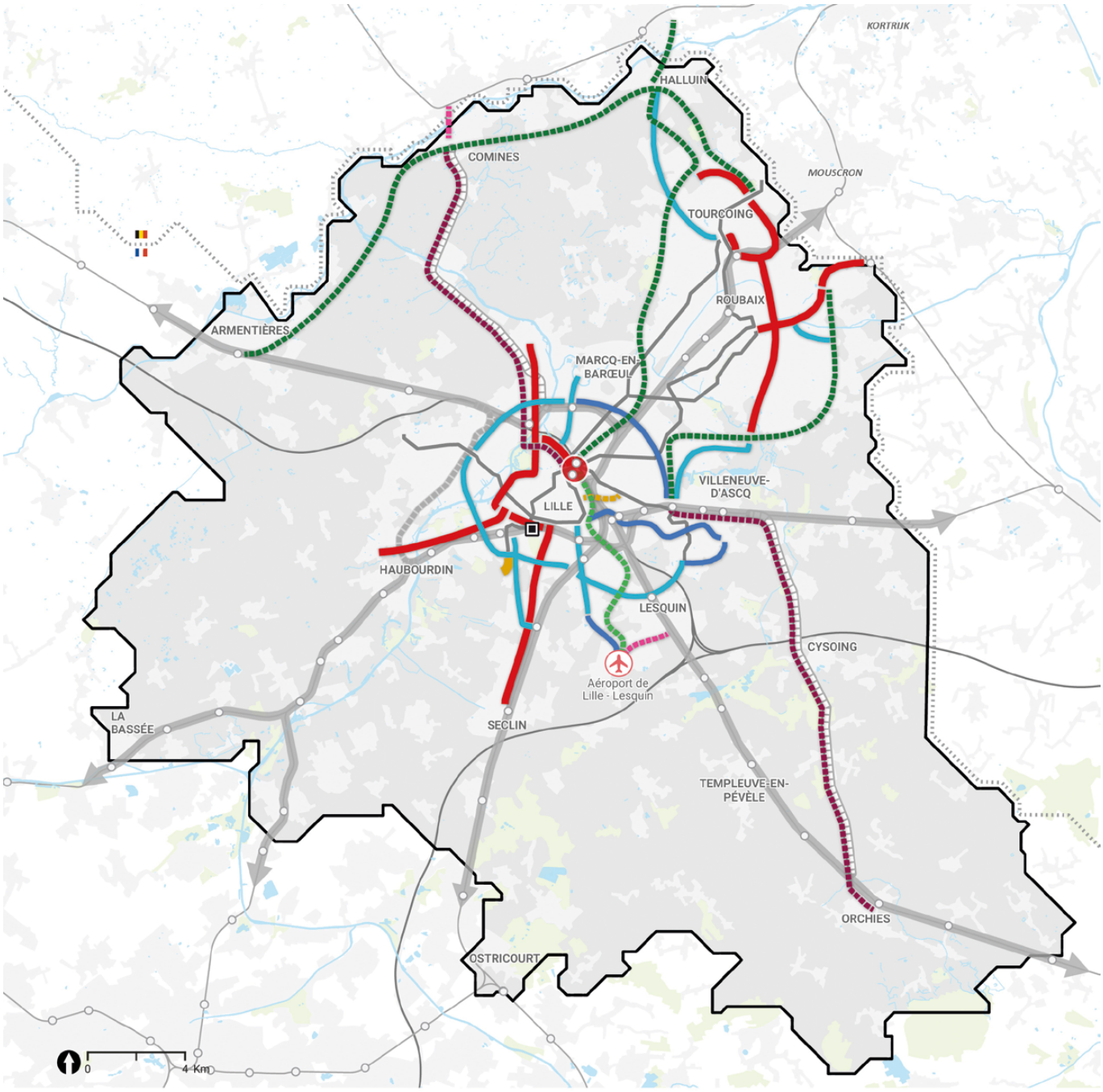
L'ensemble de ces projets, dans une ampleur inédite sur le territoire du SCOT de Lille Métropole, s'appuient sur les grandes orientations décrites dans ce dernier. Elles permettront non seulement une nouvelle structuration du territoire en matière de déplacements, mais également de nouveaux supports d'aménagement et de développement urbain ainsi qu'une action d'envergure en matière de requalification des espaces publics.

Évolution des voyages sur le réseau TCU en milliers de voyages par an



Source : MEL.

LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS MÉTROPOLITAINS DE DEMAIN (SDIT ADOPTÉ EN JUIN 2019)



- Secteur des gares Europe et Flandres
- Nouvelle gare TER potentielle Porte des Postes - Lille Sud
- Ligne TER à conforter et projet de Service Express Métropolitain *(SEM)*
- Liaison ferroviaire en cours d'étude
- Ceinture ferroviaire en lien avec le projet de SEM
- Métro et tramway existants, niveau de service à conforter

Les projets représentés dans cette cartographie sont ceux inscrits dans le Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) adopté par la Métropole Européenne de Lille en juin 2019

Nouvelles liaisons proposées :

- Tramway

Liaison Express

- Existante
- Projetée

Liaison à niveau de service augmenté

- Liane optimisée
- BHNS

Liaison rapide en site propre

- Études en cours *(Région HdF)*
- Études à solliciter auprès de la Région HdF

Projet à long terme

Étude Temps 1 et 2, réalisation Temps 3 voire au-delà

- Prolongement métro
- Mode innovant

Sources : ADULM 2022, MEL 2022, SDIT 2022
BD TOPO® IGN (2021), CLC - UE-SOeS (2018), OSM (2021)

- Frontière France/Belgique (Fr/B)
- SCOT de Lille Métropole

Novembre 2022

l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

Un rôle urbain du train de plus en plus structuré sur le territoire du SCOT

Le territoire du SCOT de Lille Métropole est complètement articulé avec le nœud ferroviaire lillois dont six axes ferrés régionaux actifs se concentrent vers la gare Lille-Flandres. En complément, la gare Lille-Europe est connectée au seul réseau à grande vitesse, mais accueille également des services régionaux spécifiques avec les TERGV.

L'augmentation de l'offre ferroviaire depuis une dizaine d'années (+10% d'arrêts sur le territoire entre 2008 et 2022, +4% entre 2018 et 2022, même si chaque gare a connu ses évolutions spécifiques) a permis un développement important de la fréquentation de certaines gares et, au vu de l'étendue du territoire et de sa desserte fine à travers 41 gares ou points d'arrêts actifs en 2022, de positionner le train comme un transport « urbain » à part entière. En effet, les communes définies dans l'armature urbaine du SCOT comme les « villes centres agglomérations » connaissent une hausse de leur fréquentation de 95% en passant de 1,5 million de montées/descentes par an en 2008 à près de 3 millions en 2018. Les gares situées dans les villes et villages durables du SCOT connaissent également une hausse, même si leur fréquentation initiale était modeste : une hausse de 68% entre 2008 et 2018 (de plus de 400 000 montées/descentes en 2008 à 700 000 en 2018).

Ces hausses de fréquentation peuvent s'expliquer par différents facteurs. D'une part, certains travaux et différents services annuels revisités, par le biais d'une politique régionale plus amitieuse, ont permis de remanier l'offre et de la rendre plus attractive. Certaines gares ont connu un quasi doublement de leur offre : celle de La Bassée passe de 33 trains par jour en 2008 à 66 en 2018 (travaux de doublement des voies vers Béthune) ; les gares de Tourcoing et Roubaix passent de 30 trains par jour à 46 trains sur la même période par évolution de l'offre. Depuis 2020, le service TER souffre cependant de défaillances opérationnelles en régularité et service qui pénalisent les usagers quotidiens.

D'autre part, cette hausse de la fréquentation ferroviaire est également le résultat de politiques publiques spécifiques. Sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille, l'intégration tarifaire en place depuis 2016 pour les abonnés et étendue plus récemment à tous les titres permet d'utiliser le train au tarif du ticket de transport Ilevia. Le développement des pôles d'échanges et parcs-relais (Don-Sainghin, Libercourt, Seclin, Templeuve…) en gares est également un vecteur de développement de ce mode qui doit se poursuivre dans les années à venir.

À noter également concernant la desserte fine du territoire qu'entre 2015 et 2020, deux lignes ont vu leurs circulations ferroviaires suspendues : Ascq-Orchies en 2015 et Lille-Comines fin 2019. Repérées dans le SDIT de la Métropole Européenne de Lille, des réflexions sur leur avenir sont actuellement en cours en lien avec la Région qui opérait ces lignes avant leur interruption récente, privant les territoires concernés d'une desserte en mode lourd.

De l'intermodalité à la multimodalité et à la « mobilité servicielle »

Un des enjeux majeurs énoncés au sein du SCOT de Lille Métropole est de favoriser l'intermodalité notamment à partir des transports collectifs structurants. Des pôles d'échanges se sont aménagés sur le territoire depuis 2015 (extension Don-Sainghin, Seclin, Templeuve…) et d'autres sont à venir comme par exemple le pôle d'échanges et le parc-relais situés au terminus de Saint-Philibert.

Les futurs projets de transports collectifs (SDIT et SEM) seront également des véritables opportunités pour améliorer l'intermodalité sur le territoire à travers le renforcement significatif du maillage du réseau et ses interfaces entre réseaux (transports, routes, cyclables…) ou avec la « ville » et le territoire.

Pour développer une mobilité « facilitée » et promouvoir la multimodalité, l'infrastructure ne fera pas tout, aussi la Métropole Européenne de Lille est de plus en plus engagée dans le développement d'une mobilité servicielle grâce aux avancées technologiques, mais aussi aux évolutions sociétales. L'idée est de développer un système qui propose de façon fluide une solution de mobilité la plus fiable et efficace possible, mais qui minimise également l'impact environnemental pour se déplacer d'un point A à B. Il s'agira de s'appuyer sur le concept de MaaS (Mobility as a Service) qui permettrait un accès aux informations des services de mobilités (informations voyageur, calculateur d'itinéraires, etc.), un système de paiement et de réservation dématérialisé et orienté vers l'utilisateur. Cette nouvelle politique de mobilité « servicielle » se développera en lien avec l'essor du télétravail, les expérimentations concernant les horaires de travail décalés ou bien encore l'amélioration de la multimodalité. C'est dans ce type de concept que pourront s'épanouir d'autres ambitions concernant par exemple le projet de « péage positif » ou encore de Zone à faibles émissions « mobilité » (ZFE-m).

Les évolutions de l'usage de l'automobile au sein du territoire

L'évolution du trafic et des réseaux routiers

L'observatoire de la circulation existant sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille permet de suivre les évolutions du trafic routier sur son territoire depuis de nombreuses années.

Entre 2015 et 2019, sur les voies non autoroutières du territoire les trafics routiers ont connu de faibles évolutions (*NB : cette observation globale qui agrège une centaine de points de mesure peut masquer des évolutions locales très spécifiques*) avec notamment :

- dans la zone urbaine centrale (Lille, Roubaix Tourcoing et première couronne), une stagnation voire une légère baisse des trafics est constatée. Entre 2015 et 2019, le trafic a légèrement diminué. Dans Lille intra-muros, le plan de circulation mis en place en 2016 a provoqué des baisses de trafic importantes sur certaines voies de circulation structurantes de Lille (exemple Le Corbusier, Avenue Willy Brandt…) ;
- dans les centralités « secondaires », l'évolution est du même ordre entre 2015 et 2019 ;
- sur le réseau interurbain (ex-départemental), on observe une évolution quasiment stable sur la même période.

Sur le territoire de la CCPC, le réseau local de mesures et les données mises à disposition par le Conseil départemental n'ont pas permis de réunir des données assez stabilisées pour être exploitées.

Sur les réseaux autoroutiers, les dynamiques sont différentes montrant des trafics globalement en augmentation, avec près de 260 000 véhicules légers en moyenne journalière annuelle sur les autoroutes et voies rapides (prise en compte également de la RN41, axe majeur de la métropole) en entrée de métropole, soit une hausse de près de 5% entre 2015 et 2020 qui marque une progression constante, mais qui reste bien en-deçà des dynamiques observées pendant les années 1990 ou 2000.

Le SCOT de Lille Métropole proposait également d'améliorer le partage de la rue, de travailler sur la modération des vitesses et sur l'apaisement des voies de circulation. Entre 2010 et 2020, nombre de voiries structurantes ont vu leurs caractéristiques évoluer (abaissement des vitesses réglementaires sur les entrées autoroutières et le « périphérique » lillois), et un large programme d'aménagement de voies à circulation apaisée (limitées à 30km/h) est actuellement à l'œuvre sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille : ce sont près de 700 km de son réseau de voirie qui ont évolué en ce sens entre 2010 et 2020. Il s'agit d'une part d'atténuer la vitesse des modes motorisés et de fluidifier le trafic pour émettre moins de pollution, mais également d'apporter un confort et une sécurité accrus aux usagers des modes actifs (marche et vélo).

Le réseau routier s'est finalement quant à lui peu développé sur la période 2015-2020. L'essentiel du linéaire créé correspond à du réseau viaire en lien avec des développements urbains. Les dernières opérations de voirie notables à l'échelle du SCOT sont la liaison « habitat-travail » et la voie du centre entre Wattrelos et Tourcoing, et le contournement Nord de La Bassée. L'aménagement en matière de voirie et d'espace public s'est largement recentré sur le ré-aménagement d'espace public et les opérations de partage de la rue.

Les enjeux environnementaux orientent vers une nouvelle mobilité automobile

En 2016, le trafic voyageur est responsable de près de 70% des émissions de gaz à effet de serre émises par les transports sur le territoire, dont près de 3/4 sont imputables au trafic routier interne à la métropole lilloise.

Même si le SCOT et les politiques de mobilité de son territoire visent des parts modales toujours plus vertueuses sur les modes alternatifs à l'automobile, les transports routiers resteront encore pertinents pour certains déplacements (certains motifs, certaines longueurs de déplacements...) dans certains territoires. Aussi, une évolution est engagée pour des déplacements routiers moins impactants sur l'environnement avec des sujets d'usage (taux de remplissage des véhicules) mais également des sujets technologiques ou environnementaux spécifiques (actions spécifiques sur certains types de polluants).

Les nouvelles technologies et leur potentiel de développement ne sont pas directement intégrés dans le SCOT en vigueur, notamment par exemple le sujet des nouvelles motorisations et de l'électromobilité. En effet, pour encourager un renouvellement du parc automobile moins polluant, plusieurs politiques d'accompagnements auprès des communes sont en cours de mise en œuvre pour le déploiement de bornes de recharge électrique dans les espaces publics (y compris les parcs de stationnement), mais également dans les espaces publics ou privés ouverts au public (centres commerciaux...). En complément de la politique régionale et des obligations réglementaires, la Métropole Européenne de Lille porte à ce titre un projet d'électromobilité global mais qui trouvera une traduction spécifique dans l'espace public, via une délégation de service, par l'installation et la gestion dans toutes les communes du territoire de 200 à 250 bornes pour les charges « résidentielles » en complément des recharges privatives, de 40 à 60 bornes pour les charges « intermédiaires » à proximité des aménités urbaines, 20 à 30 bornes « rapides » pour les besoins en itinérance, à proximité des grands axes de circulation ou de logistique urbaine.

Depuis 2020, la Métropole Européenne de Lille réfléchit également à la création d'une Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) sur son territoire. Une nouvelle approche est actuellement en cours afin de définir les modalités de cette action récemment devenue obligatoire suite à la loi Climat et Résilience d'août 2021 en contraignant les agglomérations de plus de 250 000 habitants à intégrer un tel dispositif d'ici au 31 décembre 2024.

Enfin, concernant la pratique du covoiturage sur le territoire, plusieurs politiques sont en cours de mise en œuvre à différents échelons : régional, départemental et local. En complément de leurs politiques propres au sein de leur territoire, CCPC et MEL ont monté un partenariat pour développer le projet PEV'MEL, visant à développer des pratiques de covoiturage spécifiques entre les deux EPCI.

S'appuyer sur de nouvelles organisations logistiques pour un transport de marchandises plus vertueux

Un système encore très orienté sur les modes routiers

La logistique vise à acheminer un flux de produits vers un client final, entreprise ou particulier. De très nombreux acteurs sont impliqués dans le système de la logistique urbaine : clients, chargeurs, transporteurs, livreurs... qui gèrent des services s'appuyant sur les infrastructures existantes. La logistique et le transport de marchandises s'appuient donc sur de multiples acteurs imbriqués croisant sphères privée et publique, dans une logique très différente et bien plus complexe que le transport de voyageurs.

En 2016, la part du trafic en tonnes km du transport de marchandises à l'échelle de la Métropole Européenne de Lille se répartissait ainsi : 87% pour le routier, 10% pour le ferroviaire et 4% pour le fluvial (*source : MEL - DEM 2017*).

Ainsi, la logistique et le transport de marchandises en lien avec le territoire sont encore très dépendant du mode routier soit par l'intermédiaire de poids lourds, soit de véhicules utilitaires légers qui sont de plus en plus utilisés ces dernières années. Les déplacements internes de marchandises représentent la part la plus élevée en termes d'émissions de gaz à effet de serre avec plus de 40% du secteur du transport de marchandises et affichent la plus forte progression depuis 2006 (+35%).

La circulation des marchandises a donc un rôle très impactant sur le territoire, avec des conséquences directes (trafic, stationnement, etc.) et indirectes (pollution, immobilier logistique, économique, etc.) sur le quotidien des habitants.

Ces dernières années sont marquées par l'explosion de l'utilisation d'internet et du numérique en matière de consommation. Les territoires connaissent un véritable essor du e-commerce qui a de fait des impacts directs sur la logistique urbaine et démultiplie plus encore le jeu d'acteurs concerné. Le panier moyen annuel par « e-client » est passé de 763 euros à 2 200 euros entre 2007 et 2017 (*étude 2018 - E-commerce : quels défis pour la logistique de demain - Colliers International*). Des conséquences quotidiennes qui se traduisent par une hausse du trafic et de la congestion. En effet, le trafic poids lourds est passé de 43 000 par jour en 2007 à 52 000 en 2018 sur les autoroutes du territoire, soit une hausse de près de 20%.

Des initiatives qui s'amplifient pour donner de la place aux modes alternatifs

Un enjeu majeur du territoire concerne donc l'amélioration de ce système de logistique urbaine pour aller vers une organisation plus vertueuse et respectueuse de l'environnement. Des initiatives sont prises sur le territoire aussi bien par des acteurs publics que privés (VNF, Norlink, FNTR, Ports de Lille...). Par exemple, Ports de Lille développe de longue date, et cela s'est encore renforcé depuis 2015, des actions pour capter des flux de marchandises en entrée de ville et les orienter vers des modes de transports alternatifs à la route. Entre 2015 et 2021, le trafic global de marchandises qu'il gère sur le territoire métropolitain a crû de 30% pour passer de 5,9 à près de 7,8 millions de tonnes. Les modes alternatifs (fluvial et fer) sont de plus en plus utilisés en passant de 20% à 30% entre 2015 et 2021.

En complément et pour desservir la partie la plus centrale du territoire, le site de Lille s'est doté d'un Centre multimodal de distribution urbaine (CMDU), qui apporte une solution logistique aux acteurs du centre-ville aussi bien en livraison, qu'en possibilité de stockage déporté ou encore de *reverse logistic*. C'est une plateforme de services à disposition des commerçants et des transporteurs de la métropole lilloise, qui permet également d'utiliser des véhicules « propres » tels que des triporteurs ou véhicules électriques sur le « dernier kilomètre ». En 2021, le CMDU, géré par Urby, a livré près de 9 tonnes de marchandises dans son périmètre d'action, soit 2 fois plus qu'en 2020. D'autres initiatives de ce type se développent d'ailleurs dans les espaces les plus denses de l'agglomération avec l'utilisation de véhicules adaptés aux livraisons urbaines.

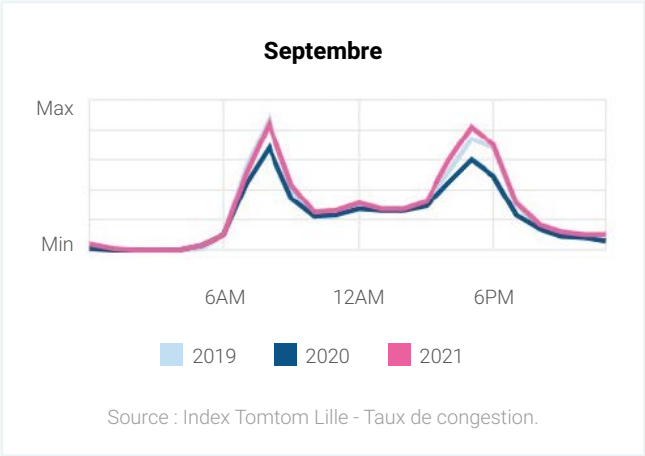
En plus des solutions développées par le secteur privé, les pouvoirs publics jouent un rôle majeur dans le développement de la logistique urbaine. La Métropole Européenne de Lille a délibéré en ce sens une stratégie spécifique fin 2021 pour accompagner le territoire et créer des espaces de dialogue pour une organisation globale plus raisonnée et partagée entre acteurs privés et publics.

Impacts de la crise sanitaire et perspectives pour la mobilité de demain...

La crise sanitaire mondiale de 2020 et ses différents confinements et reconfinements a provoqué des changements de comportements temporaires pour certains, définitifs pour d'autres, et amènent de nouvelles questions à se poser pour satisfaire les besoins de mobilité des habitants.

En effet, les transports collectifs ont été très fortement impactés en période de crise avec des niveaux de fréquentation qui ont globalement baissé de près de 40% sur l'ensemble de l'année 2020. Mais surtout, ils peinent aujourd'hui à retrouver leur fréquentation d'avant Covid, car même si les fréquentations sont remontées, elles restent actuellement (septembre 2022) encore de 15% inférieures à celles de 2019 sur le réseau de transports urbains. Des efforts supplémentaires seront donc à déployer pour retrouver les dynamiques connues entre 2015 et 2019.

La crise sanitaire a également eu un impact fort sur l'usage de la voiture. Les trafics routiers sont naturellement tombés très bas en périodes de confinement, mais globalement, toute l'année 2020, y compris après déconfinement, les taux de congestion routière sont restés relativement modestes. Par contre, dès septembre 2021, ces taux se sont retrouvés équivalents à ceux de 2019, avec des habitudes automobiles qui semblent revenir à leur « normalité » d'avant 2020.



Source : Index Tomtom Lille - Taux de congestion.

Cette crise a cependant également soulevé des sujets et offert des perspectives évoquées mais non mesurées auparavant qui sont dorénavant à avoir en tête dans l'élaboration des politiques de mobilité : démobilité, télétravail, déshorage, e-commerce, livraisons à domicile... Chacun de ces éléments ne constitue pas une solution à lui seul, mais leurs combinaisons offrent des perspectives intéressantes pour demain...

MODES ACTIFS AU SEIN DU TERRITOIRE ET STATIONNEMENT

CE QUE DIT LE SCOT…

« L'objectif recherché est d'offrir un réseau hiérarchisé et de qualité, permettant un partage sécurisé et qualitatif de la voirie aux différents usagers de façon à développer les modes de transport alternatifs à la voiture. Cet objectif concourt à la ville des proximités et répond aux enjeux de transition écologique » DOO, page 43.

« L'objectif est de faire évoluer les pratiques de déplacements en utilisant comme levier l'offre de stationnement » DOO, page 45.

« Afin d'améliorer les conditions de sécurité et de confort du réseau viaire pour les usagers piétons et cyclistes, il est nécessaire [...d'] accompagner le rééquilibrage de l'espace public disponible au profit des piétons et des cyclistes » DOO, page 47.

Pour en savoir plus : cf. SCOT en bref.

ANALYSE DES RÉSULTATS

La mobilité active : un usage à conforter face à un potentiel d'envergure

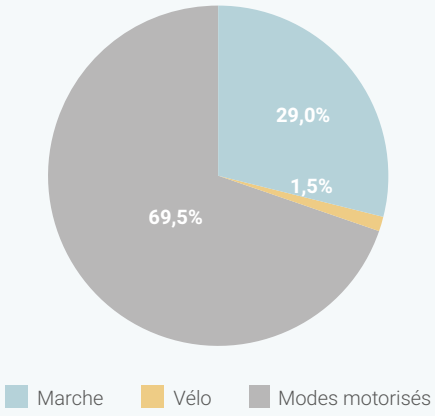
Enquête ménages déplacements de 2016 : des usages contrastés pour les modes actifs

Sur l'ensemble du territoire du SCOT, la part modale de la marche est de 29% et celle du vélo de 1,5%. Même si elle est peu souvent mise en avant, la marche est en réalité le deuxième mode de déplacement le plus utilisé sur le territoire avec plus de 40% de part modale dans le cœur lillois sans descendre en-dessous de 20% dans les espaces ruraux.

L'enquête ménages déplacements de la MEL indique que près de 900 000 habitants se déplacent 2 fois par semaine ou plus à pied, soit plus de 80% de la population de 5 ans et plus. Cependant, pour la première fois depuis que ces enquêtes existent (1976), entre 2006 et 2016, la « marche » a connu une baisse de sa pratique en perdant 2 points, passant de 31% à 29%.

L'usage du vélo reste modeste en 2016. Environ 80 000 habitants se déplacent 2 fois par semaine ou plus à vélo, soit à peine 8% de la population. Les ambitions exprimées dans le SCOT, le PDU 2010>2020 ou encore les PCAET du territoire étaient donc encore loin d'être atteintes en 2016.

Parts modales des modes actifs en 2016



Source : MEL - ED 2016. Traitement : ADULM.

Contexte et potentiels des modes actifs

En septembre 2018, la loi d'orientation des mobilités a mis en avant un « Plan Vélo » qui a pour objectif de tripler la part modale du vélo sur le territoire national. Elle propose plusieurs leviers d'actions comme la mise en place du forfait de mobilité durable au sein des entreprises publiques et privées pour inciter les travailleurs à se déplacer à vélo, ou encore l'obligation d'équiper les gares de stationnements vélos sécurisés pour favoriser l'intermodalité.

Ces dernières années, à l'échelle nationale, l'usage du vélo semble engager une réelle progression. En effet, l'association Vélo & Territoires a repéré, via le recensement d'un grand nombre de compteurs à travers une plateforme collaborative nationale, une croissance de l'usage du vélo de 15% entre 2016 et 2020.

Il n'existe pas de politique nationale dédiée au développement de la marche à pied à proprement parler. Cependant, l'usage de celle-ci comme déplacement quotidien en France est élevé puisqu'elle représente près de 24% de l'ensemble des déplacements à l'échelle nationale (*source Écologie-gouv*). Elle est également de plus en plus mise en avant dans le cadre des politiques de santé environnementale et de lutte contre les maladies cardio-vasculaires.

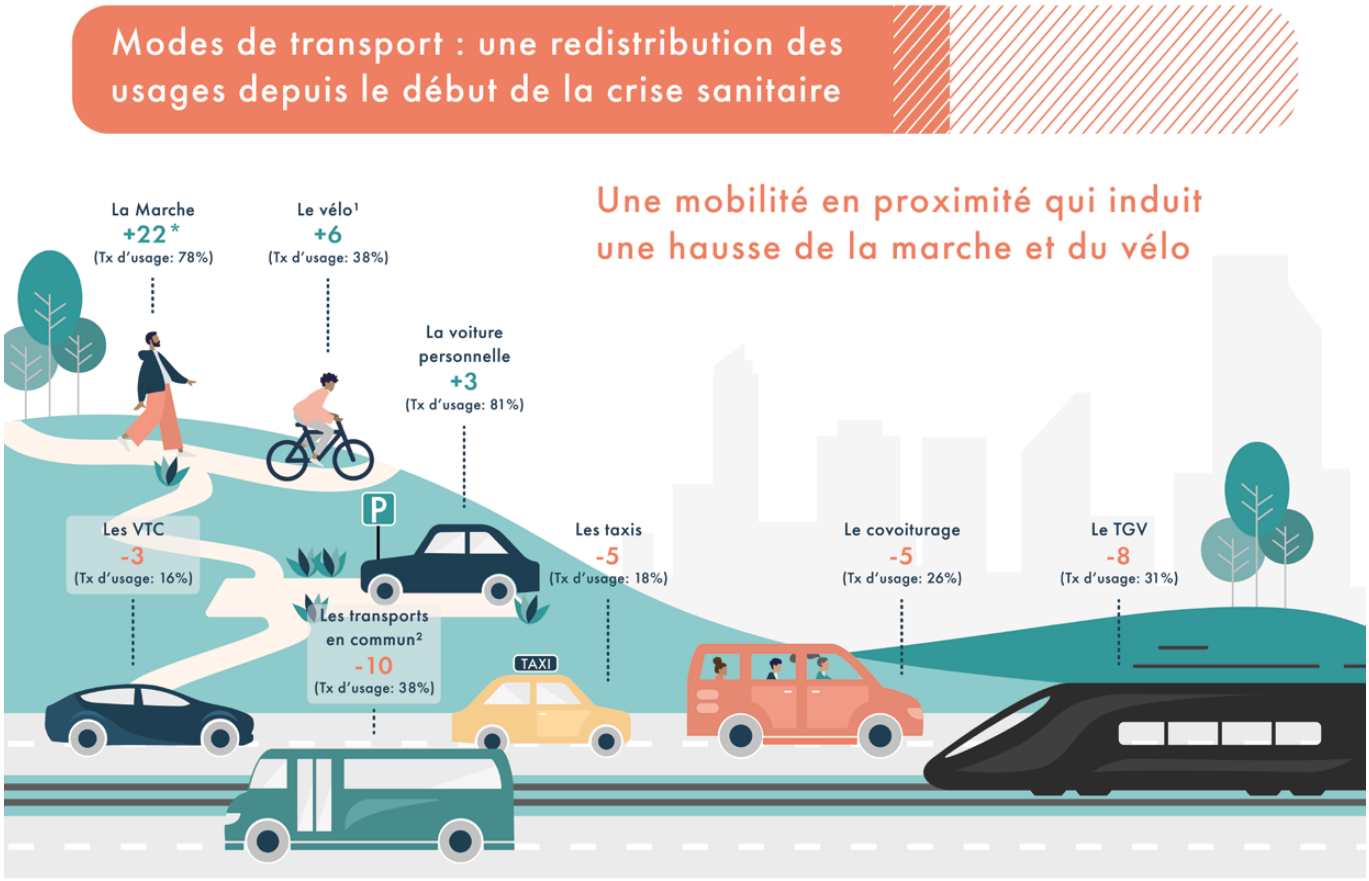
Localement, à travers les politiques des agglomérations pour promouvoir les modes doux, le tourisme, ou encore la qualité et le confort des espaces publics, les modes actifs sont mis en avant pour répondre aux enjeux climatiques ou de pollution en ambitionnant de capter des parts de marchés à la voiture. Mais aussi parce que leur potentiel est d'envergure comme l'illustre l'enquête ménages déplacements de la MEL réalisée en 2016 : près de 50% des déplacements réalisés par les habitants sont inférieurs à 2 kilomètres, et dès le premier kilomètre, la majorité de ceux-ci est réalisée en voiture.

La crise sanitaire : déconfinements, reconfinements, une opportunité pour les modes actifs ?

En 2020, la crise sanitaire mondiale a provoqué de nombreux bouleversements dans l'ensemble de la société et ses organisations, dont le système de transports. Elle a généré des impacts aussi bien en matière d'immobilité que de mobilité, ou de changements de pratiques.

En termes de fréquentation piétonne dans l'espace public, la crise du Covid a logiquement engendré une baisse sévère de la fréquentation des espaces centraux du territoire pendant les phases de confinement. Par exemple, à Lille (Grand Place, Rihour, rue de Béthune, etc.), celle-ci est passé d'une fréquentation piétonne de près d'un million de personnes par semaine à 100 000 lors du 1er confinement. Par contre, elle s'est redéveloppée dans les espaces de proximité et dans les quartiers. Au sein de la métropole, les déplacements pour motif d'achat réalisés à pied ont nettement augmenté lors du premier confinement, en passant de 29% à plus de 35% pour les achats alimentaires et de première nécessité (*source : Enquête confinement Lille - Mobilhomme, juin 2020*).

En sortie du premier confinement de 2020, à l'échelle nationale, comme illustré sur le schéma ci-dessous une redistribution de l'usage des modes de transport s'était opérée. Elle mettait notamment en avant une mobilité de proximité qui avait conduit à une hausse de l'usage de la marche (+22%) et du vélo (+6%) (*source : OBSOCO, octobre 2020*).



Evolution de l'usage des modes de transports depuis le début de la crise sanitaire.
*Solde d'évolution = % de personnes déclarant une hausse de leur usage du mode - % de personnes déclarant une baisse.

¹Le vélo personnel ou en location longue durée.
²Les transports collectifs urbains.

Source : l'Observatoire Société & Consommation, octobre 2020.

Sur le territoire métropolitain, le trafic cycliste mesuré sur les postes de comptage permanent a augmenté de 12% en 2020, et de près de 40% en 2021, par rapport à son niveau de 2019. La progression constatée au niveau national semble donc se concrétiser également sur le territoire du SCOT, avec bien évidemment des différences notables entre les différents secteurs de l'agglomération.

Le premier confinement et la mise en avant des solutions dites « d'urbanisme tactique » a été l'occasion de créer des aménagements cyclables spécifiques expérimentaux et réversibles dits « coronapistes ». Près de 35 kilomètres d'aménagements de ce type ont été mis en place sur le territoire métropolitain dès mai 2020. La quasi-totalité a été pérennisée depuis, montrant sa pertinence et la volonté des acteurs locaux de profiter du contexte pour accompagner une mobilité cyclable en plein essor.



Mai 2020 © France Bleu

Enfin, il est à noter que les mobilités actives ou douces s'étoffent en termes de solutions proposées aux usagers avec le développement du vélo à assistance électrique qui permet de se projeter sur des distances plus importantes, ou encore la trottinette (électrique ou non) ou la gyroroue. Cette multiplication des alternatives permet d'élargir le public et les usages qui peuvent être captés par les modes actifs, mais s'il est aujourd'hui difficile à quantifier en volumes, ce phénomène posera à moyen terme une problématique de cohabitation entre modes actifs.

Une promotion des modes actifs au cœur des nouvelles politiques de mobilité

Les politiques publiques en faveur du développement des modes actifs sont régulièrement mises en avant depuis 2015. À travers différentes délibérations portant sur la promotion et le développement du vélo, le développement de la marche à pied ou encore l'apaisement de l'espace public, aussi bien la Métropole Européenne de Lille que la Communauté de communes Pévèle Carembault ont engagé des actions et dynamiques fortes depuis le milieu des années 2010, en droite ligne avec les objectifs et recommandations exprimées dans le SCOT sur ces sujets.

Avant même de parler d'actions spécifiques en faveur des modes actifs, force est de constater que les collectivités travaillent de plus en plus en faveur d'un cadre propice à ces modes de déplacements à travers le développement du « partage de la rue ». À titre d'exemple, la Métropole Européenne de Lille est passée d'un réseau de 500 kilomètres de voies apaisées (zones 30, zones de rencontre) en 2008 à 1 150 en 2020 et la demande des communes et des habitants est très forte pour travailler sur la modération des flux motorisés et l'apaisement des vitesses dans les quartiers.

La « marchabilité », un concept clé à développer pour le territoire métropolitain

Comme vu précédemment, la marche est le deuxième mode « principal » de déplacement sur le territoire avec une part modale de 29%. Lorsqu'on ajoute à la marche « exclusive » les trajets réalisés pour se rendre à son arrêt de transports collectifs ou bien même à sa voiture, la marche représente environ 39% des trajets réalisés. Ce volume est très important mais cette part modale a diminué entre 2006 et 2016, en particulier chez certaines catégories de population, et notamment les plus jeunes et les plus âgés. Aussi les actions entreprises aujourd'hui doivent non seulement aller dans le sens d'une inflexion de cette tendance, mais aussi dans celui d'une augmentation de la pratique.

Les objectifs décrits dans le SCOT et repris dans le projet de PDM de la Métropole Européenne de Lille ou encore dans les PCAET des territoires vont dans ce sens. Mais pour ce faire, il est nécessaire de mettre en œuvre des actions concrètes.

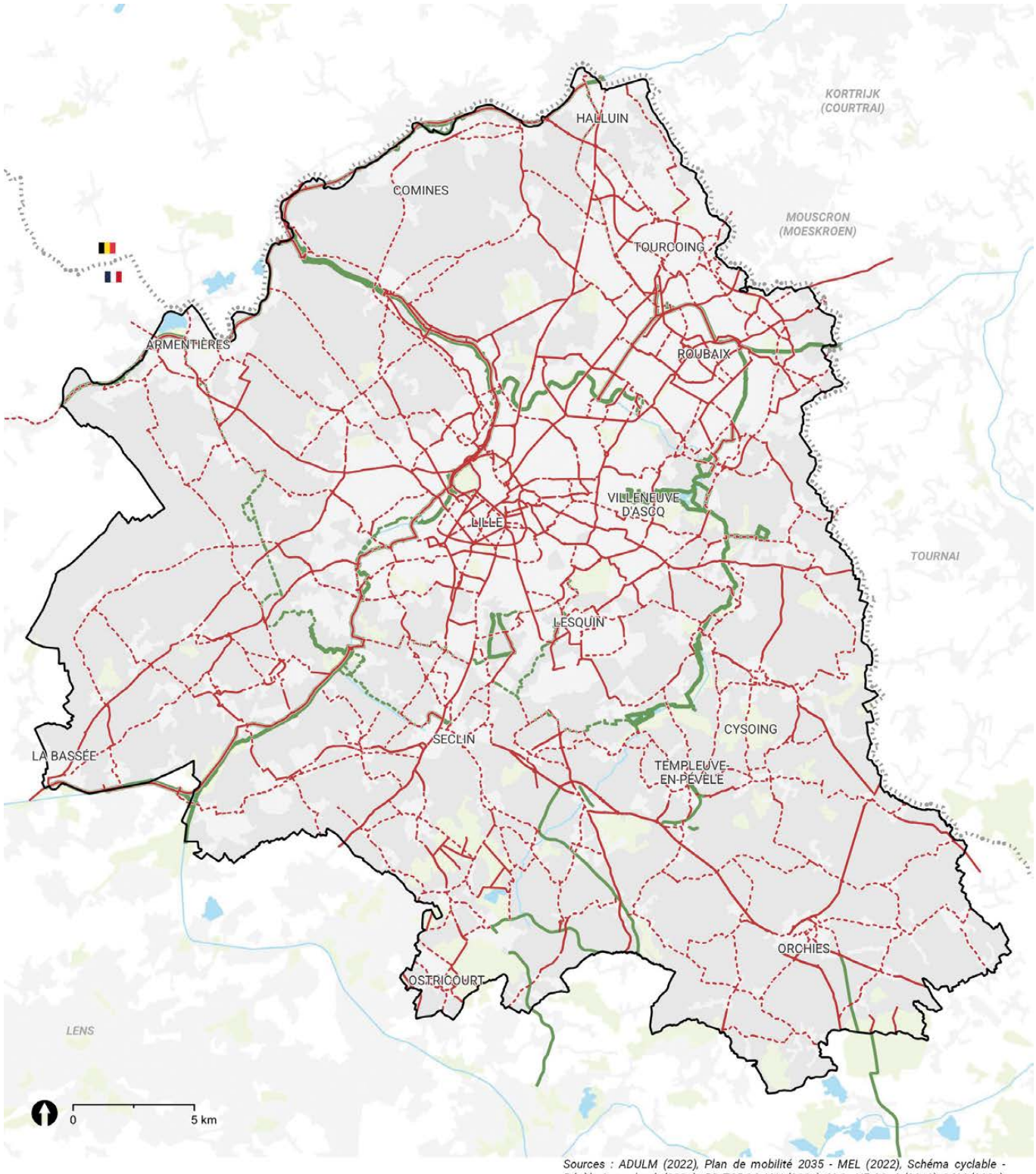
C'est dans ce cadre que la Métropole Européenne de Lille a adopté en 2021 une délibération définissant une stratégie métropolitaine en faveur de la marche. Elle vise à concevoir une métropole « marchable » en mobilisant en transversalité toutes les compétences en matière d'aménagement urbain ou de traitement des espaces publics. Il est également question de travailler sur les équipements et aménités pour que la majorité des habitants du territoire puissent bénéficier d'un « bouquet de services » à proximité de chez eux pour reprendre les préceptes de la ville du « quart d'heure », avec des déclinaisons à adapter aussi bien dans les territoires les plus urbains que dans les communes rurales. Enfin, des actions spécifiques sur les publics cibles comme les jeunes, les actifs et les personnes les plus âgées y sont également proposées.

Un investissement conséquent sur le vélo qui porte ses fruits ces dernières années

Les politiques cyclables de la Métropole Européenne de Lille comme de la Communauté de Communes Pévèle Carembault ont connu un véritable tournant ces dernières années avec des ambitions et des investissements de plus en plus conséquents sur cette politique. Les deux territoires ont récemment délibéré en ce sens pour adopter un schéma cyclable ambitieux et se projeter vers un réseau complet et hiérarchisé dans les années à venir, ainsi que sur d'autres actions visant à créer une dynamique cyclable d'envergure : stationnements vélos, signalétique, animation de la politique cyclable...

L'observatoire des aménagements cyclables de la Métropole Européenne de Lille permet de constater l'évolution des aménagements cyclables (y compris les zones de circulations apaisées) depuis 2000. Après une évolution peu dynamique de 2000 à 2010, une progression très importante des aménagements cyclables et des voies apaisées s'est opérée entre 2010 et 2021 avec une augmentation de 80% du linéaire pour atteindre environ 2 000 kilomètres, dont plus de 600 kilomètres d'aménagements en site dédiés (pistes et bandes cyclables ou voies vertes).

LES RÉSEAUX CYCLABLES EXISTANTS ET PROJETÉS



Sources : ADULM (2022), Plan de mobilité 2035 - MEL (2022), Schéma cyclable - Pévèle Carembault (2021) , BD TOPO® IGN (2021), CLC - UE-SOeS (2018), OSM (2021)

Schéma cyclable
- Réseau cyclable existant
- Réseau cyclable en projet

Voies vertes
- Aménagement existant
- Aménagement en projet

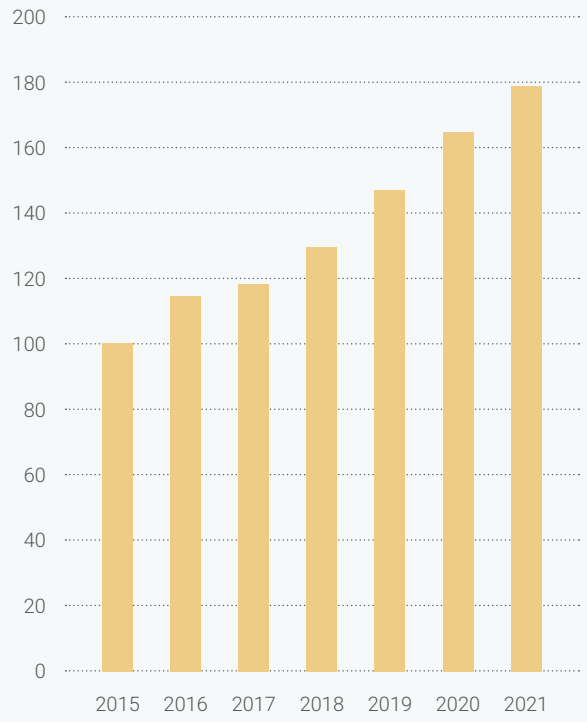
- Frontière France/Belgique (Fr/B)
- Limite du SCOT

Pour la Pévèle Carembault, seuls les itinéraires principaux, en lien notamment avec le réseau routier départemental, sont représentés. Pour la Métropole Européenne de Lille, le réseau cyclable intercommunal métropolitain et les voies vertes sont représentés

Novembre 2022 l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

En réponse aux efforts déployés, le réseau de compteurs métropolitain déployé sur une trentaine de points clés du réseau cyclable montre une évolution moyenne de la fréquentation de ces sites de près de 80% entre 2015 et 2021.

Évolution des trafics cyclables sur les réseaux métropolitains « instrumentés » - Indice 100 en 2015



Source : MEL. Traitement : ADULM.

L'engouement pour la pratique du vélo s'exprime également à travers d'autres événements ou animations comme le challenge métropolitain du vélo lancé en 2013. Il réunit chaque année au mois de mai des usagers désireux de faire le plus grand nombre de kilomètres possibles par équipe. En mai 2021, les métropolitains inscrits au challenge ont parcouru près de 830 000 km pour près de 5 000 participants, alors qu'ils n'étaient que 1 000 en 2015.

D'autres marqueurs de la politique cyclable montrent le dynamisme du territoire sur ce sujet avec par exemple des campagnes d'aide à l'achat portées par les autorités organisatrices ou les communes du territoire, qu'elles soient pérennes ou ciblées dans le temps. L'opération conduite par la Métropole Européenne de Lille en 2017 a permis à près de 10 000 métropolitains de s'équiper d'un vélo.

Le stationnement, levier essentiel de la politique de mobilité

Les politiques de stationnement : un enjeu clé du SCOT et des politiques de mobilité de la métropole

Une voiture passe la majeure partie de son temps en stationnement. En moyenne elle est en stationnement 95% de son temps, principalement à proximité de son domicile. Une des orientations clés du SCOT en matière de mobilité est la maîtrise du stationnement automobile qui est un des leviers fondamentaux pour agir sur les comportements de mobilité et favoriser le report modal.

Le stationnement peut être public ou privé, à l'origine ou à la destination de son déplacement, limité dans le temps voire tarifé, ou libre et à durée illimitée. La définition de l'offre en stationnement et sa gestion dépendent des usagers qu'on souhaite accueillir ou valoriser : rotation des chalands ou visiteurs des commerces de centre-ville, stationnement résidentiel libre, parking-relais en lien avec les transports collectifs, stationnement vélos, places de livraison...

L'écosystème et l'imbrication des compétences en matière de stationnement est une équation institutionnelle complexe qui relève en premier lieu du pouvoir de police des maires. Celui-ci régit la réglementation sur l'espace public, quand les parcs de stationnement sont gérés par les métropoles et intercommunalités. Celles-ci définissent également à travers les plans locaux d'urbanisme des règles sur le domaine privé que les acteurs privés, qui portent la construction, mettent en œuvre.

Les politiques de stationnement qui se mettent à l'œuvre sur le territoire, et en particulier celles retranscrites dans le projet de Plan de mobilité (PDM) récemment arrêté, vont dans le sens des orientations décrites dans le SCOT. Elles mettent effectivement en avant le besoin de réguler le stationnement, pour accompagner au mieux les enjeux urbains et le partage de la rue, qui diffèrent localement selon le contexte et les besoins. Elles proposent également de définir des stratégies locales adaptées pour accompagner la vie économique des centres urbains et des quartiers, le développement de l'autopartage en cœur d'agglomération, le covoiturage sur les lieux adaptés à cet effet ou encore les parcs-relais à proximité des transports collectifs structurants. Les différents plans locaux d'urbanisme du territoire définissent également des règles visant à créer une offre de stationnement raisonnée afin de privilégier le stationnement sur les espaces privés plutôt que publics, notamment pour le stationnement résidentiel. En parallèle, ils allègent l'exigence de construction de places en lien avec les lieux de travail bien desservis par les transports collectifs afin de limiter l'usage de la voiture et d'accompagner le transfert modal.

Une offre en stationnement privée et publique conséquente, enjeu majeur de reconquête de l'espace public et de consommation foncière

Le stationnement, en particulier automobile, pose la question de l'emprise qui lui est consacrée, aussi bien dans l'espace public avec des questions en matière de partage de la rue, que dans les espaces privés avec des sujets d'optimisation foncière. À cet effet, le SCOT rappelle la nécessité de maîtriser l'emprise allouée à des fins de stationnement.

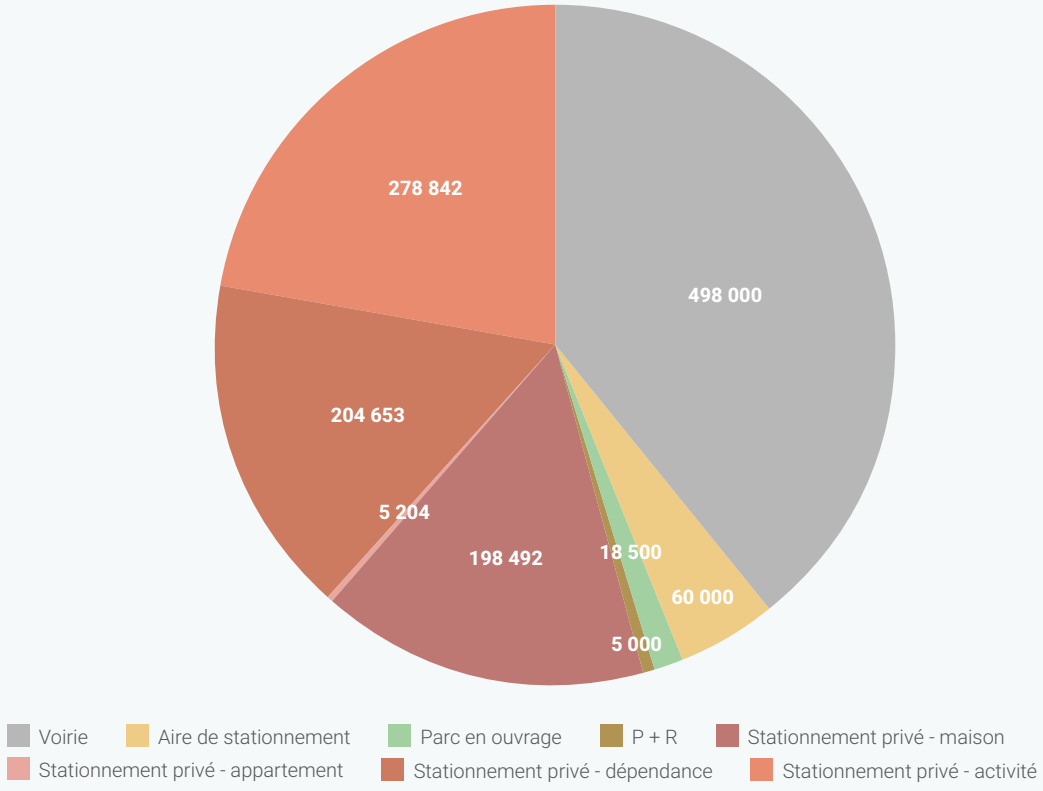
L'enquête ménages déplacements de 2016 sur le territoire de la MEL indique que 530 000 voitures sont à disposition des métropolitains à cette date, et que 50% des voitures stationnent dans un garage la nuit, quand 42% restent dans la rue et 8% dans un autre type de parking. Une extrapolation de ces chiffres à l'échelle du territoire du SCOT conduit à une estimation du parc d'automobiles à disposition des habitants de près de 600 000 voitures qui nécessitent d'être stationnées à différents endroits en fonction des moments de la journée.

Des travaux exploratoires récents sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille ont permis d'améliorer l'état de la connaissance du territoire sur ces sujets. Ils révèlent que sur le territoire métropolitain, l'offre de stationnement globale est de l'ordre de 1,2 million de places : 580 000 places publiques (498 000 places de stationnement sur voirie, 45 000 au sein des aires de stationnement, 17 000 dans les parcs et stationnement ouvert au public et 5 000 répartis dans les 11 parcs-relais de la MEL) et près de 700 000 places privées réparties entre le stationnement rattaché directement à une maison (environ 200 000 places), à un appartement (environ 5 200), à des dépendances (près de 200 000 places) et le stationnement d'activités (environ 275 000 places). Ces données sur le stationnement privé sont issues d'une analyse des fichiers fonciers. Elles donnent une idée de l'offre, mais pas de l'usage de ces places. Cela permet cependant d'avoir un premier niveau de lecture des capacités de stationnement du territoire.

En dehors des espaces publics utilisés à des fins de stationnement, et que les politiques de stationnement et d'évolution vers un meilleur partage de la rue font évoluer, le stationnement privé représente près de 1 300 hectares de surface « au sol » en 2020 sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille, extrapolés à 1 400 hectares sur le territoire du SCOT (environ 450 000 places en résidentiel et près de 300 000 liées à l'activité économique). Cette emprise foncière privée conséquente pourrait jouer un rôle primordial en matière d'optimisation ou de valorisation foncière en tant que nouveau « gisement urbain » à valoriser. Ces premières réflexions seront à étoffer suite au bilan du SCOT en lien avec les réflexions à conduire sur les ambitions nationales de « Zéro Artificialisation Nette » à horizon 2050.

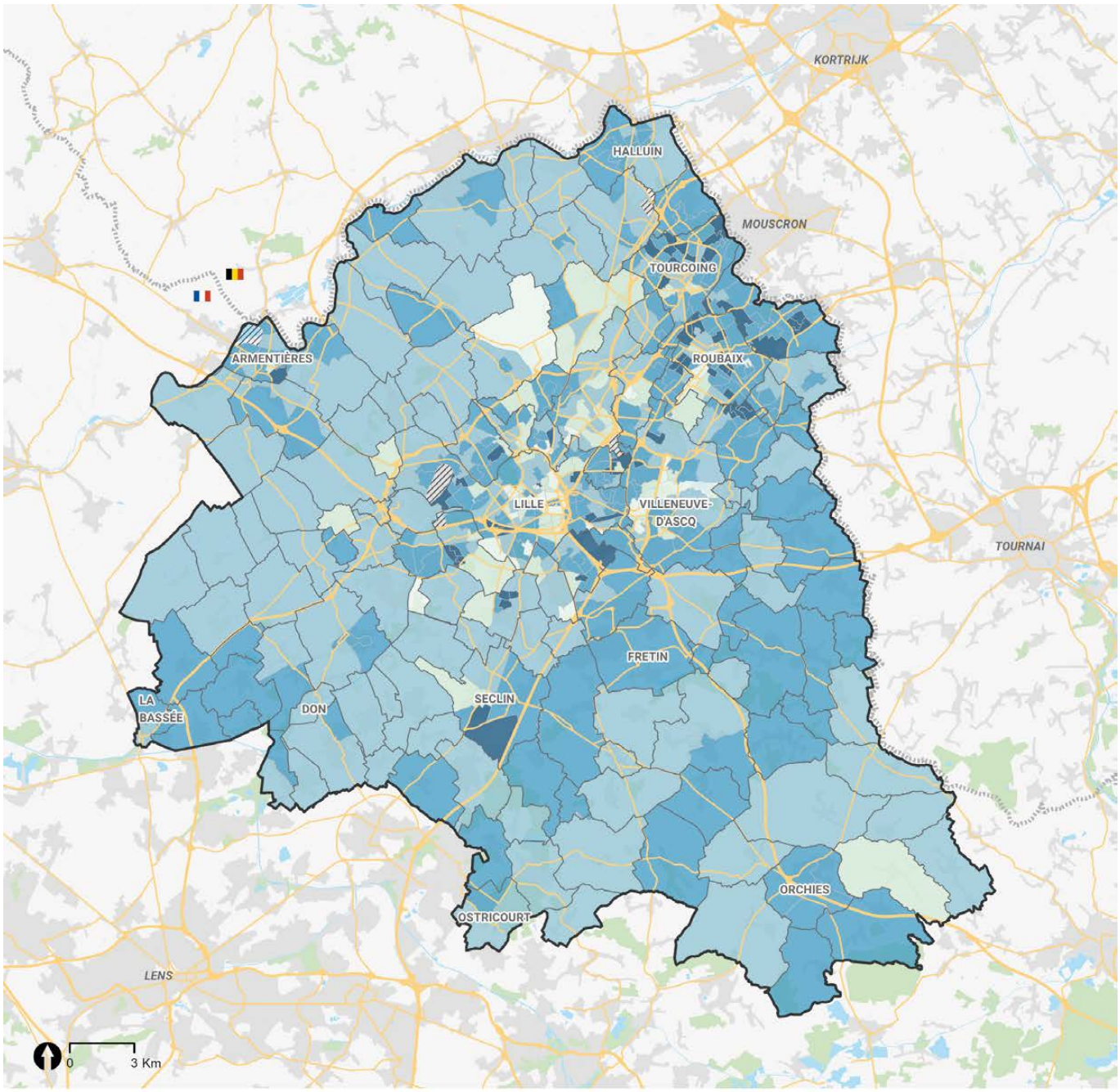
Ces nouveaux éléments de connaissance stratégiques permettront également de se projeter différemment dans les politiques locales de mobilité et d'aménagement urbain avec de nouvelles approches sur la « tension » en stationnement dans les quartiers comme illustré dans la cartographie ci-après qui met en lien l'offre de stationnement résidentiel avec l'équipement automobile des ménages.

Répartition des places de stationnement dans la Métropole Européenne de Lille en 2020



Sources : MEL, Fichiers fonciers. Traitement : ADULM.

INTENSITÉ DU STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL AU REGARD DU NIVEAU D'ÉQUIPEMENT AUTOMOBILE DES MÉNAGES



Sources : ADULM 2021 - IRIS-GE 2021 - DGFiP - Fichiers fonciers 2021 - Cerema - Insee BD TOPO® IGN (2021), CLC - UE-SOeS (2018), OSM (2021)

Indicateur de besoin en stationnement résidentiel privé à l'iris*

- Inférieur à 0,5
- De 0,5 à 0,79
- De 0,8 à 0,99
- De 1 à 1,19
- 1,2 et plus
- Iris non concerné

Tension forte
Besoin plus fort en stationnement

Valeur SCOT Lille Métropole : 0,79

Tension faible
Besoin plus faible en stationnement

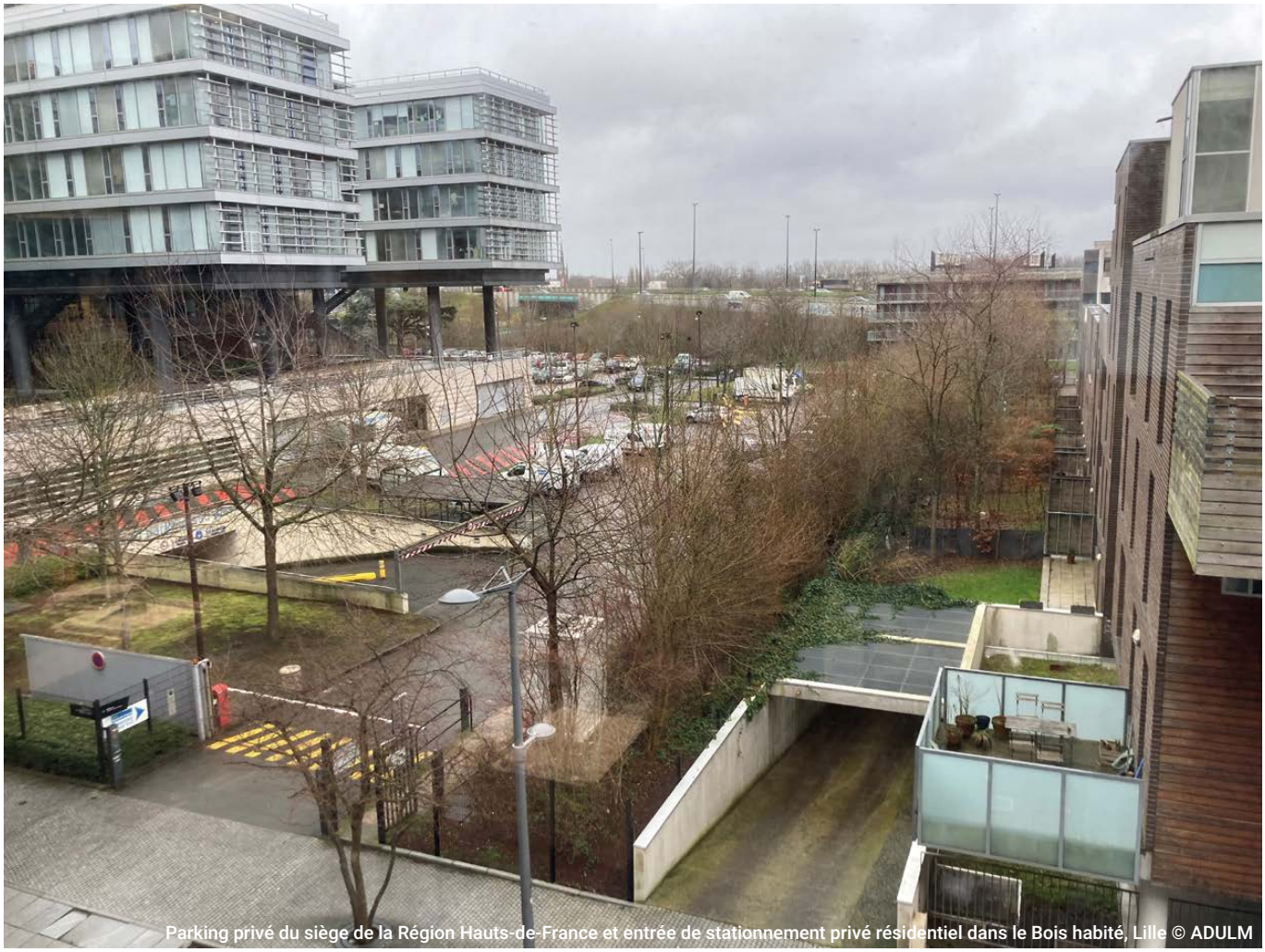
- Frontière France/Belgique (Fr/B)
- SCOT Lille Métropole
- Limite communale
- Autoroute
- Route principale

Cet indice mesure le rapport entre le nombre de places de stationnement résidentiel calculé selon notre méthodologie (Fichiers fonciers 2020) et le nombre de voitures des ménages (RP, INSEE 2018).

Note de lecture : Une valeur de 1 indique une adéquation « globale » entre l'offre de stationnement résidentiel et le niveau d'équipement automobile des ménages. Une valeur inférieure à 1 signifie un nombre de places de stationnement résidentiel inférieur au nombre de voitures possédés par les ménages du territoire concerné. Une valeur supérieur à 1 signifie un nombre de places de stationnement résidentiel supérieur au nombre de voitures possédés par les ménages du territoire concerné.

**Ilots Regroupés pour l'Information Statistique (Insee)*

Novembre 2022 l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole



Parking privé du siège de la Région Hauts-de-France et entrée de stationnement privé résidentiel dans le Bois habité, Lille © ADULM



Stationnement privé résidentiel © LeBonCoin

1

BILAN PAR THÉMATIQUE

4. SE DÉPLACER

SYNTHÈSE ET PERSPECTIVES



4. SE DÉPLACER / SYNTHÈSE ET PERSPECTIVES

Depuis 2015, période de référence du SCOT, les sujets de mobilité ont connu deux périodes très différentes, avant et après 2020, marqués par les effets de la crise sanitaire mondiale.

Dans la première période, les résultats de l'enquête « ménages déplacements » réalisée en 2016 par la Métropole Européenne de Lille indiquent notamment que les parts modales des déplacements réalisés par les habitants du territoire n'évoluent pas assez vite vers les objectifs du SCOT. Si les transports collectifs voient leur fréquentation nettement progresser entre 2015 et 2019, celle-ci reste inférieure aux objectifs.

De leur côté, les modes routiers ont tendance à repartir légèrement à la hausse alors qu'ils avaient fléchi dans la décennie précédant 2016. Il est notamment constaté un effet générationnel fort expliquant ce phénomène, mais les conséquences en sont une augmentation du trafic routier qui génère des nuisances. Cependant, même si celles-ci sont en partie compensées par les évolutions technologiques, les objectifs environnementaux ne sont pas atteints.

Les modes motorisés connaissent encore des croissances sensibles en accès au territoire, avec une métropolisation qui se poursuit, en lien avec les emplois présents sur le territoire métropolitain.

Concernant le transport de marchandises, celui-ci est toujours très polarisé par les modes routiers. Des réseaux alternatifs existent, même s'ils restent peu utilisés. En parallèle, des initiatives locales se multiplient sur le territoire pour développer des solutions sur le « dernier kilomètre ».

Les modes doux semblent se développer positivement depuis 2015, en particulier le vélo dont la dynamique positive récente est intéressante. La marche à pied doit quant à elle faire l'objet d'attention, car même si elle reste de loin le second mode de déplacement le plus utilisé du territoire, sa légère baisse entre 2006 et 2016 invite à la vigilance.

Enfin, l'optimisation du stationnement et de son utilisation est un enjeu déterminant en matière de report modal mais également un sujet à investiguer plus finement en matière de consommation foncière.

Depuis 2020 et la crise sanitaire, la mobilité a connu des perturbations majeures sans précédent pendant les confinements/déconfinements. L'intérêt de cette période est qu'elle ouvre à la fois des perspectives et des chantiers sur la mobilité de demain : le vélo a bénéficié d'une progression de 40% de son usage entre 2019 et 2021, mais a contrario, les réseaux de transports collectifs n'ont pas encore retrouvé leurs niveaux de fréquentation d'avant crise alors que la mobilité automobile a retrouvé ses congestions. D'autre part, un potentiel visible en matière de télétravail, accompagné ou non de décalage des horaires de déplacements (déshorage), existe et a été confirmé alors qu'il n'était qu'envisagé avant crise...

En matière de perspective, il est à souligner les très fortes dynamiques de développement des politiques de transports alternatifs à la voiture utilisée « seul » (SDIT, politiques vélo, intermodalité...) portées et délibérées ces dernières années aussi bien par la Métropole Européenne de Lille que par la Communauté de communes Pévèle Carembault. En parallèle, le développement de l'accès à de nouvelles technologies, moins émissives sur l'environnement, est de plus en plus présent. Il permet notamment d'envisager de nouvelles opportunités pour les déplacements routiers non transférables. Ces politiques s'orientent au-delà du SCOT en agissant aussi bien sur les infrastructures et services que sur les changements de comportement.

En lien étroit avec l'économie, la logistique et le transport de marchandises sont des sujets à investiguer avec attention dans les années qui viennent. En premier lieu, un sujet de connaissance se pose : qualification et fonctionnement du tissu logistique, jeu d'acteurs complexe imbriquant acteurs privés et publics... Cet écosystème doit continuer sa mue et faire évoluer ses modèles et son organisation pour orienter ses flux massivement vers des solutions plus vertueuses dès aujourd'hui, tout en anticipant l'arrivée du projet de Canal Seine Nord Europe.

Enfin, en lien avec ces nouveaux projets de grande envergure, le territoire devra se positionner dans les années à venir sur la maîtrise de son développement urbain ainsi que les potentiels de gisement urbain (stationnement) en lien avec ses réseaux de transports (transports collectifs existants et à venir), en particulier au regard des objectifs de Zéro Artificialisation Nette qui se dessinent en 2050.

1

BILAN PAR THÉMATIQUE

1. SE LOGER

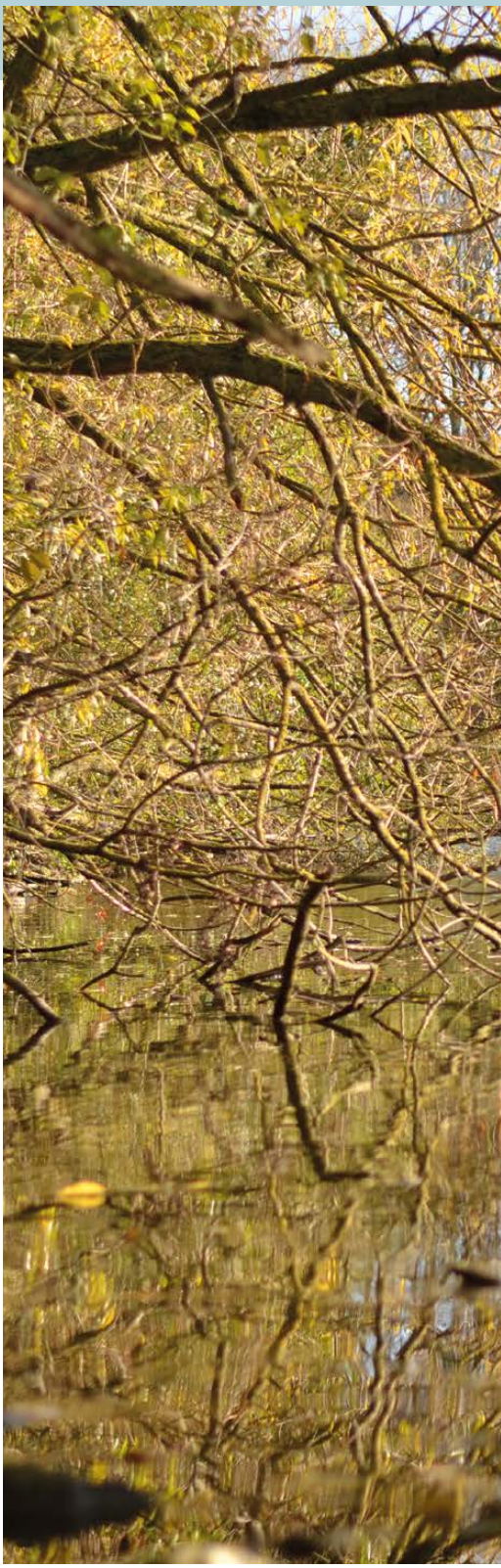
2. TRAVAILLER

3. CONSOMMER

4. SE DÉPLACER

5. VIVRE DANS UN ENVIRONNEMENT SAIN ET SÉCURE

6. VIVRE ENSEMBLE





Parc du Héron, Villeneuve d'Ascq © Claire Poitout / MEL

LA PRÉSERVATION DE LA BIODIVERSITÉ

CE QUE DIT LE SCOT…

« *Les hémicycles sont des entités agro-paysagères situées aux franges de l'agglomération centrales. […] La localisation précise des limites des hémicycles sera fixée dans les PLU. Les hémicycles n'ont pas vocation à accueillir d'urbanisation nouvelle* » DOO, page 17.

« *La carte de l'armature verte et bleue multifonctionnelle identifie à l'échelle du SCOT des secteurs présentant des caractéristiques et des potentialités paysagères et naturelles qu'il convient de maintenir et de renforcer autant que possible, notamment pour améliorer les fonctionnalités des réservoirs de biodiversités et des espaces naturels relais. Ces secteurs seront définis localement au moment de l'élaboration des PLU* » DOO, page 20.

« *Afin de conserver à la voie d'eau un rôle de corridor écologique terrestre, il convient d'éviter l'artificialisation des deux berges opposées. De même, les aménagements aux abords des cours d'eau doivent favoriser leur végétalisation* » DOO, page 20.

« *La constitution d'un véritable maillage d'espaces de nature à vocation récréative est une volonté forte qui répond à la fois à une volonté d'amélioration de l'attractivité et du cadre de vie de la métropole lilloise et à une reconquête écologique* » DOO, page 24.

Pour en savoir plus : cf. SCOT en bref.

ANALYSE DES RÉSULTATS

La préservation de la biodiversité dans les politiques de planification urbaine est un sujet d'autant plus important aujourd'hui que les phénomènes liés au dérèglement climatique s'accélèrent. Les milieux naturels jouent un rôle prépondérant tant d'un point de vue écologique par le maintien d'une faune et d'une flore riches, ainsi que par leur rôle dans le maintien du cadre de vie : biodiversité, maintien des continuités écologiques… À ce titre, plusieurs facteurs ont conduit à tendre vers des pratiques plus vertueuses pour les milieux naturels du territoire de Lille Métropole : évolution de la couverture végétale sur le territoire, amélioration de la connaissance des milieux naturels et de leurs évolutions, déclinaison des principes issus du SCOT dans les documents d'urbanisme et les politiques de planification…

La planification à la reconquête écologique du territoire

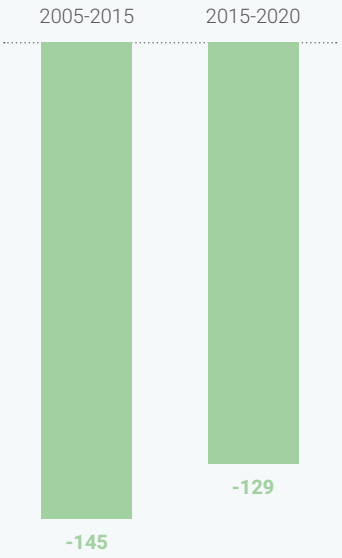
Le territoire du SCOT se caractérise par une grande fragilité des milieux naturels, tant par leur composition que par leur présence physique. L'armature verte du territoire est marquée par des espaces agricoles et naturels non bâtis, des espaces de nature en ville et un réseau hydrographique structurant. À ce titre, compte tenu de leur fragilité, il est nécessaire de préserver notamment les grandes entités agro-paysagères, les espaces de reconquête écologique identifiés pour le maintien des écosystèmes ainsi que les vallées et les cours d'eau. Depuis 2017, plusieurs actions ont été engagées en ce sens.

Évolution du couvert végétal du territoire : une tendance à la baisse contenue ces dernières années

En lien avec l'artificialisation des sols et les stratégies de planification, l'analyse de l'évolution du couvert végétal permet de caractériser les phénomènes qui se sont produits sur le territoire. La couverture végétale correspond à la présence de différentes strates : la strate herbacée qui correspond aux espaces herbacés jusqu'à 1m50 de hauteur et principalement dominant dans les milieux ouverts, la strate arbustive, et la strate boisée. Chacune correspond à un milieu naturel spécifique, dont les fonctions écologiques contribuent à maintenir les écosystèmes en place.

L'analyse de l'évolution de ces différents espaces entre 2005 et 2020 montre que, globalement, entre 2005 et 2020 la couverture végétale du territoire connaît une nette diminution. Ce sont près de 2 100 ha de la couverture végétale du territoire qui ont disparu, dont environ 500 ha de couvert boisé. Ce constat est malgré tout à nuancer par le rythme annuel de cette diminution qui tend à baisser. En effet, celui-ci est évalué à 145 ha par an pour la période 2005-2015, puis 128 ha par an pour la période 2015-2020. Les raisons de cette diminution sont en majeure partie liées à l'urbanisation, ou encore aux pratiques agricoles et à la gestion des espaces. L'évolution du couvert boisé est à souligner, du fait de son évolution inverse au constat précédent : on remarque une diminution de 30 ha par an du couvert boisé entre 2005 et 2015, alors que celui-ci passe à -40 ha par an entre 2015 et 2020. La diminution observée interroge plus encore du fait qu'elle se situe aussi bien en dehors de la tache urbaine de référence et à l'intérieur de celle-ci.

Évolution annuelle du couvert végétal dans le SCOT en hectares



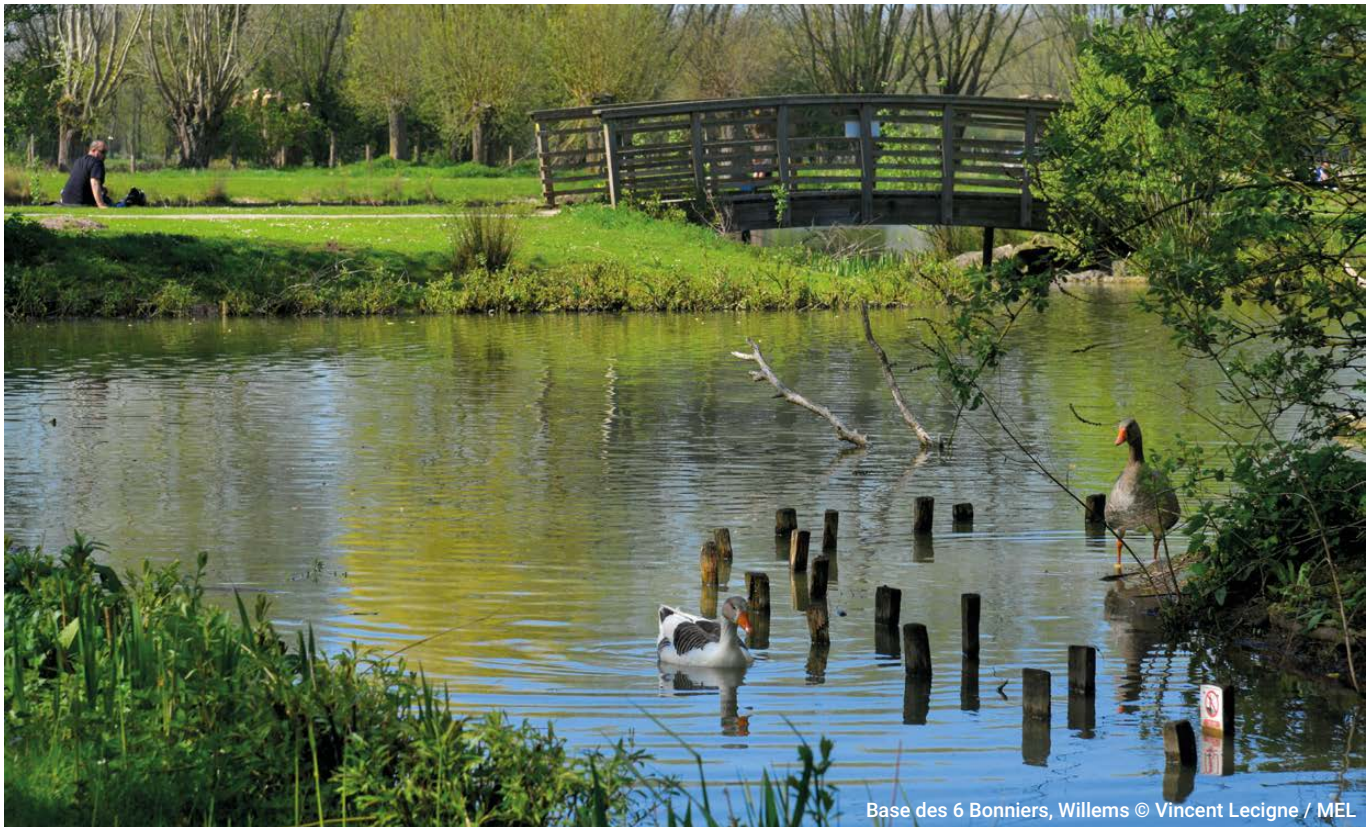
Source : OCS 2D. Traitement : ADULM.

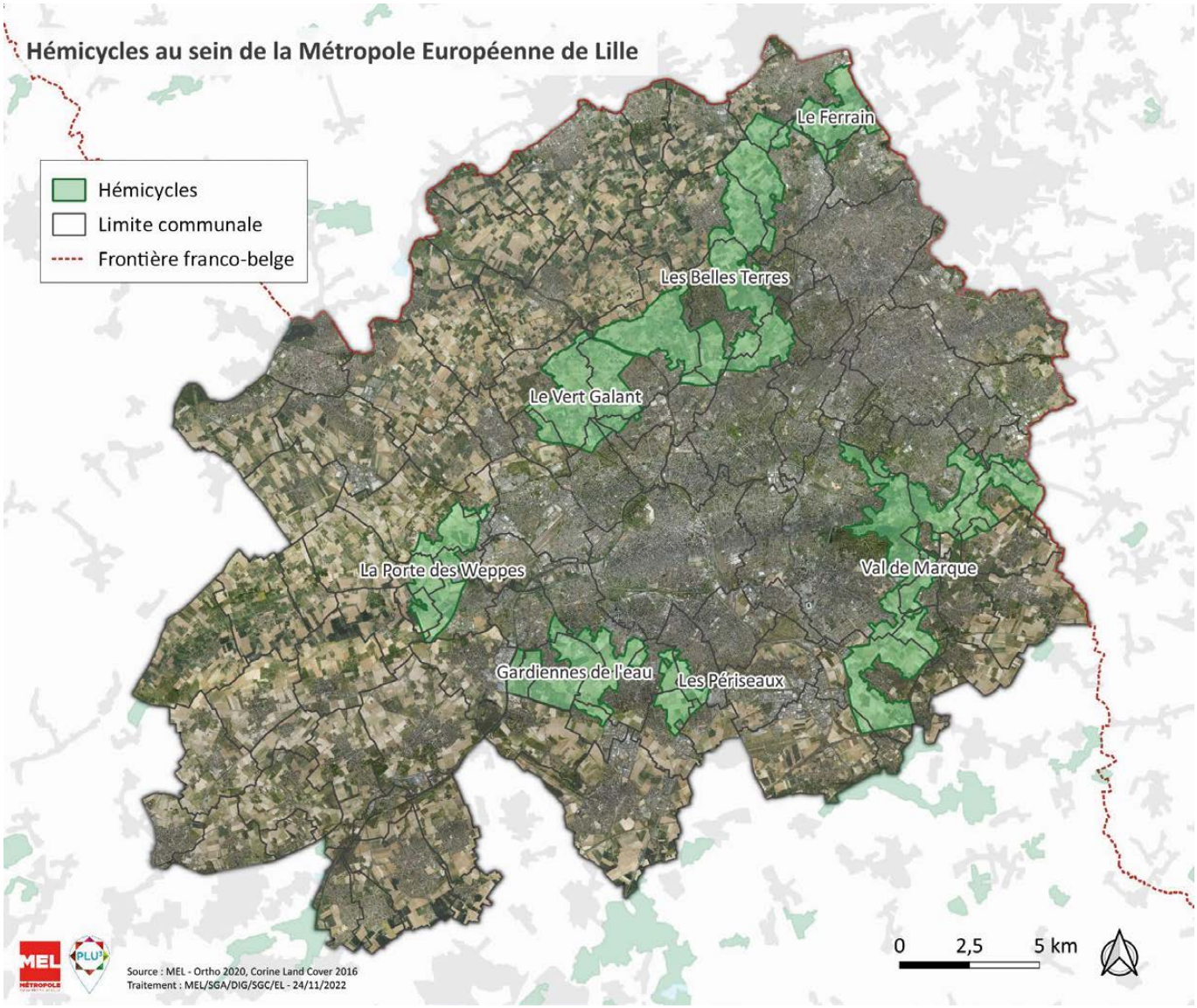
L'évolution des espaces naturels remarquables du territoire : des espaces parfois dégradés à préserver davantage

Le territoire est marqué par la présence de plusieurs milieux naturels dont la qualité est à préserver pour maintenir les écosystèmes en place : zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1 et 2, zone Natura 2000, sites inscrits ou classés, arrêté de protection de biotope, zones humides… Quand bien même certains de ces espaces ne relèvent d'aucune disposition réglementaire à l'image des ZNIEFF, la préservation de l'ensemble de ceux-ci contribue à renforcer la qualité écologique du territoire, et tout type d'urbanisation autre que celui lié à leur gestion (agricole, récréative, entretien…) doit être écarté. De façon générale et à l'échelle du territoire, l'analyse des données disponibles (zonage PLU, données environnementales…) montre qu'entre 2015 et 2020, les espaces identifiés dans le SCOT ont globalement été maintenus pour permettre d'assurer les continuités écologiques du territoire.

Néanmoins, certains espaces nécessitent une attention particulière, compte tenu des altérations ou dysfonctionnements des milieux au regard des impacts de l'aménagement et du développement métropolitains. Cela concerne notamment les cours d'eau, dont la qualité de l'eau est fortement dégradée (cf.. partie spécifique sur l'eau ci-après) et dont la fonctionnalité pour les espèces aquatiques peut être altérée par les aménagements réalisés : artificialisation des berges… D'autres espaces comme les terres agricoles (haies, mares, talus…) ou les friches en milieu urbain doivent faire l'objet d'une attention particulière afin de permettre aux écosystèmes présents de se maintenir en place. L'objectif à terme est de constituer un maillage du territoire adéquat pour la préservation des espèces présentes.

De même, le SCOT définit les principes des hémicycles qui correspondent aux entités agro-paysagères situées aux franges de l'agglomération centrale. Elles concernent 35 communes toutes situées sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille. Ces hémicycles n'ont pas vocation à accueillir d'urbanisation nouvelle. Depuis 2015, ils ont été traduits de manière adéquate, notamment via l'OAP Hémicycles du PLU2 approuvé en décembre 2019.


Base des 6 Bonniers, Willems © Vincent Lecigne / MEL



Source : PLU Métropole Européenne de Lille.

L'amélioration de la connaissance de la biodiversité du territoire : un atout pour la planification de demain

La préservation de la biodiversité, si elle se traduit dans les documents de planification afin de garantir le maintien des écosystèmes du territoire, doit être accompagnée d'une amélioration de la connaissance des espèces et des spécificités du territoire.

À ce titre, plusieurs travaux engagés par les collectivités ont permis d'affiner cette connaissance depuis 2015. Ainsi, la Métropole Européenne de Lille a initié en 2018 le développement d'un atlas de la biodiversité communale sur 90 communes de son territoire, en lien avec l'Office Français de la Biodiversité (OFB). Le programme, achevé en décembre 2020, a permis d'améliorer les connaissances sur la biodiversité du territoire à l'échelle locale, tant du point de vue des espèces faunistiques ou floristiques que de leur habitat. Cet Atlas est diffusé aux acteurs du territoire, institutionnels et habitants, afin de sensibiliser les citoyens aux enjeux de protection de la biodiversité.

De même, il vise à enrichir les politiques publiques d'aménagement. 2 237 espèces faunistiques et 1 174 espèces floristiques ont été recensées dans ce cadre.

De son côté, la Pévèle Carembault a elle aussi initié cette démarche en 2021, en partenariat avec l'OFB. De fait, plusieurs animations auprès du grand public ont eu lieu, afin de répondre au mieux aux objectifs de l'élaboration de ce document.



Source : Communauté de Communes Pévèle Carembault.

Mise en œuvre de la trame verte et bleue

La trame verte et bleue écologique et récréative décrite dans le SCOT est l'un de ses principes fondamentaux. Sa déclinaison précise est à opérer à l'échelle des intercommunalités afin de garantir les objectifs de préservation des milieux naturels et leur mise en réseau.

La déclinaison de la trame verte et bleue dans les documents de planification de la MEL et de la CCPC

Les documents d'urbanisme approuvés ou en cours d'élaboration depuis la mise en œuvre du SCOT ont pris soin de reprendre les orientations fixées en matière de trame verte et bleue. De fait, le PLU2 de la MEL, approuvé en 2019, a traduit ces orientations au travers d'une OAP spécifique.

La Pévèle Carembault élabore actuellement son premier PLU à l'échelle intercommunale. Afin de le préparer au mieux, un travail a été conduit en partenariat avec l'ADULM dès 2018 qui a permis à l'intercommunalité d'initier les tracés de la future trame verte et bleue constitutive du PLUi. Des axes majeurs sont apparus pour permettre d'alimenter les projets de développement du territoire, tout en respectant ses grands équilibres écologiques : réservoir de biodiversité, zones humides…

Des démarches spécifiques pour valoriser le potentiel du territoire

Plusieurs démarches spécifiques ont été initiées afin de mettre en lumière le potentiel écologique du territoire, parfois caché, dégradé ou menacé. Les actions reprises ci-après mettent en avant certains projets pour illustration, sans ambition d'être exhaustif.

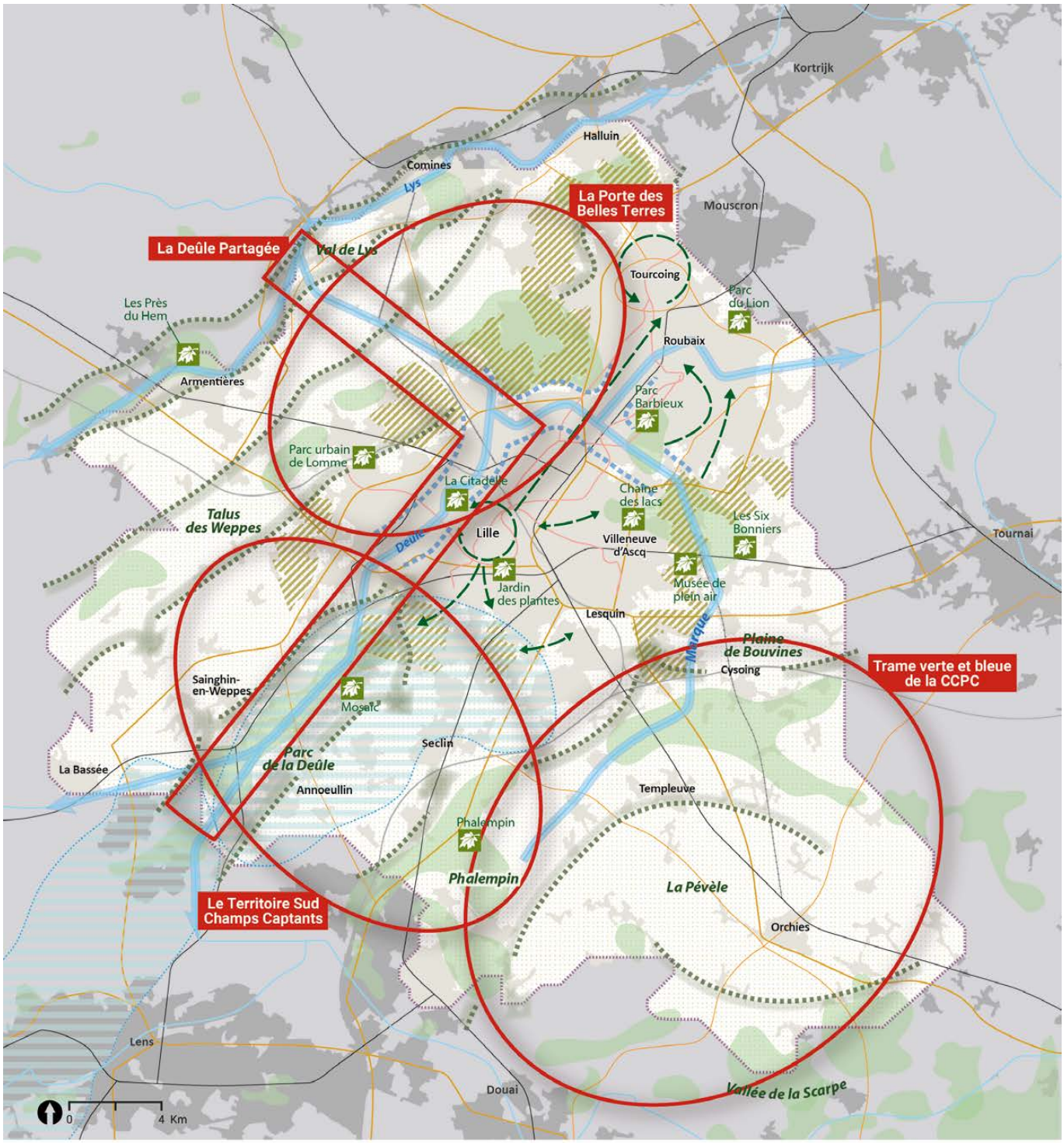
La reconquête de la Marque

La Marque est aujourd'hui une des épines dorsales du territoire métropolitain. Elle relie 17 communes et constitue un véritable espace naturel riche en biodiversité. La Marque et ses affluents traversent le territoire de la Métropole Européenne de Lille et de la Pévèle Carembault, qui, grâce à la prise de compétence en matière de Gestion des Milieux Aquatiques et la Prévention des Inondations (GEMAPI) par les deux intercommunalités, interviennent dans l'intérêt général pour la gestion et l'entretien courant des cours d'eau non domaniaux. Ce secteur d'intervention est aujourd'hui majeur pour les deux intercommunalités, du fait de son fort potentiel environnemental et du risque d'inondation associé. Ainsi, elles se sont associées dans un partenariat afin d'améliorer la qualité environnementale de la Marque, et de valoriser son potentiel aujourd'hui trop faiblement marqué.



La Marque, Ennevelin © CCPC

TRAME VERTE ET BLEUE ET DYNAMIQUES DE PROJETS



Sources : ADULM 2022, DOO SCoT 2015
BD TOPO® IGN (2021), CLC - UE-SOeS (2018), OSM (2021)

Secteurs de projets

En préservant les hémicycles et le foncier à usage agricole...

- Hémicycle
- Principal site d'intérêt à préserver
- Foncier agricole
- Tache urbaine (SCOT) : nature en ville à conforter

... et en s'appuyant sur une armature verte et bleue.

- Pôle récréatif métropolitain
- Continuité structurante des 3 vallées Lys, Deûle, Marque
- Grand secteur de reconquête écologique et des paysages
- Valorisation de la voie d'eau
- Liaison verte urbaine à favoriser
- Aire d'alimentation des captages d'eau

- Voie rapide
- Route structurante
- Voie TER
- LGV
- Voie et cours d'eau
- TC urbain lourd

Novembre 2022

l'Agence DE DÉVELOPPEMENT ET D'URBANISME DE Lille Métropole

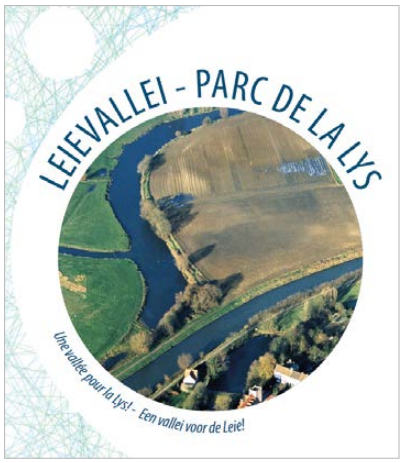
La Métropole Européenne de Lille a établi un diagnostic ainsi qu'une modélisation afin de mesurer les risques d'inondation et le fonctionnement écologique et hydraulique de la Marque. Des opérations à l'image de celle de la branche de Croix sont également en cours sur ce territoire.

La Pévèle Carembault a, quant à elle, débuté des travaux en 2021 afin de renaturer la Marque, qui a souffert de nombreux changements au fil de l'urbanisation progressive du territoire, de l'asséchement des marais, du reméandrage ou lors des curages successifs qui ont modifié le lit du cours d'eau. En partenariat avec l'Agence de l'Eau, elle souhaite rendre son aspect naturel à la Marque et recréer un écosystème favorable à la biodiversité locale. Un programme de travaux d'aménagements hydrauliques pour lutter contre les inondations par débordement de la Marque et de ses affluents est entrepris depuis 2016, tout comme une étude hydraulique et hydromorphologique à Ennevelin. Pour aller plus loin, des études de faisabilité des continuités piétonnes, ainsi que des études sur les rejets polluants vont être engagées.

La valorisation de la Lys et de la Deûle

Le projet transfrontalier Valys co-financé par Interreg a pour but de développer la gestion intégrée et durable des ressources naturelles et des écosystèmes entre Erquinghem-Lys et Courtrai. Son ambition est d'endiguer les pressions et menaces pesant sur les espaces ouverts et le patrimoine écologique de la vallée de la Lys.

Le point phare en est le développement du parc transfrontalier du Leievallei. Les différentes phases de ce chantier, dont la dernière s'achève actuellement, permettront de conforter la trame verte et bleue tout en offrant une meilleure cohérence écologique et perception du parc (espaces récréatifs le long de la voie d'eau…).



Source : Interreg, Stratégie globale transfrontalière pour l'élaboration du Leievallei - Parc de la Lys.

La Deûle présente également un enjeu majeur de valorisation des bords à canal pour le territoire du SCOT. Le territoire de projet « Deûle partagée » initié dans le SCOT a été l'occasion de réaliser plusieurs temps d'échange et de réflexions sur le sujet. Un premier temps de réflexion a été mené dans le cadre d'un partenariat entre le Port de Lille et l'ADULM, autour d'un atelier avec les étudiants de l'ENSAP autour du sujet « Partager la Deûle urbaine : les enjeux d'un canal à grand gabarit dans un cœur métropolitain ». Afin d'engager une dynamique d'acteurs et valoriser le potentiel de la Deûle, des temps d'échanges spécifiques avec des visites *in situ* ont été organisées depuis 2021 et se poursuivent le long du territoire de la Deûle, en partenariat avec la Métropole Européenne de Lille, le Port de Lille, VNF, la FNAU…



Source : ADULM.

Le développement des voies vertes

Plusieurs projets d'aménagement ou de réaménagement de voies vertes ont vu le jour ces dernières années. Cette mise en réseau vise à améliorer l'accessibilité et à relier entre-eux des espaces naturels et agricoles récréatifs, à l'image de la plaine des Périseaux, tout en assurant une mise en valeur des espaces naturels remarquables et ponctuels.

Parmi les projets en cours de réalisation, la voie verte des captages, qui relie Seclin à Houplin-Ancoisne, s'inscrit dans cette optique. De même, les aménagements du bord des berges du quartier Sainte Hélène et du Quai 22 à Saint-André, sous forme d'un parc linéaire traversé par une voie verte abondent en ce sens, ainsi que le projet de « Voie verte du Ferrain » qui suit le tracé de l'ancienne voie ferrée Halluin-Somain, d'Halluin à Tourcoing en passant par Roncq et Mouvaux. Elle devrait notamment permettre, d'ici 2024, de relier en vélo Roncq à Tourcoing puis Lille en prolongeant l'itinéraire permis par les pistes cyclables du Grand boulevard.

LA VALORISATION DE LA RESSOURCE EN EAU

CE QUE DIT LE SCOT…

« *Trois objectifs prioritaires pour protéger et reconquérir la ressource :*

- *agir sur les sources de pression existantes, celles liées aux activités agricoles, aux infrastructures de transport, aux friches polluées, aux zones d'habitat et d'activités… ;*
- *éviter d'ajouter des menaces supplémentaires sur la ressource, en privilégiant en termes d'usages des sols les espaces naturels et agricoles et en évitant l'installation d'activités présentant des risques de pollution pour la nappe dans les zones les plus sensibles de l'AAC ;*
- *assurer l'intégration des mesures nécessaires à la protection de la nappe dans les nouveaux projets d'aménagement* » DOO, page 13.

« *Réduire les consommations d'eau et sécuriser l'approvisionnement en eau potable* » DOO, page 84.

« *La gestion des eaux pluviales, un enjeu quantitatif et qualitatif. L'objectif recherché est la prise en compte dans les projets le plus en amont de leur conception, de la vulnérabilité du territoire au volume, débits et pollutions générés par les eaux pluviales* » DOO, page 86.

Pour en savoir plus : cf. SCOT en bref.

ANALYSE DES RÉSULTATS

La déclinaison des objectifs des documents « supra »

Le territoire est concerné par différents documents en lien avec les bassins hydrographiques

La protection de la ressource en eau est aujourd'hui un enjeu majeur des politiques publiques et de planification, à différentes échelles adaptées aux 6 bassins hydrographiques du territoire national et à ses différents sous-bassins versants. Les objectifs définis dans les différents documents en vigueur sur un périmètre plus large doivent être repris à l'échelle du SCOT afin de garantir la compatibilité et l'atteinte des objectifs de la protection de la ressource à décliner ensuite dans les plans locaux d'urbanisme. Ces documents réglementaires établissent des objectifs de protection et d'amélioration de la qualité et de la quantité de l'eau sur le territoire, de surface ou souterraine.

L'ensemble des objectifs à l'échelle du bassin hydrographique Artois Picardie, duquel le territoire du SCOT fait partie, sont identifiés dans le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE). Celui-ci est ensuite décliné à travers des documents plus territorialisés que sont les Schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE), le territoire du SCOT étant concerné par 3 d'entre-eux.

La mise en cohérence des objectifs du SDAGE et des SAGE nouvellement approuvés avec le SCOT

Le SDAGE décrit les objectifs et les dispositions nécessaires pour atteindre les objectifs environnementaux qu'il se fixe. Le programme de mesures traduit ses dispositions d'un point de vue opérationnel. Le SDAGE Artois Picardie nouvellement approuvé le 21 mars 2022, fixe des objectifs pour la période 2022-2027 qui sont traduites en plan d'actions concret pour améliorer la qualité et la quantité de l'eau sur le territoire. Parmi les enjeux identifiés, l'atteinte d'un bon état écologique et chimique de plusieurs cours d'eau et eaux souterraines du territoire sont inscrits ; ils concernent notamment la Marque ou la nappe de la craie dans la vallée de Deûle.

Certaines dispositions relatives au SCOT et à ses objectifs sont ciblées dans le SDAGE 2022-2027 comme par exemple, en matière de gestion des eaux pluviales, prendre des dispositions favorisant l'infiltration des eaux de pluie, afin de recharger les milieux naturels (orientation A-2), limiter les risques de ruissellement, d'érosion et de transfert de polluant vers l'eau dans les espaces agricoles (orientation A-4), préservation des prairies et des éléments fixes du paysage (disposition A-43), préserver fonctionnalités des milieux dans les zones humides (orientation A-8) qui jouent un rôle essentiel le long des vallées de la Marque, de la Deûle et de la Lys. Sur ces différents points, le SCOT en vigueur est déjà compatible et propose des réponses sur ces différents sujets à travers des mesures de protection spécifiques inscrites dans sa trame verte et bleue par exemple.

Depuis l'approbation du SCOT en 2017, les trois Schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) concernant le territoire ont également été mis à jour :

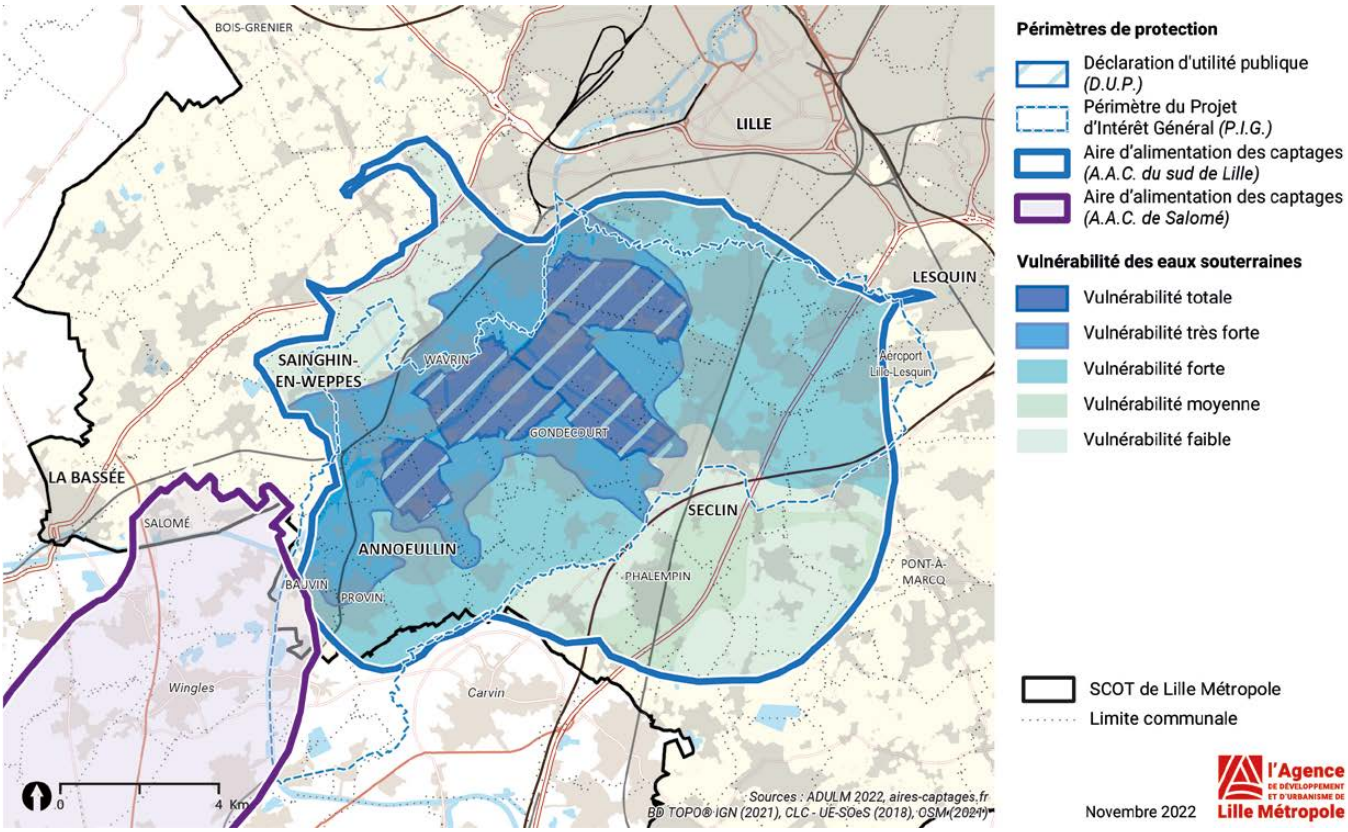
- le SAGE de la Lys approuvé en septembre 2019 ;
- le SAGE Marque Deûle approuvé en mars 2020 ;
- le SAGE Scarpe Aval approuvé en juillet 2021.

Ces documents apportent de nouvelles dispositions au regard de plusieurs sujets dont en particulier celui de la protection de la ressource en eau face au développement.

À ce titre et à travers le SDAGE et le SAGE de la Lys, qui le reprennent d'ores et déjà dans leurs documents graphiques, le territoire du SCOT et de la Métropole Européenne de Lille sont concernés par un nouveau périmètre d'Aire d'alimentation des captages (AAC) sur 4 communes : Salomé, Hantay, Marquillies et Bauvin. Ce nouveau périmètre a reçu à ce stade un avis favorable simple des services de l'État suite à une étude réalisée par la SAFEGE pour le déterminer. Un plan d'actions commun entre ce nouvel AAC de Salomé et l'AAC de Lens-Liévin est en cours d'élaboration. Il devrait être arrêté par les préfectures concernées au premier semestre 2023.

D'autres éléments sont également évoqués dans les SAGE revisités qui sont déjà présents dans le SCOT en vigueur : les impacts concourant à la dégradation des milieux, l'artificialisation qui dégrade les habitats et les échanges naturels entre les nappes et les cours d'eau, l'envasement des cours d'eau et l'érosion des berges favorisant les inondations et la rupture des continuités écologiques.

PROTECTION DE LA RESSOURCE EN EAU



L'alimentation en eau potable : enjeu environnemental majeur du territoire

Une ressource limitée, fragilisée et sous tension

À l'échelle mondiale et locale, la ressource en eau potable est devenue ces dernières années un enjeu primordial, qu'il convient de préserver pour les générations futures. Dans les politiques d'aménagement, les objectifs doivent appréhender le développement de façon à parvenir à la neutralité hydraulique, de telle sorte que l'eau soit préservée de façon qualitative et quantitative.

Néanmoins, cette ressource est aujourd'hui limitée sur le territoire métropolitain, ses disponibilités sont moindres et les dépendances de plus en plus fortes entre les différents types de ressources et en lien avec les territoires voisins. Afin de gérer et d'anticiper au mieux, les territoires du SCOT mettent en place différents plans d'actions visant à maîtriser la consommation et à protéger la ressource. Ces politiques engagent sur le long terme en visant des objectifs d'ici 2050 afin de répondre aux besoins socio-démographiques d'aujourd'hui et de demain en modélisant les réseaux de distribution, en questionnant les modes de consommation, les potentielles économies…

En effet, la pression est de plus en plus forte et la ressource de plus en plus menacée par les phénomènes météorologiques. Depuis 2017, les épisodes de sécheresse s'accumulent. Les périodes de recharge des nappes souterraines s'amoindrissent (auparavant, en temps normal, la recharge des nappes s'effectuait sur une période de 6 mois rapportée à 3 mois depuis quelques années) avec des plages de précipitation plus réduites et des phénomènes d'évapotranspirations plus forts, rendant ainsi les sols plus secs et freinant les possibilités d'infiltration. De fait, face à ces événements, les capacités de recharge des nappes ont diminué de 15%.

Les conséquences directes sur le territoire sont la mise en place d'arrêtés de sécheresse récurrents et qui tendent à s'allonger. Des arrêtés ont été pris pour plusieurs mois de façon systématique en 2017, 2018, 2019, 2020 et 2022.

L'eau alimentant le territoire provient pour moitié des eaux de surface de la Lys partagée avec l'Audomarois et de la nappe du carbonifère partagée avec la Belgique, et pour l'autre moitié de la nappe de craie au sud de Lille. L'enjeu est majeur pour le territoire et son développement car les ressources sont globalement « limitées » car même si des recherches sur de nouveaux potentiels (eaux d'exhaure...) sont en cours d'étude, il n'existe pas à ce jour d'autres ressources locales qui pourraient être mobilisées pour répondre aux besoins.

L'alimentation en eau potable du territoire est assurée à 75% par des eaux souterraines (nappe de craie au sud de Lille et carbonifère) avec 26 captages actifs destinés à l'eau potable (15 captages situés sur le territoire de la MEL, 11 situés en CCPC). Une vigilance est donc essentielle pour garantir l'entretien de ces points de captages (accessibilité) et lutter contre leur dégradation (dépôts illégaux…).

D'une extrême sensibilité, la ressource en eau est d'autant plus impactée par les phénomènes qui fragilisent ses capacités de recharges. Ainsi, elle est concernée par des tensions quantitatives du fait d'une capacité de recharge complexifiée (imperméabilisation, phénomènes météorologiques), mais aussi qualitatives car la baisse du niveau de la nappe entraine un affaiblissement des capacités de protection de celle-ci et une augmentation des contaminations naturelles par les phénomènes géochimiques (nickel, sélénium…).

Une consommation en eau potable en faible augmentation face à des capacités de recharge amoindries

De façon globale, la consommation en eau potable pour le territoire du SCOT a connu une augmentation de moins de 5% depuis 2016 après une diminution tendancielle observée pendant plus de 20 ans. Il est cependant à noter que les consommations d'eau sur le territoire du SCOT ramenées à l'habitant sont déjà relativement modestes.

En effet, un parangonnage a été mené par la Métropole Européenne de Lille en 2019-2020 et montre que les ratios de consommations constatés dans la métropole sont parmi les plus faibles des collectivités de tailles similaires en France et en Belgique.

Classement de la MEL par rapport aux autres établissements au regard de la consommation d'eau des abonnés

	Nombre d'abonnés	Nombre habitant par abonné	Volume par abonné (m³/an/ab)	Volume par habitant (l/hab/jour)	Volume par abonné particulier (m³/an/ab)
Lille Métropole	337 889	3,3	151	127	79
SEDIF	597 574	7,7	414	147	/
Toulouse Métropole	179 104	4,3	246	153	/
Nantes Métropole	217 419	2,9	147	137	143
Grand Lyon Métropole	367 093	3,7	207	154	/
Bordeaux Métropole	279 614	2,7	143	146	104
Montpellier Métropole	77 565	4,9	315	176	/
Métropole Nice Côte d'Azur	158 654	3,4	280	224	/
Bruxelles	359 051	3,3	347	285	/
Anvers	201 499	3,1	415	364	/

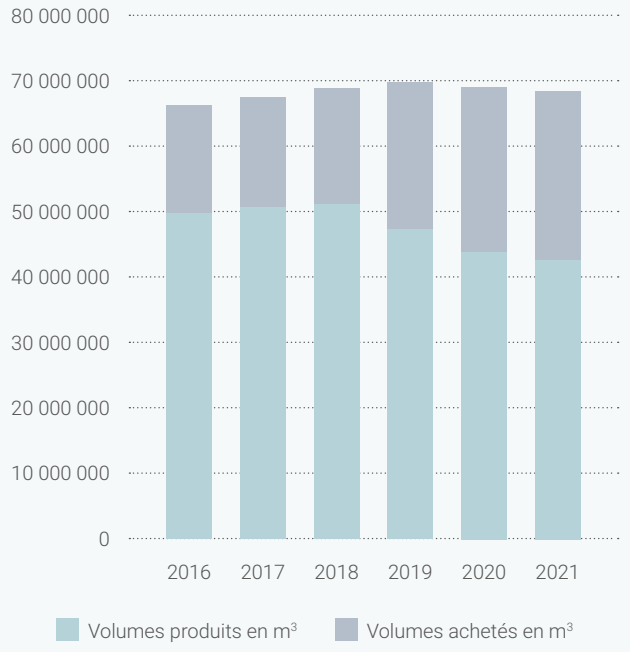
Source : Métropole Européenne de Lille.

Afin de répondre aux besoins, et d'anticiper les capacités d'alimentation en eau potable, le Schéma directeur de l'eau potable de la Métropole Européenne de Lille, actuellement en révision, a émis plusieurs projections aux horizons 2025, 2035 et 2050.

Les deux enjeux majeurs en sont la préservation de la ressource en eau et l'alimentation en eau de la Métropole. Ceux-ci sont déclinés en six axes : les actions d'économies d'eau ; l'amélioration de la connaissance scientifique pour mettre en œuvre une stratégie de gestion durable des ressources exploitées par la MEL ; renforcer la protection des ressources exploitées pour l'alimentation en eau ; la modernisation des ouvrages de protection ; les interconnexions de secours avec les autorités organisatrices voisines ; la recherche de nouvelles ressources.

Pour améliorer le système de distribution de l'eau potable et limiter les pertes, tout en assurant les capacités d'alimentation, la Métropole Européenne de Lille a déjà engagé de nombreux travaux d'amélioration du rendement sur le réseau. L'objectif affiché est de passer à moins de 10% de perte d'ici 2034.

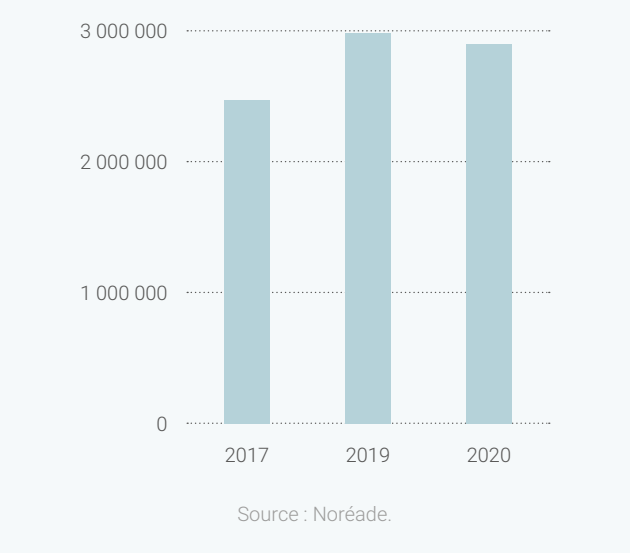
Consommation en eau de la MEL en m³



Source : Métropole Européenne de Lille.

De son côté, la Pévèle Carembault connaît une augmentation de sa consommation en eau potable plus marquée sur les dernières années, à mettre en lien avec l'augmentation du nombre d'abonnés sur la même période.

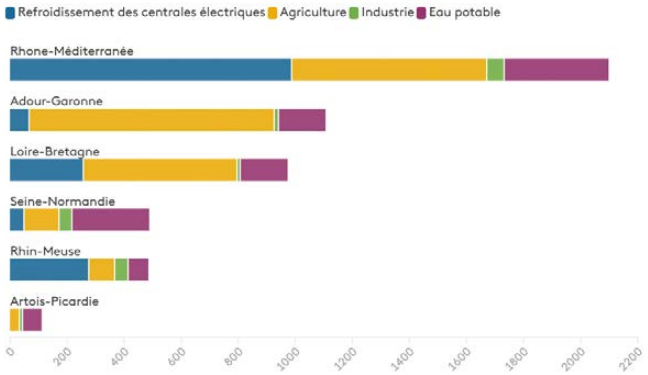
Consommation en eau de la CCPC en m³



Source : Noréade.

Enfin, il est à noter qu'à l'échelle nationale, la consommation d'eau douce du bassin Artois-Picardie est une des plus faibles des bassins identifiés. En effet, entre 2008 et 2018, en moyenne, les répartitions par bassin s'établissent suivant le graphique ci-après.

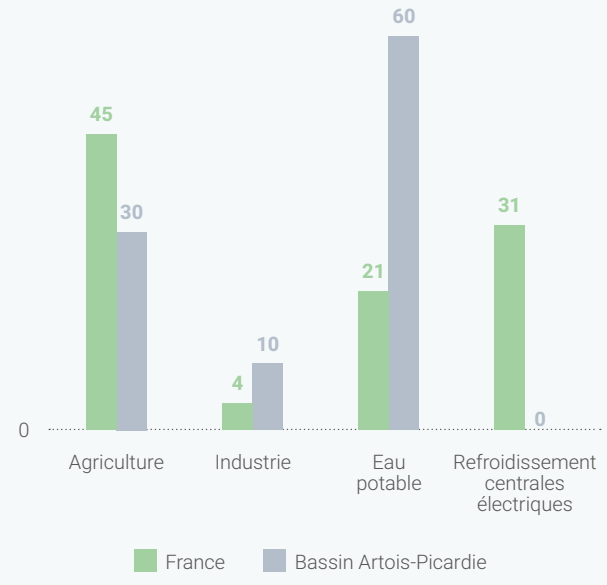
Consommation nationale d'eau douce par bassin hydrographique en millions de m³ - Moyenne 2008-2018



Source : OFB, BNPE, Franceinfo.

Comparativement aux valeurs constatées à l'échelle nationale, l'usage de l'eau douce dans le bassin Artois-Picardie diffère du fait de ses caractéristiques : centrales électriques en bord de mer...

Répartition moyenne des consommations d'eau douce entre 2008 et 2018 par secteur en %



Sources : OFB, BNPE.

Un développement compatible avec la ressource en eau

Un enjeu déterminant : la préservation de la nappe de craie au sud de Lille

La fragilité de la ressource en eau sur le territoire du SCOT est globale, et la situation de tension est exacerbée compte tenu de la situation climatique actuelle. Néanmoins, un secteur nécessite une vigilance spécifique, celui de la nappe de craie au sud de Lille. Il constitue une forte part des ressources en eau nécessaires au territoire et il est identifié comme Aire d'Alimentation de Captages (AAC) prioritaire depuis 2012 (captages Grenelle).

Ce territoire contribue pour près de 40% à l'alimentation en eau potable du territoire. Sa grande fragilité la rend très vulnérable aux pollutions, et de nombreux phénomènes liés à une imperméabilisation des sols, à des activités sources de pollutions diffuses et des épisodes de sécheresse influent à la fois sur la quantité d'eau disponible ainsi que sur sa qualité.

La création d'une commission spécifique à l'échelle du SCOT

Dans le cadre de la mise en œuvre du SCOT et pour accentuer les actions mises en œuvre afin de limiter les impacts de l'urbanisation sur la ressource en eau, une commission partenariale spécifique a été créée : la « COMPAR AAC ». Elle regroupe la Métropole Européenne de Lille et la Pévèle Carembault, mais aussi les acteurs institutionnels des services de l'État (DDTM, Préfecture…), et associe également dans son comité technique l'Agence de l'eau Artois Picardie et l'Agence Régionale de Santé.

Devenue un espace de rencontre régulier entre les différents acteurs, la commission est organisée autour de 4 objectifs qui doivent permettre d'enrichir les connaissances sur la ressource et les réflexions sur des pratiques favorables à la nappe de craie :

- accompagner la « traduction » des orientations du SCOT sur le périmètre de l'AAC et assurer la cohérence entre développement urbain et économique, d'une part, protection et valorisation de la ressource en eau d'autre part ;
- émettre un avis sur les plans, programmes et projets sur le territoire de l'AAC ;
- contribuer à la démarche de « Territoire de projets » du SCOT ;
- partager et faire évoluer les connaissances, mettre en place une veille pérenne, développer des outils d'accompagnement technique et méthodologique.

Dans le cadre du deuxième objectif de la commission partenariale, 24 avis ont été rendus sur des projets instruits par la commission partenariale depuis sa mise en œuvre en 2018. L'instance a aussi été le lieu d'échanges entre les partenaires sur des sujets précis, tels que les mesures à prendre pour les projets situés au sein du PER (plan d'exposition au risque) mouvement de terrains au sud de Lille, sur le fonctionnement de la nappe, sur le projet de modernisation de l'aéroport de Lille Lesquin…

La mise en œuvre de démarches locales spécifiques aux champs captants sud

L'urgence de préserver la nappe de craie au sud de Lille se traduit également par des actions concrètes des intercommunalités concernées par le périmètre de l'AAC. La planification du développement urbain dans ce secteur est une des solutions durables pour limiter les impacts sur la ressource en eau.

Les communes « gardiennes » de la MEL

La stratégie de planification retenue par la MEL dans le cadre du PLU2 de décembre 2019 est celle du « zéro artificialisation » dans les champs captants, accompagnée par une démarche de territoire de projets des 26 communes du territoire de la Métropole Européenne de Lille sont incluses dans le périmètre de l'AAC du sud de Lille. Pour répondre à l'urgence de la protection de la ressource, elles se sont unies dans le cadre du PLUi pour devenir les « gardiennes de l'eau » et ainsi mener des actions concrètes, qu'elles ont notamment adoptées dans une charte.

De nombreuses études ont été menées ces dernières années pour accompagner le territoire dans cette démarche : études paysagères, étude sur les zones d'activités, étude sur le fonctionnement de la nappe et les conséquences de scénarios de développement grâce au projet Urb'Eau avec le BRGM…

De nombreuses actions ont également été engagées dans de nombreux domaines : projets d'aménagement exemplaires, interventions sur les sites et sols pollués, actions pour développer le potentiel touristique du territoire et la qualité des paysages…

La Métropole Européenne de Lille a également prévu de lancer une étude des bénéfices environnementaux et économiques de la démarche « Gardiennes de l'eau » afin d'en mesurer toute la pertinence et l'efficacité.

GARDIENNES DE L'EAU

Le territoire de projet des 11 communes AAC côté CCPC

Parmi les 37 communes du territoire du SCOT concernées par les champs captants du sud de Lille, 11 communes font partie de la Pévèle Carembault. Dans le cadre de sa démarche d'élaboration globale de son plan local d'urbanisme intercommunal, celle-ci s'engage dans la co-construction d'un projet de territoire spécifique aux communes concernées par l'AAC afin de réfléchir à des solutions de développement favorables à la ressource en eau.

LES RESSOURCES NATURELLES ET LA MAÎTRISE DES RISQUES

CE QUE DIT LE SCOT…

« Afin de préserver les grandes entités agro-paysagères et leurs caractéristiques il est nécessaire de :

- *respecter l'intégrité des grandes plaines à dominante agricole ;*
- *pérenniser leur fonction agricole et pour certaines leur contribution forte à la biodiversité ainsi que prévoir 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 ;*
- *assurer des 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* » DOO, page 15.

« *Les projets d'aménagement ainsi que les interventions sur le réseau routier structurant, particulièrement générateur de nuisances, devront rechercher la réduction de cette exposition au profit du bien-être et de la santé des populations et usagers* » DOO, page 87.

« *Prévenir les risques d'inondation et réduire la vulnérabilité des territoires* » DOO, page 87.

Pour en savoir plus : cf. SCOT en bref.

ANALYSE DES RÉSULTATS

La qualité des sols au cœur des politiques de planification

Une métropole qui présente la spécificité d'être recouverte pour moitié de terres « agricoles »

Bien qu'étant une métropole densément urbaine dans son cœur d'agglomération, plus de la moitié du territoire du SCOT reste aujourd'hui encore agricole : 52% du territoire sont recouverts d'espaces agricoles en 2020 *(source : OCS 2D*) et 6% du territoire sont constitués d'espaces naturels.

Si ces espaces sont en constante diminution, un changement notable de dynamique d'érosion des espaces agricoles et naturels est constaté sur ces dernières années. En effet, entre 2005 et 2015, 2 100 ha d'Espaces naturels agricoles et forestiers (ENAF) ont disparu, soit un rythme annuel de 210 ha, alors qu'entre 2015 et 2020 près de 600 ha d'ENAF ont disparu, soit 120 ha par an.

La traduction du concept des hémicycles agricoles dans les documents de planification et la mise en place de PEANP

Comme explicité dans la « fiche bilan » précédente cf.. *Préservation de la biodiversité*, le SCOT définit les principes des hémicycles qui ont été traduits dans le PLU2 de la Métropole Européenne de Lille adopté en décembre 2019.

En novembre 2019, deux délibérations d'élaboration de périmètres de Protection des espaces agricoles et naturels périurbains (PEANP) ont été adoptées par la Métropole Européenne de Lille. Elles concernent d'une part les communes « gardiennes de l'eau » et d'autre part le territoire de « l'Arc Nord Porte des belles terres » (ces périmètres sont figurés dans une cartographie de la « fiche bilan » précédente).

Le PEANP des Gardiennes de l'eau concerne les 26 communes de la Métropole Européenne de Lille situées en Aire d'alimentation des captages (AAC) du sud de la métropole, quand celui de l'Arc Nord concerne 17 communes. Le PAENP est un outil dédié à la protection à très long terme du foncier agricole et naturel et sa valorisation en zone périurbaine. Il permet de répondre aux enjeux de préservation d'un cadre de vie de qualité pour les espaces périurbains, d'offrir les garanties nécessaires au développement de l'économie agricole du territoire, de répondre aux attentes fortes des habitants de valorisation et de protection des paysages agricoles et des espaces de nature et de biodiversité. Cet outil s'engage pleinement dans la continuité de la définition des hémicycles au sein du SCOT. Le dispositif PEANP est composé de trois leviers : l'élaboration concertée d'un programme d'actions partagées entre les différents acteurs du territoire afin de maintenir et valoriser l'activité agricole, les espaces naturels et les paysages ; la création d'un périmètre de protection dans lequel s'appliquent les aménagements et orientations du programme d'action ; la possibilité d'exercer un droit de préemption pour l'acquisition des terrains inclus dans le périmètre de protection. La mise en place du PEANP se fait en concertation avec le monde agricole. À ce jour, plusieurs réunions d'informations, de co-construction et de sensibilisation ont eu lieu dans le cadre du PEANP des Gardiennes de l'eau.

La carte des terres perméables comme outil pour identifier l'impact du développement sur la qualité des sols

La trame brune est calquée sur le modèle des trames verte (pour le végétal), bleue (pour l'eau) et noire (points non lumineux) : elle se caractérise par la continuité des sols perméables ; les fonctions des sols sont riches et variées : biodiversité, cycle de l'eau, cycle des nutriments, absorption et stockage du dioxyde de carbone, lutte contre les pollutions, état sanitaire des végétaux...

La trame brune traduit ainsi un enjeu essentiel : la connectivité pour les espèces présentes dans le sol et le lien avec la matière organique qui vise à préserver l'intégrité physique, chimique et biologique des sols.

Cette notion a été établie à l'échelle du SCOT en développant une cartographie dédiée. Elle est proposée ci-contre.

La prise en compte des risques

Les documents d'urbanisme doivent intégrer les risques identifiés sur le territoire. Parmi ceux-ci, des risques naturels sont identifiés comme le ruissellement, le risque d'inondation, les mouvements de terrain, le retrait/gonflement des argiles… Les risques technologiques sont également précisés dans les documents de planification et concernent principalement les risques industriels (SEVESO, ICPE…) et le transport de matières dangereuses. Cet ensemble de connaissances regroupées doit permettre de réfléchir aux stratégies d'aménagement à déployer dans les années futures pour un développement sécurisé.

À ce jour, les risques identifiés sur le territoire de SCOT sont multiples. Les principaux sont liés aux inondations, aux ruissellements, risques aggravés et amplifiés par l'érosion des sols agricoles. L'érosion des sols agricoles représente par ailleurs également un risque majeur pour la richesse et la qualité des sols (infiltration, continuités écologiques…).

Identifier les sites dangereux pour une meilleure protection des habitants

La diminution du risque passe par la construction de logements éloignés des sites SEVESO et des périmètres de Plans de prévention des risques technologiques (PPRT) : sur les 32 000 logements produits entre 2015 et 2020 sur le territoire du SCOT et répertoriés dans les fichiers fonciers, moins de 500 ont été construites dans un périmètre de 500 mètres autour d'un site SEVESO, ou dans un périmètre de PPRT, soit moins de 1,5% des logements construits.

Les mouvements de terrain

Les mouvements de terrains sont des déplacements plus ou moins brutaux des sols et sous-sols, causés par des phénomènes naturels (érosion, séismes, nature des sols…) ou anthropiques. Le territoire du SCOT est principalement concerné par les affaissements liés aux cavités souterraines, au phénomène de retrait-gonflement des argiles et aux glissements de terrain.

Une partie du territoire est couverte par le Plan d'exposition aux risques de mouvements de terrain sur l'arrondissement de Lille datant de 1994, sur 12 communes.

L'aléa « retrait-gonflement des argiles » est quant à lui présent sur la quasi-totalité des communes du SCOT avec des incidences en matière de changement climatique qui pourraient avoir un impact direct sur celui-ci dans les années à venir.

La maîtrise du risque d'inondation

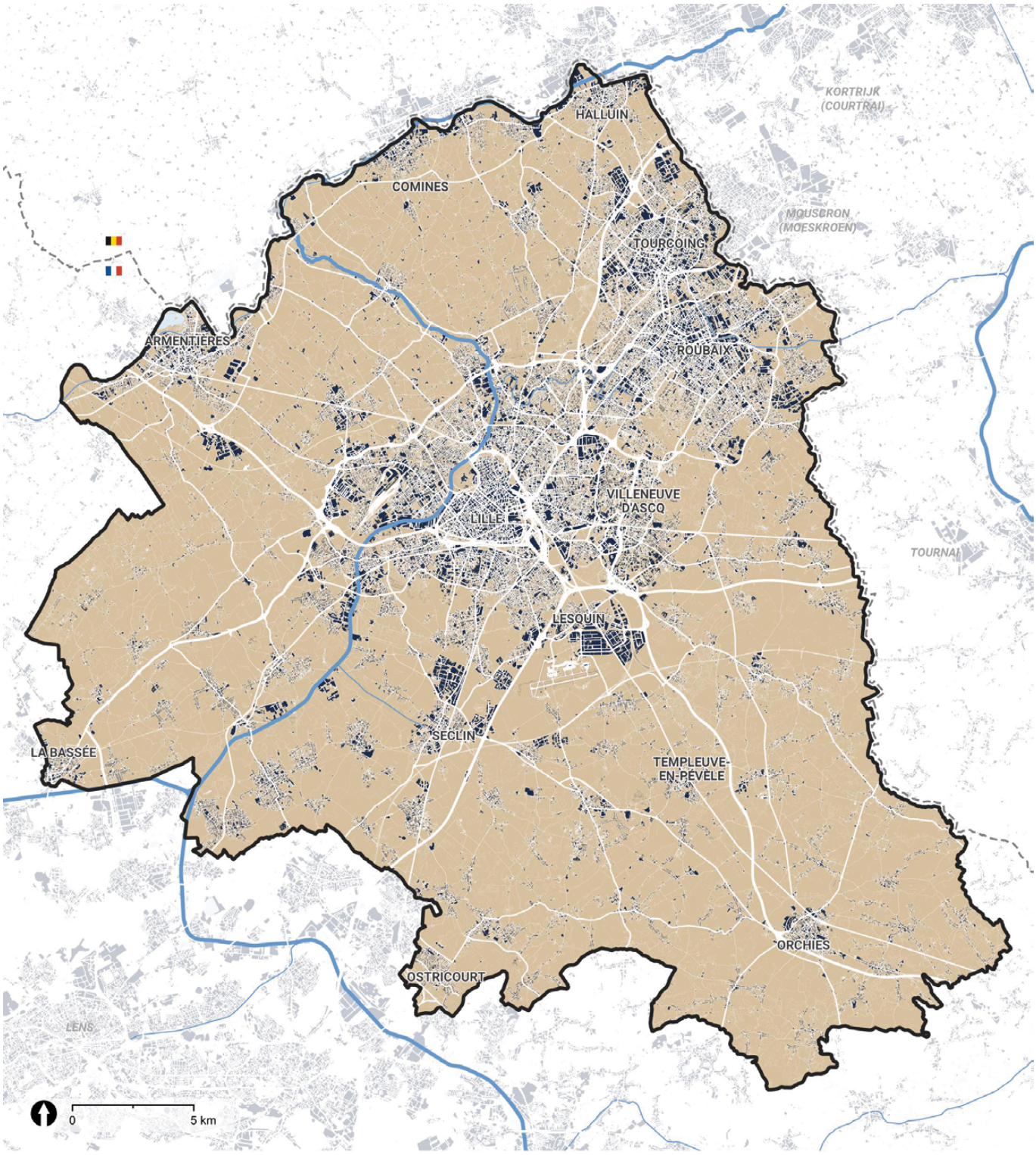
Le risque d'inondation, que ce soit par débordement des cours d'eau, par ruissellement ou coulée de boues est un phénomène qui concerne 80% du territoire du SCOT.

Plusieurs paramètres peuvent expliquer les ruissellements : un niveau de précipitations important, un sol peut perméable, une topographie favorable… Néanmoins, plusieurs facteurs aggravant de ce phénomène sont observés. Ainsi, l'imperméabilisation importante des sols présente un risque d'augmentation des phénomènes de ruissellement, les ouvrages existants ne permettant plus d'assurer l'évacuation des eaux pluviales (réseaux d'évacuation des eaux pluviales, ouvrages hydrauliques type buses, fossés…). L'absence de couverture végétale est aussi déterminante pour l'augmentation du risque de ruissellement, notamment en zone agricole.

Pour endiguer ce phénomène, les intercommunalités du territoire mènent des actions afin d'identifier ces axes et limiter leurs impacts sur le tissu urbain. La prévention du risque inondation est un enjeu fort en planification, qui doit trouver écho dans des dispositions spécifiques des documents d'urbanisme. De plus, un Plan de prévention des risques par ruissellement et coulées de boues « Lille Nord-Ouest » a été approuvé en 2019 et concerne 12 communes. Il était inscrit par anticipation dans le SCOT adopté en 2017.

Au-delà même des PPRI, les documents d'urbanisme réglementaires peuvent également identifier d'autres axes susceptibles de créer un risque pour la population. De même, le SDAGE Artois-Picardie identifie, entre autres, la vallée de la Marque comme un secteur où le risque d'érosion est important, pouvant accentuer le risque de ruissellement. Des actions sont menées à l'échelle des deux intercommunalités sur ce sujet (cf.. fiche bilan *Préservation de la biodiversité*).

LA TRAME BRUNE À L'ÉCHELLE DU SCOT



Sources : ADULM (2022), OCSOL 2D-2015, couverture végétale 2018 extraite d'une image Spot 2018) , CGET, BD TOPO® IGN (2021), CLC - UE-SOeS (2018), OSM (2021)

Type de sols

- Sol perméable
- Sol imperméable*

**Les réseaux de voiries et ferroviaires sont ici représentés en blanc pour une question de lisibilité et de repérage. Ils appartiennent néanmoins à la catégorie des éléments imperméables.*

- Frontière France/Belgique (Fr/B)
- Limite du SCOT

La carte de la trame brune est issue d'un traitement expérimental. Celui-ci est le fruit d'un croisement entre les données d'occupation du sol (2015), de la couverture végétale (image satellite SPOT 2018) et du modèle numérique d'élévation (MNE 2018). Étant donné son caractère expérimental, cette cartographie est amenée à évoluer.

Novembre 2022 l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

Réduire l'exposition des habitants aux pollutions

Exposition des habitants au bruit : connaissance et actions

À ce jour, une seule intercommunalité du territoire du SCOT, la Métropole Européenne de Lille, est compétente dans le domaine de la lutte contre les nuisances sonores, alors que la Pévèle Carembault n'a pas cette compétence.

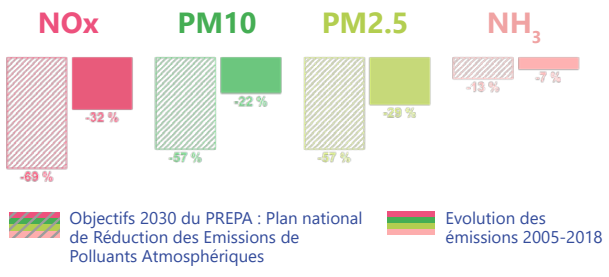
Les réglementations relatives aux nuisances sonores sont définies à l'échelle européenne ; elles prennent en compte les nuisances liées aux infrastructures routières, ferroviaires, aéroportuaires et aux sites industriels. À ce titre, la Métropole Européenne de Lille a approuvé la mise à jour de son Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) en avril 2022. Au regard de l'impact du bruit sur la population, 7% des habitants de la Métropole Européenne de Lille sont exposés à des bruits supérieurs aux seuils réglementaires (environ 77 000 habitants), sur environ 8% de son territoire. À l'inverse, 315 zones dites calmes ont été identifiées. Concernant les zones à enjeux identifiées, 222 zones sont identifiées en lien principalement avec le bruit routier (dans 90% des cas). Plusieurs actions sont portées par la Métropole Européenne de Lille afin de réduire cette exposition, notamment au travers des différentes politiques portées : SDIT, politique cyclable, modération des vitesses…

Une amélioration de la qualité de l'air

La pollution de l'air est aujourd'hui principalement issue de 5 polluants qui servent de base au calcul de l'indice dit « Atmo » : dioxyde d'azote (NO_2), dioxyde de soufre, ozone (O_3) et particules fines et très fines (PM10, PM 2,5).

Sur le territoire, les concentrations annuelles de polluants sont à la baisse de 30 à 40% depuis une dizaine d'années, sauf l'ozone, très sensible aux conditions climatiques et au rayonnement solaire qui est une condition de sa création. Ainsi, l'ozone connaît une hausse moyenne de 7% de ses concentrations depuis 2012. Cette hausse n'est pas spécifique au territoire du SCOT. Elle est observée dans d'autres agglomérations importantes à l'échelle nationale et européenne ; elle est très certainement en lien avec le sujet du changement climatique et l'accroissement des phénomènes caniculaires.

Évolution des émissions des principaux polluants atmosphériques sur la Métropole Européenne de Lille depuis 2005

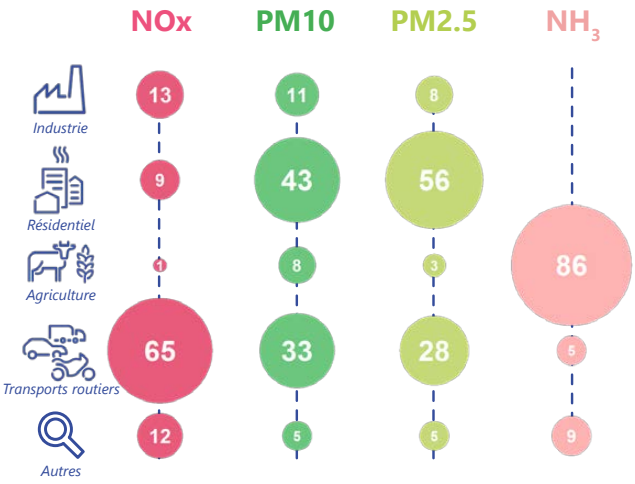


Source : Inventaire Atmo Hdf M2020_v4.

Les sources d'émission de ces polluants sont diverses mais il est possible de retenir que sur le territoire métropolitain :

- le principal marqueur du trafic routier sont les oxydes d'azote avec des émissions en baisse ces dernières années, notamment en lien avec les avancées technologiques et les pots catalytiques ;
- l'ozone est un polluant secondaire qui se forme par combinaison entre les oxydes d'azote et l'oxygène présent dans l'air, sous l'effet du rayonnement solaire ;
- les particules fines et très fines quant à elles sont principalement issues du chauffage résidentiel pour près de moitié de leurs émissions quand un tiers provient du trafic automobile (combustion, mais aussi usure des pneumatiques, freins et remise en suspension).

Répartition sectorielle des émissions des principaux polluants atmosphériques sur la Métropole Européenne de Lille en 2018 en %



Source : Inventaire Atmo Hdf M2020_v4.

Note de lecture : le secteur *Autres* comprend : énergie, tertiaire, autres transports, déchets et les émissions biogéniques.

En 2021, le territoire a connu entre 9 et 13 jours de dépassement sur le territoire (à l'échelle du département, le dépassement a été observé entre 6 et 16 jours). À l'inverse, le dioxyde d'azote a connu une baisse moyenne de 20% de ses concentrations depuis 2012 en partie liée à la baisse des émissions. De façon générale, les valeurs de seuil pour chaque polluant réglementé ont été respectées. Cette réduction s'articule avec le plan national de réduction des polluants atmosphériques à l'horizon 2030. La majeure partie des épisodes de pollution est liée aux particules fines. Sur la période 2017-2020, environ 30 jours de pollutions ont été observés.

Différentes initiatives sont prises par les territoires pour agir contre les effets de la pollution. À ce titre, et au-delà des actions « classiques » inscrites dans son Plan climat, la Métropole Européenne de Lille accompagne financièrement les habitants de son territoire pour changer leurs équipements de chauffage polluants et prépare la mise en œuvre d'une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) qui sera obligatoire sur une partie de son territoire à compter de 2025.

L'ADAPTATION DU TERRITOIRE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

CE QUE DIT LE SCOT…

« [...] adapter le territoire aux changements climatiques et de réduire sa vulnérabilité. Il s'agit notamment de : préserver la qualité de l'air ; promouvoir l'architecture bioclimatique ; préserver les espaces naturels et les corridors écologiques ; protéger les zones boisées existantes et développer le boisement sur le territoire du SCOT ; prévenir les inondations et réduire les vulnérabilités ; préserver les espaces agricoles ; prévenir et atténuer la formation des îlots de chaleur urbains ; végétaliser le territoire urbain, développer la nature en ville et encourager la perméabilité biologique de l'espace urbain ; préserver la ressource en eau ; développer des modes constructifs adaptés à l'aléa retrait gonflement des argiles ; optimiser la gestion des eaux pluviales et favoriser l'infiltration à la parcelle ; améliorer la sécurité alimentaire du territoire » DOO, page 95.

Pour en savoir plus : cf. SCOT en bref.

ANALYSE DES RÉSULTATS

En accord avec les ambitions européennes du Green deal, la loi énergie-climat a été adoptée en France le 8 novembre 2019. Elle fixe des objectifs ambitieux pour la politique climatique et énergétique française. Comportant 69 articles, le texte inscrit l'objectif de neutralité carbone en 2050 pour répondre à l'urgence climatique et à l'accord de Paris.

Un objectif de neutralité carbone est visé à l'horizon 2050 et exigera donc une réduction massive des émissions de gaz à effet de serre.

Le texte de loi porte sur 4 enjeux principaux : la sortie progressive des énergies fossiles et le développement des énergies renouvelables ; la lutte contre les passoires thermiques ; l'instauration de nouveaux outils de pilotage, de gouvernance et d'évaluation de la politique climatique ; la régularisation du secteur de l'électricité et du gaz.

La loi inscrit un objectif de réduction de 40% de la consommation d'énergies fossiles - par rapport à 2012 - d'ici 2030 (contre 30% précédemment). Selon l'article 1 du texte, « la neutralité carbone est entendue comme un équilibre, sur le territoire national, entre les émissions anthropiques par les sources et les absorptions anthropiques par les puits de gaz à effet de serre, tel que mentionné à l'article 4 de l'accord de Paris ratifié le 5 octobre 2016 ».

Atténuer les impacts sur le réchauffement climatique

Adoption de plans climats sur les deux intercommunalités du SCOT en 2020 et 2021

L'un des leviers pour répondre aux enjeux d'efficacité énergétique est notamment la mise en place de Plans climats air énergie territorial (PCAET). Il s'agit d'un outil de planification, à la fois stratégique et opérationnel, qui permet aux collectivités d'aborder l'ensemble de la problématique air-énergie-climat sur leur territoire.

En cohérence avec les recommandations du SCOT en vigueur, et en complément de politiques publiques plus globales conduites par les territoires et concourant à diminuer les impacts en matière de réchauffement climatique, les 2 territoires du SCOT se sont dotés de Plans climat.

Le Plan climat de la MEL a été approuvé en 2021. Son programme d'actions 2021-2026 est structuré à partir de trois grandes ambitions : accélérer la transition énergétique vers une métropole neutre en carbone d'ici 2050 ; construire une métropole résiliente au changement climatique et améliorant la qualité de l'air ; une métropole solidaire permettant à tous de bénéficier de la transition écologique et énergétique.

Chacune de ces ambitions sont déclinées sous formes de priorités (10 au total) traduites en actions concrètes.

Le territoire Pévèle Carembault a lui aussi approuvé son Plan climat en mars 2020, pour une période de 6 ans. Il est articulé autour de 5 axes : produire de l'énergie autrement/favoriser les énergies renouvelables ; réduire et optimiser sa consommation d'énergie ; se déplacer autrement ; s'adapter aux changements climatiques ; consommer mieux. Ces axes sont déclinés à travers 50 fiches actions.

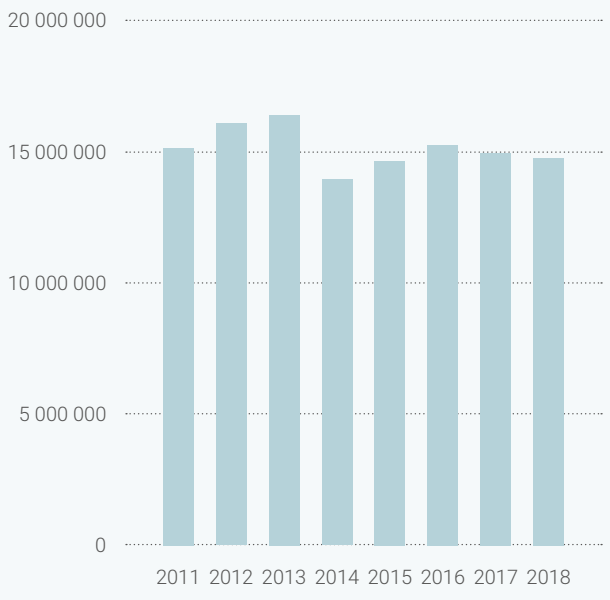
Les consommations d'énergie du territoire

La consommation d'énergie du territoire est un indicateur essentiel pour préparer l'adaptation du territoire au changement climatique. D'après les Plans climat des deux intercommunalités, sur la période 2015/2016, la consommation d'énergie globale annuelle (tous secteurs confondus) est de l'ordre de près de 30TWh.

La répartition par secteur est équivalente entre les deux territoires pour le transport et le logement, puisque les deux secteurs représentent respectivement 28 à 32% des consommations globales et 32 à 33% pour le secteur du logement. Une différence sensible est visible dans le secteur de l'industrie et du tertiaire. En effet, la consommation énergétique est de 23% pour la Pévèle Carembault dans le secteur de l'industrie, alors que celle de la Métropole Européenne de Lille est plus élevée, et représente 32% des consommations énergétiques globales pour son territoire. Dans le secteur du tertiaire, 19% des consommations d'énergies globales pour la CCPC et 33% pour la MEL.

Les données disponibles permettent de suivre les consommations spécifiques de gaz et d'électricité chaque année sur le territoire. Ainsi entre 2011 et 2018 (un changement méthodologique ne permet pas d'avoir une moyenne comparable au-delà de 2018), la consommation d'énergie et de gaz tend à diminuer légèrement, alors même, par exemple, que le nombre de logements augmente nettement (de l'ordre de +50 000 logements) sur cette période. Plusieurs facteurs sont à intégrer pour ne pas tirer de conclusions rapides, puisque les événements météorologiques tels que les hivers plus doux et plus courts peuvent également en partie expliquer cette légère diminution.

Consommations d'énergie annuelles (gaz et électricité) en MWh à l'échelle du SCOT



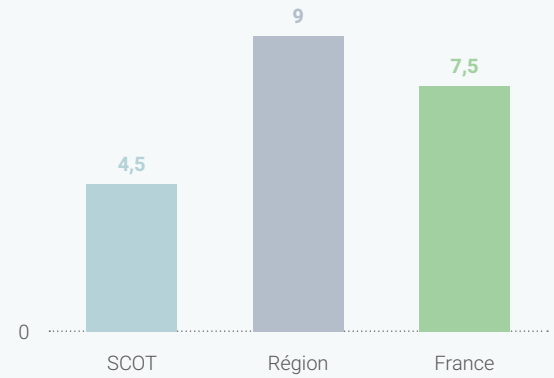
Source : Agence ORE France 2011-2018.

Les émissions de gaz à effet de serre du territoire

Concernant les émissions de gaz à effet de serre, les données mobilisables autres que celles issues des Plans climat sont complexes, notamment de par la diversité et l'évolution des méthodes et des périmètres qui rendent difficiles les comparaisons et la mesure des évolutions dans le temps.

De fait, un total d'environ 5 700 kt eq CO_2 par an a été constaté par extrapolation des données disponibles entre 2012 et 2016 dans les plans climat du territoire. La moyenne est d'environ 4,5 t eq CO_2 par an et par habitant sur le territoire du SCOT, ce qui est inférieur à la moyenne nationale. En effet, la moyenne enregistrée à l'échelle nationale est de 7,5 t eq CO_2 par an et par habitant et de 9 tonnes eq CO_2 par an et par habitant à l'échelle des Hauts-de-France (2015). Ce type de résultat est caractéristique de ce qui est observé dans les agglomérations comparables.

Tonnes eq CO_2 moyennes émises par an par habitant entre 2012 et 2016



Source : Plans Climat MEL et CCPC.

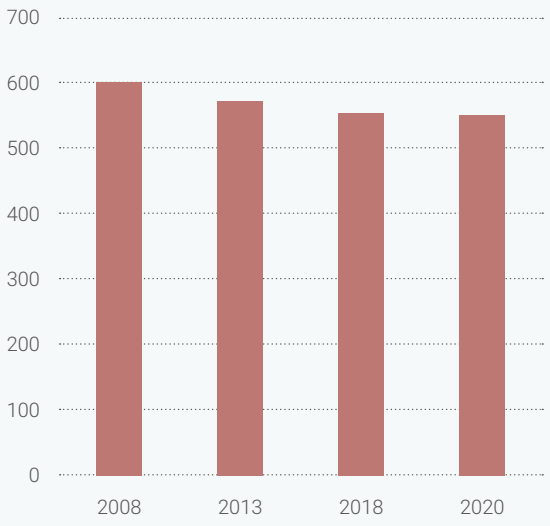
Les principaux postes d'émission de gaz à effet de serre sont les transports (40%) et le résidentiel (20%), suivis par l'industrie (14%) et le tertiaire (8%), qui s'expliquent par le contexte métropolitain.

Des exemples de politiques en matière de lutte contre le changement climatique à travers l'exemple de la gestion des déchets

Pour améliorer la gestion des déchets, les politiques suivantes sont menées : élaboration et mise en œuvre d'un Plan local de prévention des déchets ménagers et assimilés (PLPDMA) pour la Pévèle Carembault ; mise en œuvre du Schéma Directeur Déchets ménagers et assimilés 2021-2030 et d'un PLPDMA pour la Métropole Européenne de Lille.

Le poids des déchets par habitant entre 2008 et 2020 est en diminution : 600 kg par habitant collectés en 2008 contre 550 kg collectés en 2020. La Métropole Européenne de Lille a pour ambition de réduire le nombre de déchet collectés par habitant à 508 kg d'ici à 2030. En 2020, 651 600 tonnes de déchets ont été produits. Rapporté à l'échelle de métropoles comparables, ce poids est intermédiaire : en 2018 pour Aix-Marseille-Provence, on compte un poids annuel rapporté à l'habitant à 636 kg (pour un total de 1 197 900 tonnes de déchets). Le Grand Lyon enregistre en 2019 404 kg de déchet générés par habitant (pour un total de 560 200 tonnes).

Kilos de déchets ménagers collectés par habitant et par an sur le territoire de la MEL



Source : MEL.

Pour la Métropole Européenne de Lille, les principaux postes de production de déchets sont le résidentiel à hauteur de 419 576 tonnes, soit environ 65% du tonnage global en 2020 (26% pour les déchèteries et encombrants, 5% pour les activités commerciales et 9% pour les déchets municipaux).

Concernant le recyclage, en 2020, la Métropole Européenne de Lille enregistre 60 kg de déchets recyclés par habitant (hors filière spécifique et éco-organismes). Le taux de recyclage est de 74% (la moyenne française est à 72%).

Sur son territoire, la Métropole Européenne de Lille dispose de 2 centres de tri : le centre de valorisation énergétique à Halluin depuis 2001 et le centre de valorisation organique à Sequedin depuis 2005. Le centre d'Halluin a produit 178 GW d'électricité, dont 79% ont été revendu à RTE et le reste a servi à alimenter les réseaux de chaleur de Lille, Roubaix, Mons-en-Barœul et Villeneuve-d'Ascq (25 000 habitants alimentés par ce réseau de chaleur entre Roubaix et Lille).

La question de la gestion des déchets, dans un souci de réduire l'impact de l'activité humaine sur l'environnement, amène à réfléchir à l'économie circulaire et aux solutions alternatives (réemploi, réparation…). En 2019, dans la Métropole Européenne de Lille, environ 2/3 des produits déposés dans les locaux de réemploi des 13 déchèteries de la MEL ont été valorisés.

Il est à noter également dans la gestion exemplaire des déchets du territoire métropolitain :

- 97% du tonnage de transferts de déchets entre CVO et CVE se fait par voie fluviale ;
- en 2020, le CVO a permis la production de plus de 800 Nm3 de biogaz brut valorisés dans la flotte de bus.

En lien avec le traitement des déchets et leur valorisation énergétique, un projet de réseau de chaleur est en cours de mise en œuvre sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille. Il s'appuie notamment sur une colonne vertébrale nord-sud d'« autoroute de la chaleur » qui permet d'acheminer la chaleur depuis le centre de valorisation énergétique.

Cette opportunité permettra d'ici 2030, de desservir 70 000 équivalents logements (à partir d'un réseau historique de 6 réseaux de chaleur alimentant 50 000 équivalents logements) avec un taux d'énergie renouvelable de 45% dès 2021 et à terme de 70%, contre 20% en 2015 au démarrage du projet.

Préparer l'adaptation du territoire au changement climatique

À l'image de ce qui est observé à l'échelle mondiale, le territoire du SCOT connaît lui aussi un réchauffement climatique. Depuis la seconde guerre mondiale, la métropole lilloise connaît un gain de 0,26°C par décennie (*source : Météo France station Lille-Lesquin*). En juillet 2018, un nouveau record de chaleur est atteint à Lille avec 41,1°C enregistré. Par décennie, la métropole lilloise perd en moyenne 4 jours de gel par an et gagne 1,5 jours de canicule.

Face à ces constats, un nouvel enjeu est apparu depuis l'adoption du SCOT avec, au-delà de la lutte contre le réchauffement climatique, le sujet de l'adaptation à celui-ci. Dans ce cadre, 3 leviers sont décrits ci-après pour tenter de répondre à l'urgence climatique et commencer à adapter la ville et le territoire.

Le phénomène des îlots de chaleur urbains

Les Ilots de Chaleur Urbains (ICU) sont des microclimats artificiels spécifiques aux milieux urbains illustrant le fait que les villes sont en moyenne plus chaudes que les campagnes (ou zones périphériques). Cette différence de température s'explique par l'occupation du sol (végétal, minéral, milieu urbain…), les coloris des revêtements (albédo), ainsi que les conditions géographiques (reliefs naturel et urbain, orientation du bâti et exposition aux vents). De manière générale, la ville-centre, plus dense et minérale absorbe pendant la journée de 15 à 30% d'énergie de plus que l'aire urbaine plus vaste. Cette énergie est ensuite lentement restituée la nuit sous forme de chaleur à l'origine de l'effet ICU.

Une étude spécifique a été réalisée par l'ADULM à l'échelle de la Métropole Européenne de Lille. Elle a mis en exergue l'existence des ICU spécifiques au cas métropolitain ainsi que le caractère multipolaire du territoire.

Il y apparaît nettement que les villes les plus concernées par les ICU sont les villes centres les plus densément urbanisées de l'agglomération urbaine comme Lille, Roubaix, Tourcoing et La Madeleine, et dans une moindre mesure les communes intermédiaires comme Lambersart, Saint-André-lez-Lille, ou Mons-en-Barœul.

Rapporté aux ICU, la notion d'aléa correspond aux événements de forte chaleur (« canicule ») entraînant un réchauffement d'intensité variable des tissus urbains. À partir de photos thermographiques aériennes d'août 2016 et de l'analyse de l'occupation du sol, il a été possible d'identifier et de mesurer avec précision les différents facteurs explicatifs de l'échauffement de la ville en période caniculaire parmi lesquels la densité urbaine, la circulation motorisée, la minéralisation excessive et le déficit de végétal et d'eau dans l'espace public.

De fait, à partir des différentes analyses menées au cours de la réalisation de l'aléa ICU, 17 zones climatiques locales ont été identifiées et répartie en 3 catégories :

- aléa très élevé : routes, tissu d'habitat collectif ;
- aléa élevé : espaces ouverts minéraux, tissus urbains espacés, emprises hospitalières etc. ;
- aléa faible : zones bâties en mutation, complexes sportifs…



Source : ADULM, Profil thermique territorial de la métropole lilloise.

Une cartographie des aléas relatifs aux ICU a été réalisée par modélisation. Elle a été étendue au périmètre du SCOT. Elle met en évidence des zones aux enjeux sanitaires élevés et au premier chef les tissus collectifs à forte densité de population, soit près de 21% de la population résidentielle concernées par un risque fort et près de 44% par un risque moyen. À l'inverse, les zones fortement minérales mais non résidentielles (comme les routes, les espaces ouverts minéraux ou les complexes sportifs et culturels bâtis) ne figurent pas dans la carte des risques ICU.

La neutralité carbone

Face aux conséquences du changement climatique, l'accord de Paris, approuvé lors de la COP21 (2015) et ratifié par 189 parties à ce jour, fixe un objectif clair à l'échelle planétaire : ne pas dépasser une augmentation de la température mondiale de 1,5°C d'ici 2100 par rapport à l'ère préindustrielle. Or, tous les scénarios qui permettraient de limiter l'augmentation de la température à 1,5°C nécessitent d'atteindre la neutralité carbone en 2050-2060 (rapport spécial du GIEC, 2018).

La neutralité carbone est donc à envisager pour limiter le réchauffement climatique. Elle est définie comme un état d'équilibre entre les gaz à effet de serre (GES) émis par les activités humaines et les gaz à effet de serre qui pourront être absorbés grâce à la séquestration du carbone. En effet, s'il paraît impossible de supprimer totalement toutes nos émissions de gaz à effet de serre, il pourrait être ciblé que les émissions résiduelles, qui sont incompressibles, puissent être absorbées pour ne pas contribuer à l'effet de serre. C'est l'objectif de zéro-émission nette.

En France, l'objectif de neutralité est inscrit dans la loi depuis le 8 novembre 2019 (article L100-4 du Code de l'énergie). La mise en œuvre de cet objectif s'opère par la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), qui constitue la feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique et atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050.

Dans le cadre de son accompagnement de la Métropole Européenne de Lille, et pour atteindre l'objectif de la neutralité carbone inscrite dans le Plan climat, l'ADULM a mené une étude spécifique visant à évaluer la séquestration naturelle du carbone et a réalisé un benchmark des outils de compensation carbone ainsi qu'un premier repérage des espaces à vocation de compensation carbone (espaces agricoles et espaces à renaturer). Ces éléments seront à consolider dans les années à venir.

La séquestration carbone

La séquestration (ou stockage) du carbone correspond au processus par lequel des écosystèmes (forêts, zones humides, sols…) captent et stockent le dioxyde de carbone (CO_2) présent dans l'atmosphère.

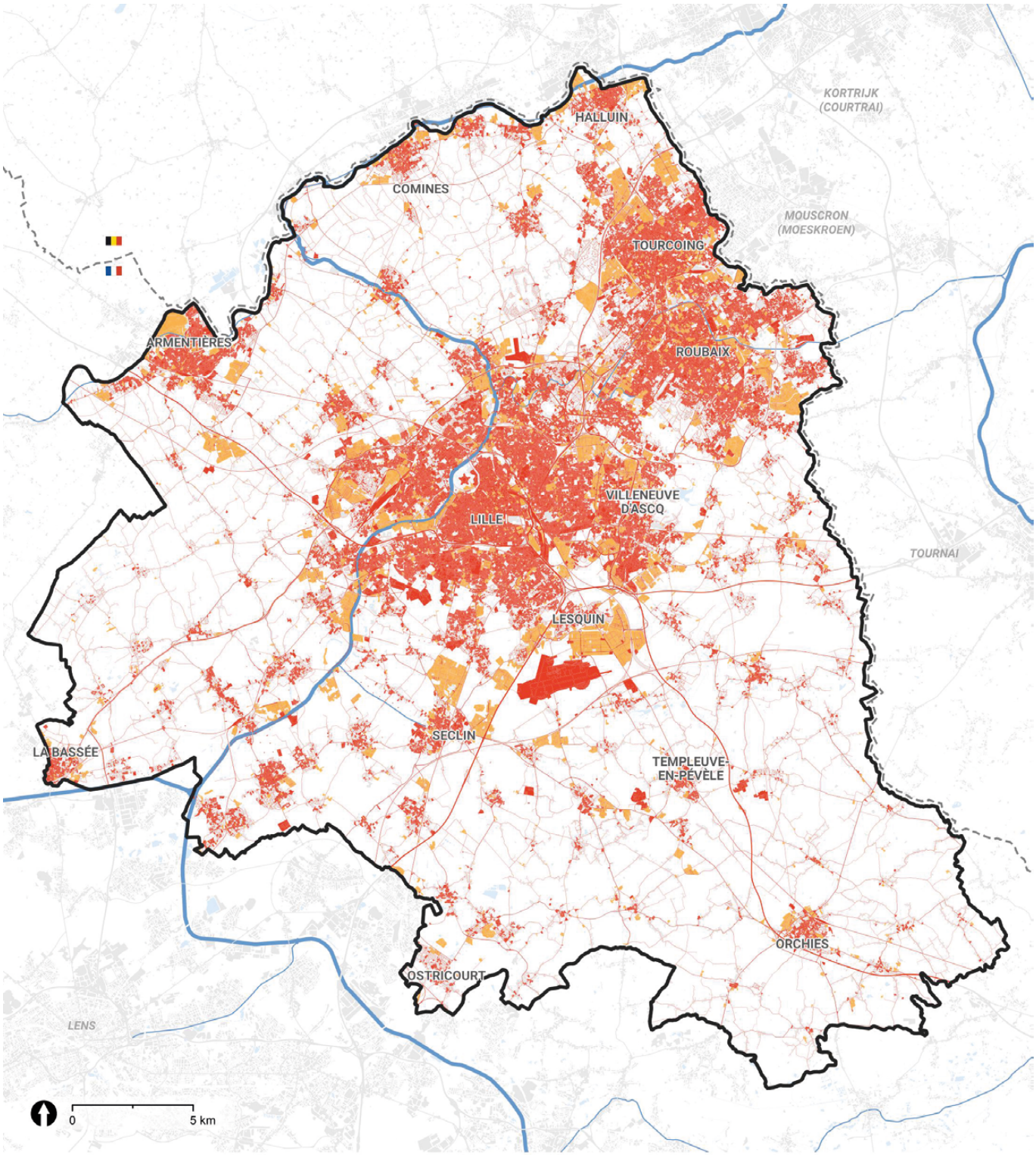
Pendant la photosynthèse, les végétaux captent du CO_2 atmosphérique qu'ils stockent ensuite sous forme de carbone organique. Puis, quand les plantes meurent et se décomposent, elles tombent sur le sol et le nourrissent ainsi en carbone organique. Ce carbone peut ensuite rester stocké dans le sol pendant des millénaires ou être libéré dans l'atmosphère. La durée et la capacité de stockage du carbone du sol dépendent des conditions climatiques, de la végétation qui pousse sur ce sol ainsi que de sa composition. De plus, tous les végétaux n'ayant pas la même capacité d'absorption du carbone, certaines zones sont plus efficaces que d'autres, comme les forêts ou les zones humides.

Aujourd'hui, cet équilibre est de plus en plus précaire. À cause des activités humaines (agriculture, artificialisation…), les capacités de stockage du carbone des sols s'amoindrissent. Sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille, le changement d'affectation des terres et notamment le fait d'urbaniser des espaces auparavant naturels, entraîne une diminution de la capacité du territoire à séquestrer du carbone.

Premier constat : la capacité de séquestration directe du territoire est très limitée. Deuxième constat : une perte tendancielle du potentiel de séquestration directe s'opère de façon régulière par perte de couverts arborés.

Face à ces constats, le Plan climat de la Métropole Européenne de Lille identifie nombre d'actions à mettre en œuvre pour s'engager dans une voie d'adaptation au changement climatique, au-delà de la lutte contre celui-ci, opérée à travers d'autres types d'actions. Il met notamment en avant des sujets comme un aménagement plus durable du territoire, la construction d'une métropole résiliente au changement climatique, mais aussi « le développement de la capacité de séquestration carbone du territoire qui implique un important effort de boisement et de développement des espaces naturels ainsi qu'une réduction significative de l'artificialisation des sols. Un travail d'identification de terrains réellement disponibles est à mener en ce sens », l'accroissement de la « capacité de séquestration carbone du territoire », de « développer la végétalisation et la nature en métropole et préserver la biodiversité ».

ZONES CLIMATIQUES PAR NIVEAU D'ALÉA EN 2015



Sources : ADULM (2022), OCSOL 2D-2015, Thermographie aérinne (2017) - modélisation ADULM 2021 , BD TOPO® IGN (2021), CLC - UE-SOeS (2018), OSM (2021)

Niveau d'aléa

- Probabilité d'un ICU* très élevé
- Probabilité d'un ICU* élevé

- Frontière France/Belgique (Fr/B)
- Limite du SCOT

*ICU : Ilot de Chaleur Urbain

Cette carte des aléas Ilots de Chaleur Urbains (ICU) est extraite de l'atlas des ICU métropolitains (cet atlas est le fruit d'une modélisation de données dont la base est la campagne aérienne thermographique lors de la canicule d'août 2016).

Novembre 2022 l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

1

BILAN PAR THÉMATIQUE

5. VIVRE DANS UN ENVIRONNEMENT SAIN ET SÉCURE

SYNTHÈSE ET PERSPECTIVES



5. VIVRE DANS UN ENVIRONNEMENT SAIN ET SÉCURE / SYNTHÈSE ET PERSPECTIVES

La préservation de la biodiversité est un enjeu fort du territoire exprimé dans le SCOT en vigueur. Si elle reste fragile, sa protection trouve des réponses concrètes dans les documents de planification, comme par exemple une OAP du PLU de la Métropole Européenne de Lille, mais aussi dans des projets actifs de reconquête écologique à l'échelle du territoire comme les actions autour de la Marque, partagées entre les 2 intercommunalités du SCOT.

L'évolution du couvert végétal sur le territoire poursuit sa tendance à la baisse, même si la diminution est légèrement moins importante ces dernières années. Il est cependant à noter que le couvert boisé connaît une accélération de sa disparition même si les volumes restent modestes.

La ressource en eau est l'enjeu majeur du territoire métropolitain, et celui sur lequel le changement climatique s'accentue le plus rapidement. Les tensions sont à la fois quantitatives et qualitatives du fait du niveau bas des nappes et des épisodes de sécheresse, accompagnés de périodes de recharge plus courtes et moins efficaces ces dernières années.

En plus des actions concrètes en matière de gestion de l'eau, la préservation de la ressource est fondamentale. Elle se traduit dans les documents réglementaires, en particulier en lien avec les aires d'alimentation des captages au sud de territoire qui touchent aussi bien la Métropole Européenne de Lille que la Pévèle Carembault, et le nouvel AAC de Salomé. Mais elle est également présente dans l'animation de différents dispositifs pour accompagner les communes concernées dans leur quotidien et dans leurs prospectives à travers notamment la commission partenariale AAC ou encore des démarches spécifiques comme les « Gardiennes de l'eau ».

Sur un territoire dont la moitié de la surface est dédiée à l'agriculture, la ressource du sol est également un sujet clé, qui sera encore renforcé dans les années à venir en lien avec la loi Climat et Résilience de 2021. Des actions concrètes sont engagées pour préserver les sols comme par exemple des démarches de Protection des espaces agricoles et naturels périurbains (PEANP) sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille. Les réflexions sur la « trame brune » et sa cartographie font d'ailleurs le lien avec le sujet de l'eau et de l'imperméabilisation des sols.

Les habitants du territoire sont également soumis à un certain nombre de risques naturels, technologiques ou de pollutions pour lesquels des mesures de protection sont développées et mises en œuvre, à l'instar du Plan de protection contre le bruit dans l'environnement (PPBE) côté Métropole Européenne de Lille. Par ailleurs, certains paramètres comme celui de la qualité de l'air montrent des signes d'amélioration en termes de concentration qui évoluent à la baisse (oxydes d'azote, particules fines), même si les actions sont à poursuivre.

La notion de santé environnementale est d'ailleurs aujourd'hui plus qu'émergente et des travaux de recherche récents réalisés en partenariat avec l'Université de Lille ouvrent la voie à la prise en compte de celle-ci dans les futurs documents de planification à travers un indicateur « composite » traduisant à la fois la vulnérabilité mais aussi la capacité de résilience des territoires.

Enfin, les actions de lutte contre le réchauffement climatique sont très présentes sur le territoire du SCOT avec des intercommunalités actives sur le sujet, chacune ayant récemment adopté un Plan climat pour élaborer des stratégies dédiées avec des actions concrètes et exemplaires qui se mettent en œuvre (déchets, réseaux de chaleur).

Les indicateurs concernant les émissions de gaz à effet de serre sont inférieurs aux moyennes régionales et nationales, traduisant les caractéristiques d'une grande agglomération. D'autre part, les consommations d'énergie (gaz et électricité) ont tendance à stagner ces dernières années alors même que le territoire connaît une augmentation conséquente du nombre de logements et d'emplois.

Enfin, face à l'« urgence climatique », le territoire a commencé à s'engager pour aller au-delà de la lutte contre la baisse de ses émissions de gaz à effet de serre avec l'engagement de réflexions et actions sur l'adaptation au réchauffement : lutte contre les îlots de chaleur urbains, neutralité carbone ou encore potentiel de séquestration carbone.

1

BILAN PAR THÉMATIQUE

1. SE LOGER
2. TRAVAILLER
3. CONSOMMER
4. SE DÉPLACER
5. VIVRE DANS UN ENVIRONNEMENT SAIN ET SÉCURE
6. VIVRE ENSEMBLE





Place Louise de Bettignies, Lille © Mathieu Dréan / Light Motiv

CONCEVOIR DES ESPACES PUBLICS DE QUALITÉ PORTEURS DU VIVRE ENSEMBLE

CE QUE DIT LE SCOT…

« *Prendre en compte les usages existants des espaces publics et en imaginer de nouveaux. De façon plus générale et plus localisée, les espaces publics sont le support de la vie collective locale : les comprendre et les analyser doivent constituer une étape essentielle de tout nouvel aménagement de façon à bien l'intégrer localement et à assurer sa bonne acceptation par les habitants* » PADD, page 60.

« *Afin d'améliorer la qualité des espaces publics de proximité, il convient d'intégrer autant que possible l'eau et le végétal. Il s'agit de répondre par là aussi bien aux aspirations des habitants qu'à des objectifs de confort urbain, de qualité urbaine et de qualité environnementale* » DOO, page 99.

Pour en savoir plus : cf. SCOT en bref.



Place Pierre Sémard, Gare de Tourcoing © ADULM



Parvis de l'église de Comines © Jean-Marc Gourdon / MEL



Parvis de l'église de Bouvines © Mathieu Dréan / Light Motiv

ANALYSE DES RÉSULTATS

Si la notion qualitative des projets prend, de fait, part à la conception des espaces publics, ces dernières années l'implication des acteurs et des habitants dans l'élaboration de ces espaces a pris une plus forte dimension. La révision de la Charte des espaces publics de la Métropole Européenne de Lille, les sites d'urbanisme transitoire et les aménagements pour un retour progressif de la « nature » en ville mettent en relief cette recommandation inscrite dans le SCOT.

Améliorer la qualité des espaces publics

La charte des espaces publics de la MEL

La MEL a engagé, fin 2020, une démarche de ré-écriture de sa Charte des espaces publics qui datait de 2006. Produite en concertation avec les villes pour une adoption au Conseil métropolitain de décembre 2022, elle a pour but de préciser les objectifs de qualité poursuivis dans les projets d'espaces publics, mais également de mesurer les évolutions et la progression avant/après travaux avec une grille d'indicateurs. Ceux-ci s'inscrivent à l'intérieur d'un programme qui décline trois grandes ambitions :

- favoriser le partage de la rue pour une mobilité bas-carbone : piétons, cyclistes, transports collectifs, part de l'espace public hors chaussée ;
- intégrer tous les usages et usagers : démarche de concertation citoyenne, de dialogue avec les acteurs locaux ;
- garantir la résilience du territoire : biodiversité et présence du végétal, gestion de l'eau au plus proche de son cycle naturel...

Dans le cadre de l'élaboration de cette charte, afin d'animer la réflexion et de faire converger les objectifs qualitatifs du territoire en matière d'espaces publics, une rencontre a été coorganisée par la Métropole Européenne de Lille et l'ADULM, le 12 octobre 2021, autour d'une conférence de Dominique Alba, Directrice générale de l'Atelier Parisien d'Urbanisme, sur le thème « *L'espace public métropolitain : nouvelles perspectives et ambitions* ». Ce type d'échanges ouverts vers l'extérieur et de regards croisés entre aménageurs a permis d'enrichir le contenu de la charte.



Source : MEL.

Nouvelles pratiques et nouvelles opportunités

L'aménagement et le traitement qualitatif des espaces urbains en fonction des usages observés (notamment par la participation des habitants) ou prévisibles tend à favoriser leur pratique et leur appropriation. De fait, au regard de leur programmation, le lien physique qu'ils jouent est amplifié. De nouvelles approches se développent progressivement pour élaborer ces espaces qui peuvent avoir une fonction de respiration, être à l'origine d'une vie de quartier...

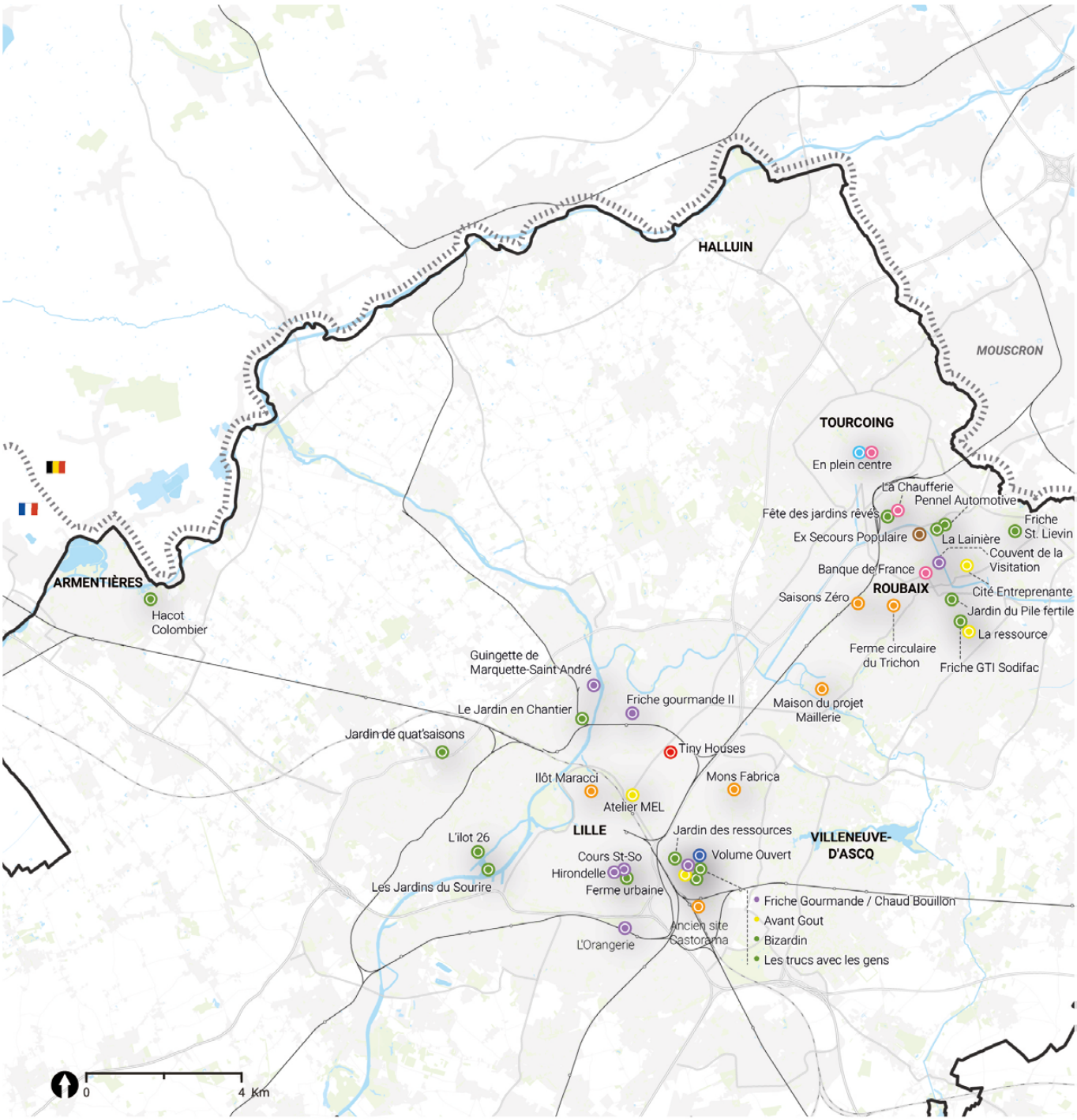
L'urbanisme transitoire

L'urbanisme transitoire englobe toutes les actions qui visent, sur des terrains ou bâtiments inoccupés, à réactiver la vie locale de façon provisoire, lorsque l'usage du site n'est pas encore décidé, ou le temps qu'un projet se réalise (*L'urbanisme transitoire*, Les carnets pratiques, n°9, IAU Ile-de-France, septembre 2018). On constate depuis ces dernières années une multiplication des projets temporaires dans la métropole lilloise bien que la pratique reste émergente et exploratoire.

Une quarantaine de ces projets temporaires sont actifs ou démarrent en 2022. Ils sont répartis sur l'ensemble de l'agglomération et se caractérisent par une très grande diversité aussi bien dans les projets que dans leur mise en œuvre. Cette pratique sur le territoire métropolitain est liée à plusieurs facteurs comme, par exemple, une diversité de collectifs citoyens souhaitant investir des lieux vacants rapidement, ou encore une sensibilisation croissante des acteurs institutionnels (aménageurs, collectivités, EPF) aux enjeux des projets qui sont développés. Cette alternative aux outils d'aménagement plus classiques est à replacer dans son contexte en questionnant la présence d'une vacance foncière et immobilière importante de certains secteurs, notamment au sein de quartiers en renouvellement urbain. Elle offre de fait un large champ des possibles sur le territoire métropolitain au vu de ses caractéristiques.

La cartographie page suivante illustre la localisation de certains de ces projets.

DES PROJETS TEMPORAIRES DANS LA MÉTROPOLE LILLOISE



Sources : ADULM 2022, MEL 2022, BD TOPO® IGN (2021), CLC - UE-SOeS (2018), OSM (2021)

Usages des initiatives recensées depuis 2010

- Évènementiel, loisirs, festif, sport
- Création, diffusion artistique
- Co-working, artisanat/production, fab/lab
- Commerce, marché, point de retrait, conciergerie
- Agriculture urbaine, pépinière, éco-pâturage, pré-verdissement
- Réemploi, logistique, stockage, dépollution
- Hébergement d'urgence, logement
- Usages solidaires ou d'animation social, formation, éducation populaire
- Mixte, hybride

- Frontière France/Belgique (Fr/B)
- Métropole Européenne de Lille (MEL)
- Limite communale

Novembre 2022

l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

En illustration, ci-dessous, des sites dont le caractère transitoire est devenu pérenne, ou qui sont en cours d'aménagement pour accueillir un nouveau projet :

1. Name Festival : usage évènementiel sur le site de l'Union pendant quelques années (aujourd'hui à la Condition publique) ;

2. Maison du projet de la Maillerie : Croix/Villeneuve d'Ascq, un usage mixte/hybride ;

3. Friche Gourmande II à Marcq-en-Baroeul.



Name Festival © Antoine Repesse / MEL



Maillerie © ADULM



Friche Gourmande © Eric Le Brun / Light Motiv



Boulevard de la Liberté, Lille © MEL

L'urbanisme tactique ou « *Proof of concept* »

Des méthodologies propres au savoir-faire du design des politiques publiques ont été développées à l'occasion et dans la cadre de Lille Métropole 2020 - Capitale Mondiale du Design. La notion de Proof of concept (POC) a permis de tester de façon expérimentale et réversible des projets d'aménagement, préalablement à une éventuelle pérennisation (exemple de la rue du Maréchal Leclerc à Pérenchies). Ce type d'expérimentation illustre les nouveaux modes de faire la ville et en particulier celui de l'urbanisme transitoire, dont le POC constitue une déclinaison. Des aménagements ont également été déclinés en faveur de l'usage du vélo en sortie de crise sanitaire suivant le même principe (« coronapistes », cf. partie Se déplacer).

Nature en ville : des démarches de plus en plus nombreuses

Au regard de l'adaptation au changement climatique, épanouir la nature en ville est devenu incontournable pour répondre à l'évolution des attentes des habitants qui recherchent de plus en plus des espaces d'aération et de respiration, notamment dans les secteurs denses et en encore plus depuis la crise sanitaire.

Améliorer la qualité des espaces publics en intégrant l'eau, le végétal et la gestion durable des espaces par des travaux de désimperméabilisation, ou des opérations de frontage (verdissement des façades, installation de petits mobiliers...) permet progressivement de limiter, de réduire les effets d'ilots de chaleur et d'étendre la trame verte et brune en ville. Des projets en cours questionnent également la présence de l'eau dans l'espace public.

Le principe de désimperméabilisation peut s'appliquer plus globalement à d'autres lieux que l'espace public. C'est le cas, notamment, des cours d'écoles. Par exemple, toutes les cours de récréation des 79 écoles lilloises ont été végétalisées à hauteur d'au moins un tiers de leur surface.


Rue Bayard, Lille © Mathieu Dréan / Light Motiv

RECONNAÎTRE LA RICHESSE ET LA DIVERSITÉ DU PATRIMOINE ET DES PAYSAGES

CE QUE DIT LE SCOT…

« *Lier attractivité du territoire et mise en valeur du patrimoine […] L'enjeu est donc de faire reconnaître les spécificités du territoire et le potentiel que celles-ci représentent pour l'attractivité du territoire et de mettre en place les stratégies pour protéger, valoriser et perpétuer ces qualités particulières* » PADD, page 56.

« *Les franges urbaines constituent la limite entre la ville et la nature, une transition à réussir de façon à préserver les espaces agricoles et naturels et à structurer l'espace urbanisé* » PADD, page 57.

« *Les hémicycles (définis dans le chapitre armature verte et bleue) constituent également des opportunités particulières permettant d'assurer une intégration architecturale et paysagère optimale des constructions existantes* » DOO, page 103.

Pour en savoir plus : cf. SCOT en bref.



Panorama sur la plaine de Bouvines © ADULM

ANALYSE DES RÉSULTATS

En écho à la fiche « concevoir des espaces publics de qualité porteurs du vivre ensemble », la mise en valeur des espaces publics souhaitée par le SCOT de Lille Métropole inclut également une trame patrimoniale architecturale, qu'elle soit de dimension locale ou qu'elle témoigne d'une époque ou d'un mode de faire collectif (écluses, ports, ouvrages d'art, douanes, grands ensembles, prairies, vergers, fermes…). Ce patrimoine qui participe à la lisibilité et à la visibilité de l'espace public est protégé réglementairement ou fait l'objet d'inventaires actualisés régulièrement.

Protections patrimoniales remarquables du territoire

Le Secteur patrimonial remarquable (SPR)/ Révision du Plan de sauvegarde et de mise en valeur de Lille

Les SPR sont hérités des anciens « secteurs sauvegardés » instaurés par la loi Malraux de 1962. À ce titre, dès 1967, la ville de Lille s'est dotée d'un secteur sauvegardé pour le Vieux-Lille. À partir de 1980, un Plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV) a régi et protégé ce secteur sauvegardé.

Le PSMV est un document d'urbanisme issu d'un diagnostic « fin » à la parcelle d'une part et d'un diagnostic des espaces libres et espaces publics d'autre part. Il vise une cohérence patrimoniale (prise en compte de l'histoire en lien avec les dimensions urbaines et paysagères), réglementaire (au sein d'un même espace, existence d'une équité en matière d'application) et méthodologique (études, approbation des périmètres). Il tient lieu de PLU sur le territoire qu'il couvre.

Après la réalisation d'études préalables (entre 2013 et 2015), la ville de Lille a souhaité engager la révision de son Plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV) avec extension du secteur sauvegardé (SPR) en portant sa superficie initiale de 58 à 170 hectares. Il couvre ainsi le Vieux-Lille et une partie de Lille-centre.

Les débats ont permis de retenir une proposition de périmètre portant la superficie totale du SPR à 177,5 hectares. Celui-ci a été soumis à enquête publique en septembre 2022.

Inventaire du patrimoine métropolitain / Atlas du patrimoine / Lien avec les commissions IPAP-IPEN-IBAN

En cohérence avec le SCOT, le PLU2 de la MEL adopté en décembre 2019 est composé d'un Atlas du patrimoine métropolitain qui compte 3 inventaires :

- l'Inventaire du patrimoine architectural, urbain et paysager (IPAP) (article L.151-19 du code de l'urbanisme) ;
- l'Inventaire du patrimoine écologique et naturel (IPEN) ;
- l'Inventaire des bâtiments susceptibles de changer de destination en zones A et N (IBAN).

En complément de ces inventaires sont également cartographiés des cônes de vue et des prescriptions architecturales particulières.

La protection des éléments et ensembles patrimoniaux est assurée au travers des dispositions générales du règlement du PLU. Ces dispositions ont pour objectif de préserver ou de ne pas porter atteinte au patrimoine repéré ou à son environnement, de recomposer un bien dans le respect de sa structure d'origine, ou encore de participer à sa mise en valeur.

Les dispositions réglementaires s'organisent en deux niveaux : des dispositions communes à l'ensemble d'une catégorie de patrimoine, complétées par des dispositions spécifiques à chaque famille de patrimoine si nécessaire.

Dans le cadre de la révision du PLU de la Métropole Européenne de Lille et des révisions des PLU des Weppes qui ont conduit au PLU2 en vigueur, l'ensemble des commissions sur l'IPAP, l'IPEN et l'IBAN ont permis le classement à l'inventaire de 2 265 éléments et ensembles patrimoniaux (487 à l'IBAN, 1 714 à l'IPAP et 64 à l'IPEN).

La reconnaissance et la mise en valeur des patrimoines objectivés par le SCOT de Lille Métropole se transcrit réglementairement par la mise à jour et la mise en place d'outils de protection et de suivi en matière d'urbanisme et de paysage, mais ils trouvent in fine leur traduction opérationnelle par la sortie de projets de sites d'envergure ayant fait l'objet de réhabilitation majeure.

Mise en valeur des paysages

Les éléments emblématiques et vues remarquables (forêt de Phalempin, plaine de Bouvines, plaine de la Lys…) ainsi que les espaces interstitiels qui caractérisent le territoire sont à valoriser afin d'être mis en scène : il s'agit de qualifier le rapport entre la ville et la campagne en encadrant les formes via, notamment, la mise en place de schémas d'aménagement paysagers plus spécifiquement au sein des secteurs dits « hémicycles ».

Par l'intermédiaire de l'OAP thématique « Aménagement », le PLU2 de la MEL traduit à une échelle intermédiaire (ensemble de communes) des principes réglementaires dont la préoccupation première est de promouvoir une qualité paysagère, architecturale et urbaine des projets de façon complémentaire aux outils réglementaires du PLU.

Certains secteurs bénéficient à ce titre d'une attention particulière : les entrées d'agglomération, de ville et de village, les franges interurbaines, les limites entre le tissu bâti et les espaces naturels et agricoles.

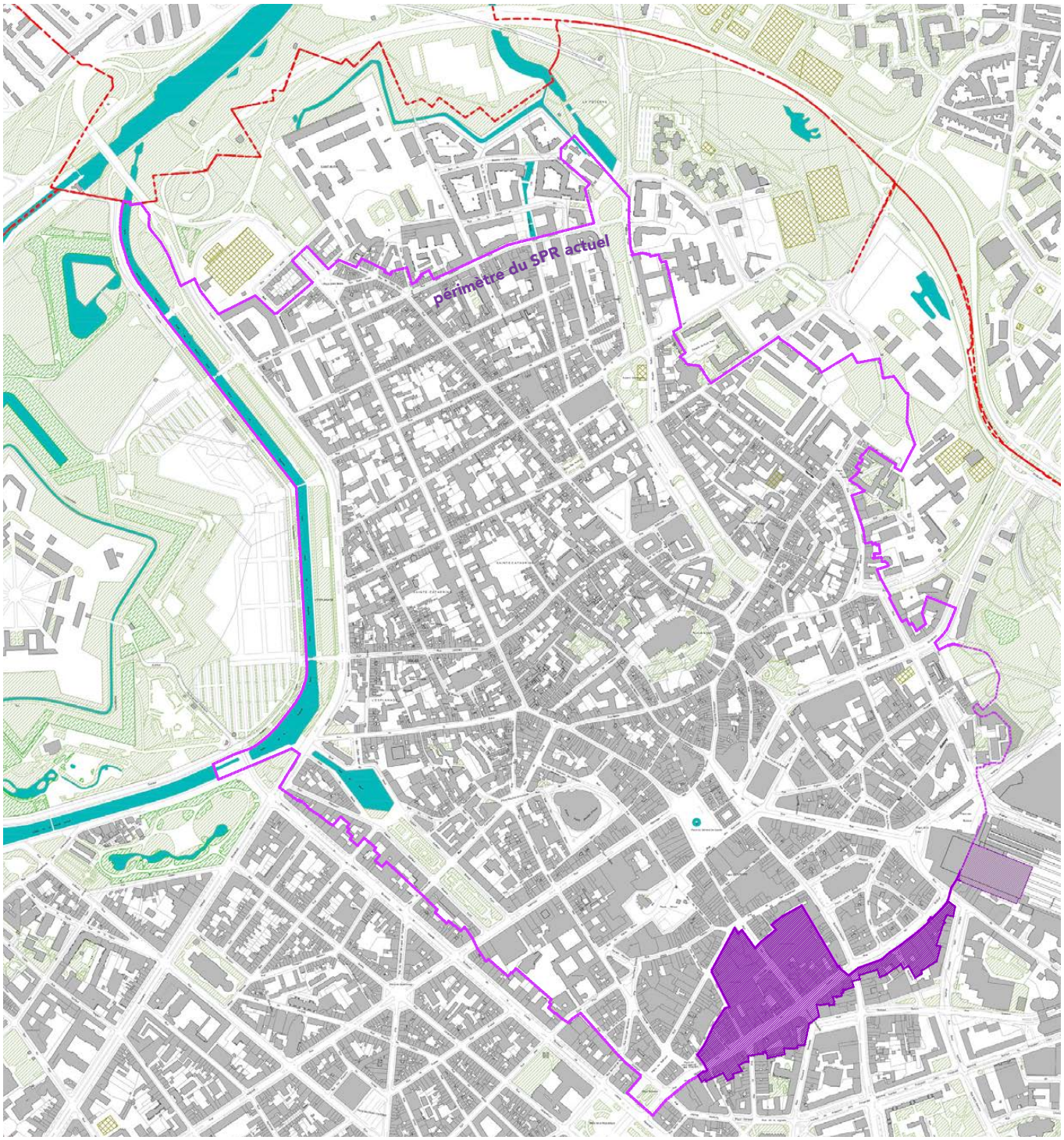
Les secteurs dits des « hémicycles » caractérisent des ensembles paysagers agricoles ou naturels, qui se situent en contact immédiat avec la zone agglomérée centrale. Ils constituent une des limites à l'urbanisation sans pour autant « interdire la création et la confortation d'équipements et d'aménagements dont les conditions de mise en œuvre vont permettre la valorisation paysagère des lieux, les fonctionnalités écologiques, le tourisme rural ou de nature ou certaines activités de loisirs et de plein air ».

Les limites précises de chaque hémicycle ainsi que les orientations et prescriptions qui s'y rattachent sont présentées dans une OAP spécifique (qualité paysagère de la frange, création d'espaces publics cherchant à valoriser le contexte de transition agricole/urbain, projet global, de valorisation paysagère, récréative et agricole en associant les acteurs et les gestionnaires des espaces concernés).

5 hémicycles ont été retranscrit réglementairement au sein du PLU2 de la MEL : « la porte des Weppes », « le Vert Galant », « les belles terres », « le Ferrain », « Le Val de Marque ». En fin, un atlas des hémicycles vient compléter, à la parcelle, les prescriptions de l'OAP.


Moulin de Vertain, Templeuve © ADULM

PLAN DU PÉRIMÈTRE SPR DE LA VILLE DE LILLE MODIFIÉ EN 2022



Périmètre actuel du SPR

Proposition d'extension du SPR

0 500m N

Sources : Ville de Lille / MEL / DRAC Hauts-de-France / Dossier d'enquête publique du SPR.

ATTRACTIVITÉ ET ÉQUIPEMENTS

CE QUE DIT LE SCOT…

« *Devenir une référence en matière culturelle et artistique : La métropole lilloise souhaite poursuivre la dynamique de capitale culturelle en intégrant pleinement la dimension artistique, culturelle et touristique à son projet de territoire* » DOO, page 105.

« *Permettre le développement du parc hôtelier en adéquation avec la demande et autoriser le développement d'autres formes d'hébergements touristiques (campings urbains, hébergements insolites, logements à la ferme…) en lien avec les attentes des touristes* » DOO, page 105.

« *Développer la métropole sportive : afin d'assurer l'égal accès au sport à tous les habitants ainsi que de contribuer au rayonnement national et international de la métropole lilloise, l'offre en équipements sportifs doit être améliorée* » DOO, page 106.

« *Assurer les liens entre grands équipements et offre de transport en commun : l'accessibilité doit être garantie grâce à un maillage efficace et une bonne articulation avec l'offre de transport en commun, au regard de leur échelle d'influence : grand équipement eurométropolitain, équipement d'équilibre territorial, équipement de proximité* » PADD, page 62.

Pour en savoir plus : cf. SCOT en bref.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Mise en réseau des équipements de dimension métropolitaine

Comme exprimé dans le SCOT, le tissu métropolitain est très riche en matière d'équipements sportifs (de formation ou de pratique de loisirs et/ou sportive) et culturels (professionnel ou de pratique de loisirs). Ce constat est toujours d'actualité en 2022 avec des équipements locaux de rayonnement communal ou de quartier très nombreux à disposition des habitants. Ils côtoient des équipements au rayonnement plus important, dits de « dimension métropolitaine » (cf. définition dans l'encart en page suivante). Les analyses qui suivent ainsi que la cartographie proposée ci-après concernent spécifiquement ces équipements de « dimension métropolitaine ».

L'objectif de développer une métropole des arts, de la culture et des sports se doit d'intégrer la notion de mise en réseau et d'articulation entre les équipements existants et projetés afin de contribuer au développement équilibré du territoire et d'être accessible au plus grand nombre.

Au regard des aspirations croissantes des habitants en matière d'accès à la nature, qui répond à la fois à une volonté d'amélioration du cadre de vie et à une ambition de reconquête écologique, des actions et/ou politiques publiques ont permis l'identification, la montée en gamme et l'accessibilité à des pôles à vocation récréative et naturelle au rayonnement métropolitain (prenant part à la trame verte et bleue).

Depuis 2015, le maillage des équipements de « dimension métropolitaine » s'est renforcé :

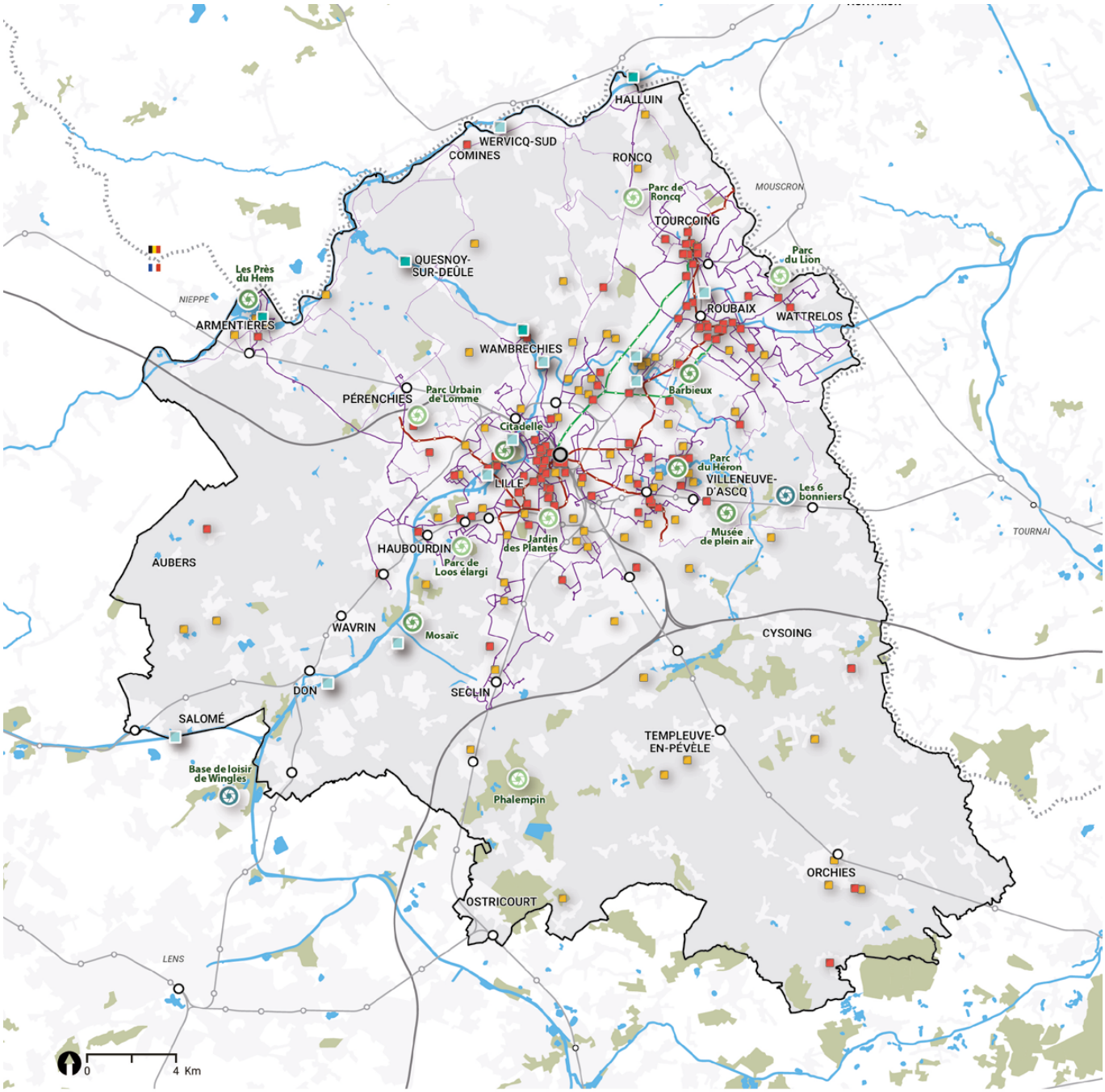
- les polarités à vocation récréative et naturelle existants ou potentiels ont gagné en animation, en gestion et ont fait l'objet d'aménagements structurels, comme par exemple la base de loisirs des « 6 Bonniers » à Willems ;
- les piscines du Grand Sud à Lille et la piscine du Chant de l'Eau à Templeuve-en-Pévèle ont été inaugurées ;
- certains pôles gares à vocation multimodale à proximité de ces équipements se sont étoffés (parkings relais, desserte cyclable…), notamment sur Templeuve-en-Pévèle et Don-Sainghin ;
- la MEL a confirmé, en 2020, par délibération, son « plan piscines », avec maintien de l'intervention sur le réseau des piscines et des centres aquatiques tout en répondant à des nouveaux besoins et techniques.

Même certains usages et pratiques des équipements du territoire (nature de l'équipement, rayonnement, horaires) peuvent appeler à une utilisation de la voiture, la desserte en transports collectifs et en vélo se renforce en profitant à tous.

Plus de 85% des équipements de « dimension métropolitaine » sont desservis à moins de 500 mètres (soit 10 à 15 minutes à pied) par un transport collectif performant (plus de 50 services par jour pour les bus et 30 TER pour les gares). Cette desserte est plus effective dans l'agglomération centrale, cependant les gares périurbaines et les lignes de bus jouent aussi leur rôle au regard des villes d'appui et villes-relais de la couronne métropolitaine.

Le réseau cyclable principal existant dessert près de 65% des équipements de « dimension métropolitaine » (à moins de 300 mètres de l'aménagement cyclable) et, preuve du renforcement en cours, le réseau cyclable projeté dans les schémas cyclables récemment adoptés par la MEL et la CCPC portera cette desserte à plus de 80%.

ÉQUIPEMENTS DE DIMENSION MÉTROPOLITAINE ET DESSERTE EN TRANSPORTS COLLECTIFS



Polarités à vocation récréative et naturelle*

- Pôle majeur actuel
- Pôle à potentiel
- Pôle à potentiel devenu majeur
- Équipement de tourisme fluvial existant
- Équipement de tourisme fluvial potentiel

Equipements culturels et sportifs métropolitains**

- Équipement culturel
- Équipement sportif

Réseau de transports collectifs très performants

- Ligne de métro
- Ligne de tramway

Réseau de transports collectifs performants

- Ligne de bus proposant au moins 100 passages par jour
- Ligne de bus proposant entre 50 et 100 passages par jour
- Pôle gare «Eura-Flandres»
- Gare proposant au moins 30 dessertes par jour
- Gare

- Frontière France/Belgique (Fr/B)
- SCOT de Lille Métropole

Sources : ADULM 2022, DOO SCOT, MEL 2022, BD TOPO® IGN (2021), CLC - UE-SOeS (2018), OSM (2021)

**Pôle récréatif majeur : Site à vocation naturelle de rayonnement métropolitain, riche en biodiversité, présentant des activités de loisirs (animation et gestion des espaces et aménagements existants) ou à faire monter en gamme/créer (à potentiel)*
Equipement de tourisme fluvial : Site utile au déploiement des activités de loisirs nautiques ou à vocation à devenir un support de projets de loisirs nautiques (à potentiel)

***Cette carte prend en compte certains grands équipements culturels et sportifs du périmètre du SCOT de Lille selon des critères de diffusion ou des labels bien particuliers ainsi que des capacités d'accueil définis au préalable dans la démarche de recensement.*

Novembre 2022

l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

Les équipements dits de « dimension métropolitaine » (définition des lieux considérés et analysés ci-avant)

Culturels :

- les équipements d'arts visuels, image/audiovisuel/cinéma :
  - les lieux de production, de création, d'expérimentation et/ou de diffusion pour le cinéma, l'audiovisuel, la photographie, les technologies numériques, etc. Seules les salles de cinéma - Multiplexe >8 salles figurent sur cette carte ;
  - les musées et bibliothèques possédant des fonds patrimoniaux ;
- les équipements de sensibilisation et d'animation culturelle - les centres pluriculturels ;
- les équipements de spectacle vivant* prenant en compte les domaines suivants : théâtre/centre dramatique, danse, arts du cirque et arts de la rue, musique classique et art lyrique, musiques actuelles :
  - les équipements de spectacle vivant dédiés à la formation ;
  - les lieux de formation labellisés et/ou sous tutelle pédagogique et/ou sous convention du Ministère de la Culture ;
  - ainsi que les équipements de spectacle vivant dédiés à la création et/ou la diffusion incluant les équipements labellisés par le Ministère de la culture :
    - lieux labellisés ayant une capacité de plus de 100 places assises pour le théâtre ;
    - lieux ayant une capacité de plus de 500 places assises pour la musique classique et à l'art lyrique ;
    - lieux de diffusion ayant une programmation régulière (programmation municipale ou équipe à demeure) et capacité en places assises de la salle principale quand le lieu en contient plusieurs - jauge minimale 500 places.

Sportifs :

- les piscines, vélodromes, aires de grands jeux (football, rugby/capacité supérieure à 10 000 places) ;
- les stades d'athlétisme (capacité supérieure à 10 000 places), dojos (capacité supérieure à 250 places) ;
- les patinoires, halles de glisse, aérodromes permettant une activité aéronautique de loisirs, les golfs ;
- les complexes tennistiques (supérieurs à 10 courts), les salles spécialisées/salles multisports (capacité supérieure à 1 000 places) ;
- les complexes sportifs (incluant plus de 18 équipements), les sites d'activités aquatiques et nautiques (équipements de sports de pleine nature labellisés) ;
- les équipements de sports équestre (hippodromes et centres équestres labellisés et ayant au moins 2 manèges dont le plus grand a une surface égale ou supérieure à 500 m^2 et au moins 2 carrières dont la plus grande a une surface égale ou supérieure à 1 000 m^2) ;
- les équipements en capacité d'accueillir des événements sportifs de niveau régional, national et international, ayant une importante capacité/un nombre important de places assises en gradins - par catégorie - et/ou étant les équipements majeurs dans une catégorie.

Sources : ADULM, Ministère de la Culture, Fédération sportive, Recensement des équipements sportifs - Ministère des sports.



Pévèle ARENA, Orchies © CCPC

Le tourisme sur le territoire

Au souhait affirmé de « conforter le rôle de capitale culturelle » et afin de développer les dimensions touristiques du territoire, le SCOT propose le déploiement d'une offre multi-échelle (bibliothèques, musées…), le développement de projets autour du travail de mémoire du patrimoine, notamment industriel, et une accessibilité à l'art par la création de programmes pérennes ou éphémères au cœur des projets urbains ou dans l'espace public.

Le développement de cette activité touristique doit s'accompagner d'une offre d'hébergements diverses en adéquation avec la demande et les attentes des touristes. En 2020, l'offre en hébergements touristiques hôteliers est la suivante (*source : ADULM, juin 2022*) :

- 113 hôtels pour 7 926 chambres et 17 242 lits ;
- 12 résidences pour 921 appartements et 2 528 lits.

Celle-ci répond à une demande en croissance qui était de près de 2,5 millions de nuitées en hôtellerie en 2019, mais qui a naturellement été fortement perturbée par la crise sanitaire.

L'Agence d'attractivité et la marque « *Hello Lille* » développées depuis février 2019 ont pour objectif d'accroître la notoriété de la destination, en soutenant les candidatures aux grands évènements au niveau national et international, et en participant à leur organisation et leur promotion.

Une progression de l'offre et une montée en gamme prévues à court et moyen terme

Avec cinq hôtels en construction et un en extension, représentant près de 400 chambres supplémentaires, l'offre progressera encore fortement d'ici 2023 : +5% pour les chambres hôtelières. Au total, ce sont plus de 600 chambres et 110 appartements - soit environ 1 500 lits touristiques - qui sont en construction ou déjà programmés à moyen terme.

En 2022, l'offre métropolitaine dispose majoritairement d'une offre milieu de gamme (45% des chambres en 3 étoiles), ce qui peut correspondre aux besoins de la clientèle professionnelle (70%) très présente sur le territoire. En 2018, 35 hôtels, soit près de 25% des chambres n'étaient pas classés mais elles n'étaient plus que 17% en septembre 2022.

Malgré la crise sanitaire, le nombre de chambres proposées a augmenté entre 2020 et 2022 et le nombre d'établissements reste sensiblement identique avec 4 hôtels qui ont fermé entre 2020 et 2022, soit autant qu'entre 2018 et 2020, alors que 4 établissements ont ouvert.

Depuis 2010, les capacités d'accueil dans les deux auberges de jeunesse situées à Lille se sont également développées quantitativement et qualitativement, grâce à la relocalisation de l'auberge de jeunesse associative « Stéphane Hessel » et à la création d'une auberge de jeunesse privée « Gastama ».



Auberge de jeunesse Stéphane Hessel, Lille © Vincent Lecigne / MEL

L'hybridation des concepts hôteliers plébiscitée

Ces dernières années, l'offre en hébergement hôtelier a également opéré une réflexion portée autour des parties communes et de leurs fonctions : espaces de détente, espaces de travail, espaces de restauration, une programmation mixte avec des bureaux, des logements, de la restauration, des boutiques, des espaces culturels et de loisirs…

L'arrivée récente ou prochaine sur le territoire d'enseignes internationales ou de nouvelles enseignes françaises (Mama Shelter, Moxy, Hilton, Najeti…) est un atout pour attirer une clientèle variée et/ou internationale, pour qui ces marques constituent un gage de confort et de qualité.

Tourisme d'affaires

Avec 70% des nuitées touristiques de la métropole, le tourisme d'affaires fait l'objet de toutes les attentions et s'affiche comme l'une des priorités de la stratégie touristique de la Métropole Européenne de Lille.

Ce sont ainsi 292 lieux de réunions, 1 169 salles et 127 auditoriums qui ont été recensés, soit 158 000 m² dédiés aux réunions sur la métropole.

Sans surprise, Lille accueille la majorité des lieux (66%) et des salles (50%), mais l'offre est également bien présente dans le tissu urbain Nord-Est de la métropole (Marcq-en-Barœul, Villeneuve d'Ascq, Roubaix, Tourcoing). Enfin, l'offre est multiple et permet de s'adapter à toutes les configurations et besoins des organisateurs.

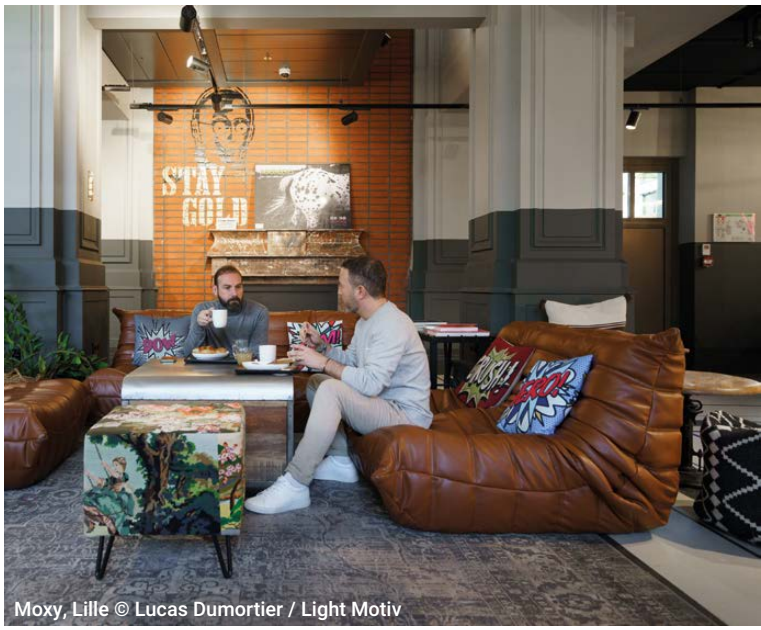
L'offre traditionnelle d'accueil d'évènements professionnels (Palais des Congrès, centres de congrès, séminaires et réunions ainsi que les hébergements avec salles de réunions) est complétée par des lieux plus atypiques : centres de formation, écoles, universités, cadres originaux (lieux culturels, de sports, de loisirs, entreprises et associations, salons de réception, salles municipales) et restaurants.

Les années 2020 et 2021 ont naturellement été fortement marquées par la pandémie de Covid 19. Lorsque l'activité a repris, des salles plus vastes ont été sollicitées pour faire face aux besoins de distanciation. De même, la demande a augmenté en espaces équipés de matériels de visio-conférence.

Cette crise n'est pas sans conséquences. Elle a, entre autres, engendré de grosses difficultés de recrutement de main-d'œuvre, une partie des employés ayant intégré d'autres secteurs d'activités pendant les confinements. Le secteur a dû se réinventer en réaménageant les plannings, en fermant les établissements certains jours pour rendre plus attractifs les nouveaux contrats de travail.



Mama Shelter, Lille © MEL



Moxy, Lille © Lucas Dumortier / Light Motiv

Un équipement numérique du territoire qui a progressé très rapidement

L'accès au numérique à très haut débit, par les services et usages qu'il propose, est devenu un élément d'attractivité et d'équilibre du territoire (critère préférentiel pour l'implantation de ménages ou d'activités dans une commune).

D'une couverture inégale et essentiellement basée sur l'accès à la technologie ADSL (*Asymmetric Digital Subscriber Line*) constatée en 2015 dans le SCOT, le territoire du SCOT est passé à une couverture fibre supérieure à la moyenne nationale en 2021.

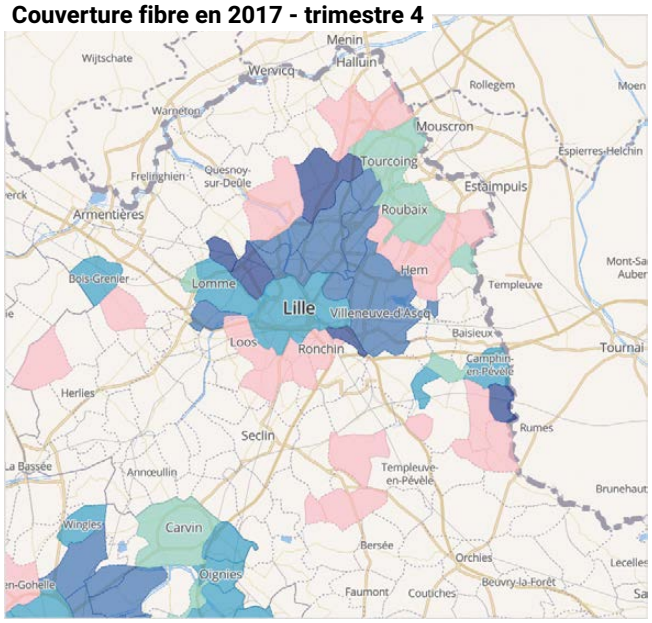
L'équipement du territoire et l'accès au numérique à très haut débit ont effectivement très fortement évolué ces 5 dernières années. À l'origine de celui-ci, il est à noter un repositionnement de la puissance publique pour encadrer les investissements des opérateurs privés dans le territoire.

Les conséquences de cette nouvelle approche sont une progression très rapide sur moins de 5 ans de la disponibilité quasi généralisée de la fibre (FTTH - Fiber to the Home) sur l'ensemble du territoire du SCOT, au-delà de 80%, voire de 90% sur la plupart des communes pour une moyenne nationale qui se situe autour de 70%. Ce déploiement rapide est illustré ci-dessous.

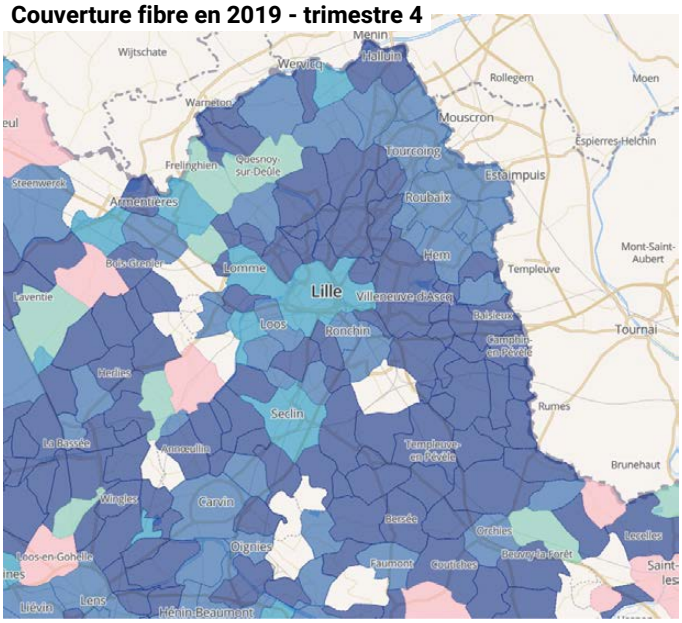
Le sujet de l'aménagement numérique du territoire n'est donc plus un sujet d'équipement mais de service, avec notamment des traitements encore très différenciés entre le haut débit en fibre « grand public » et l'accès professionnel qui peut s'avérer très coûteux.

La dernière question sur le territoire est à présent le sujet de la couverture mobile et le déploiement de la technologie « 5G ».

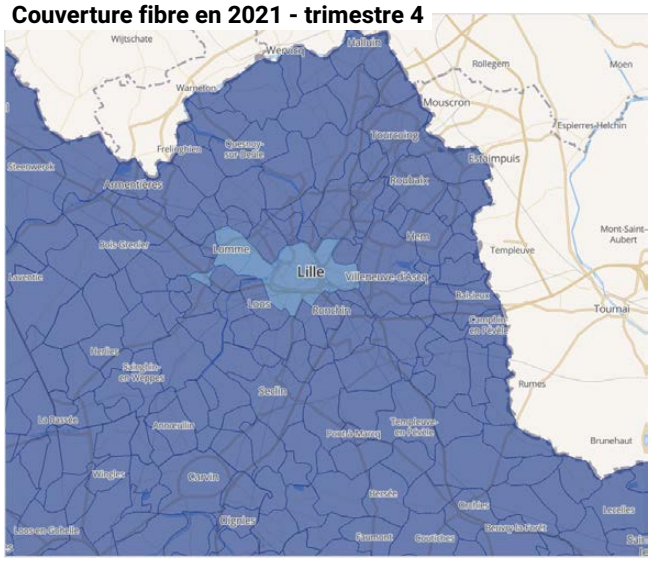
Couverture fibre en 2017 - trimestre 4

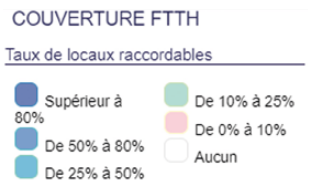


Couverture fibre en 2019 - trimestre 4



Couverture fibre en 2021 - trimestre 4





Source : ARCEP.

DÉVELOPPER ET CONFORTER L'UNIVERSITÉ

CE QUE DIT LE SCOT…

« Affirmer la nature universitaire de la métropole. Les objectifs sont de :

- *renforcer l'excellence de l'université à l'international ;*
- *conforter la recherche et l'économie de la connaissance ;*
- *mieux intégrer l'université dans son territoire* » DOO, page 105.

« Au sein des campus, il convient de faciliter la diversité des fonctions urbaines, notamment par l'implantation de commerces, de services de restauration ou hôteliers » DOO, page 105.

« L'offre de logement étudiant doit être développée de façon à répondre à minima aux besoins des étudiants les plus démunis, soit 10% des effectifs présents. Cette offre nouvelle représente 4 000 logements. Elle recouvre une diversité de besoins et doit s'intégrer durablement dans la ville dans un souci de mixité. Elle doit s'intégrer également dans une approche permettant leur réalisation, pas seulement dans le cœur métropolitain, afin d'accompagner les territoires dans leur effort de diversification de leur parc de logements » DOO, page 55.

Pour en savoir plus : cf. SCOT en bref.

ANALYSE DES RÉSULTATS

L'université métropolitaine et ses étudiants

Une intégration urbaine « plurielle » au sein du territoire pour les sites universitaires métropolitains

La métropole lilloise est marquée, dans son paysage, par la présence importante d'établissements d'enseignement supérieur. De l'installation ancienne des premiers établissements au centre de Lille (Université Catholique dans le secteur Vauban, facultés dans le secteur du quartier latin) au réinvestissement dans les années 1990 des anciens sites industriels (facultés de droit à Lille Moulins) en passant par le développement de grands campus à l'extérieur de la ville dans les années 1960 (Pont-de-Bois et Cité Scientifique à Villeneuve d'Ascq) dans le cadre de la ville nouvelle, l'évolution de l'enseignement supérieur a marqué l'aménagement de la métropole et s'est implantée dans de nombreux secteurs de l'agglomération.

La période récente vise la création d'une ouverture plus forte, d'une intégration plus complète entre l'université et la ville. En témoigne les dernières réalisations telles que :

- le renouveau du palais Rameau qui depuis septembre 2021 est réinvesti par l'école d'ingénieur JUNIA. Elle développera, dans ce lieu emblématique de la ville de Lille, un démonstrateur en matière d'alimentation et d'agriculture urbaine. Ce projet est réalisé en partenariat avec la ville de Lille, via un bail emphytéotique de 25 ans ;
- LILLIAD, le learning center de l'Université de Lille, ouvert en 2016, dans le bâtiment rénové de l'ancienne bibliothèque universitaire de la Cité Scientifique. Il s'agit d'un lieu ouvert au-delà de la communauté universitaire. Il est composé d'une bibliothèque, d'un pôle évènementiel et d'un pôle dédié à la recherche, et à l'expérimentation ;



LILLIAD © Vincent Lecigne / MEL


Campus de la gare de Roubaix © Vincent Lecigne / MEL

- le campus de la gare de Roubaix, ouvert en 2016, et composé à la fois de bâtiments dédiés à l'enseignement, au logement, et à la vie étudiante, vient dynamiser un secteur en renouvellement urbain majeur du territoire de Roubaix.

Les acteurs de l'enseignement supérieur métropolitain en action

Les différentes collectivités territoriales et acteurs de l'enseignement supérieur développent des stratégies spécifiques au territoire :

- la fusion des universités de Lille 1, Lille 2 et Lille 3 opérée en 2018 afin de former une seule université pluridisciplinaire plus lisible. Cette fusion s'est enrichie en 2022 avec la formation de l'EPE, établissement public expérimental, qui associe l'université de Lille et 4 écoles : Science Po Lille, l'École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille, l'École nationale supérieure des arts et industries textiles, l'École supérieure de journalisme de Lille. Cette nouvelle fusion a pour objectif de renforcer l'université de Lille comme « université d'excellence et inclusive » et de développer son rayonnement à l'international ;
- le SRESRI 2017-2021, Schéma métropolitain d'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation est actuellement en cours d'actualisation ;
- le SMESRI 2015-2020, Schéma métropolitain d'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation est actuellement en cours d'actualisation ;
- le PLH de la Métropole Européenne de Lille identifie des besoins en construction de logements dédiés aux étudiants.

Des effectifs étudiants en hausse constante

Le territoire du SCOT est très attractif en matière d'enseignement supérieur. En 2019-2020, on y compte près de 124 000 étudiants, soit 10% de sa population totale, et plus de la moitié des effectifs des Hauts-de-France (236 000 étudiants inscrits dans la région des Hauts-de-France). Il s'agit ainsi du troisième plus grand pôle d'enseignement supérieur en France après Paris et Lyon.

Le territoire connaît également une dynamique forte, avec une hausse des effectifs étudiants, entre 2009 et 2019, de 21% (pour une moyenne nationale de 20%).

Territorialement, cet accroissement est beaucoup plus marqué à Roubaix, dont les effectifs ont doublé ces 10 dernières années, passant de 5 800 étudiants inscrits à 11 600. Cette augmentation est liée à un souhait de renforcer Roubaix en tant que pôle universitaire, notamment par la construction d'un nouveau pôle d'enseignement à proximité de la gare.

Lille et Villeneuve d'Ascq restent les deux grands pôles de concentration d'établissements et d'effectifs avec près de 50 000 étudiants inscrits à Lille et plus de 40 000 à Villeneuve d'Ascq.

Des étudiants principalement originaires de la région

Les étudiants inscrits sur le territoire du SCOT sont principalement issus de la région. Seuls 30% viennent d'une autre région française et 10% sont étrangers, soit une proportion un peu moins élevé que la moyenne française (12,5%).

L'académie de Lille (départements du Nord et du Pas-de-Calais) enregistre un nombre important d'étudiants boursiers, plus de 60 000 en 2019-2020, soit un tiers des effectifs. Leur nombre ne cesse d'augmenter, ils étaient 50 000 en 2011.

28% des étudiants du territoire sont inscrits dans un établissement d'enseignement privé, spécificité du territoire de la métropole lilloise portée par l'université catholique de Lille et ses 30 000 étudiants. Le territoire abrite également une offre développée de grandes écoles, publiques ou privées, qui accueillent 14% des étudiants inscrits.



IUT A, Cité scientifique © Vincent Lecigne / MEL

Le logement étudiant

Évolution du mode de vie des étudiants et impacts sur leur « façon » d'habiter

En 2018, 64% des étudiants inscrits dans un établissement d'enseignement supérieur sur le territoire du SCOT vivaient également dans le territoire. Ce chiffre est stable depuis 2008.

La part des étudiants décohabitants (étudiants ayant quitté le domicile parental) a quant à elle légèrement diminué, passant de 63% d'étudiants en 2008 à 58% en 2018. Une plus grande proportion d'étudiants vit donc au domicile parental ce qui peut refléter des difficultés d'accès à un logement en autonomie. Plusieurs facteurs peuvent être en cause : insuffisance de l'offre, coût trop élevé...

Entre 2008 et 2018, une hausse de la part d'étudiants en colocation est observée. En 2008, 21% des décohabitants se tournaient vers ce mode d'habitat contre 24% en 2018.

L'évolution la plus importante entre 2008 et 2018 est la hausse de la part d'étudiants vivant dans des logements meublés qui passe de 17% en 2008 à 29% en 2018. Ce sont principalement les colocations qui portent cette augmentation.

En 2008, 10% des étudiants en colocation vivaient dans un logement meublé contre 24% en 2018. Cette hausse reflète l'essor très marqué d'une nouvelle forme de colocation : le coliving.

Les logements dédiés aux étudiants : une offre insuffisante face à des besoins croissants

Le territoire compte 109 résidences étudiantes en 2022, soit une capacité d'accueil de plus de 16 800 étudiants. Elles sont réparties dans 11 communes de la métropole lilloise : Lille (56 résidences), Villeneuve d'Ascq (21 résidences), Roubaix (18 résidences), Loos (6 résidences), Tourcoing (2 résidences), La Madeleine (1 résidence), Wattignies (1 résidence), Mons-en-Barœul (1 résidence), Lambersart (1 résidence), Croix (1 résidence), Haubourdin (1 résidence).

Ces résidences se concentrent dans les grands pôles universitaires du territoire : Lille et Villeneuve d'Ascq. Mais l'offre se développe : Loos qui n'accueillait aucune résidence étudiante en 2014 en compte désormais 6. L'ouverture d'autres communes à l'accueil de logements étudiants permet de diminuer la pression sur les logements traditionnellement sollicités.

Le territoire possède également une offre très importante en logements dédiés exclusivement aux étudiants de l'Université catholique de Lille. Cette offre compte en 2022, 18 résidences et près de 1 200 logements.

Depuis 2016, 20 nouvelles résidences étudiantes, représentant plus de 3 000 logements, ont ouvert leurs portes sur le territoire. Il s'agit principalement de résidences étudiantes privées. Seules 3 résidences du Crous (Centre régional des œuvres universitaires et scolaires) ont été inaugurées sur cette période : la résidence Belvédère venant renforcer l'offre sur le campus Pont-de-Bois de Villeneuve d'Ascq, la résidence Galois Village renforçant l'offre sur le site de la Cité scientifique (en support des réhabilitations des résidences traditionnelles) et la résidence 217 qui a intégré le nouveau campus du pôle Gare de Roubaix. L'écart entre l'offre privée et sociale qui se creuse depuis 2010, continue donc de s'accentuer.



Les résidences Crous : un parc en rénovation

Une grande partie du parc de logement Crous a été construit en même temps que les campus universitaires, dans les années 1960-1970. Ces résidences ne répondent plus aux besoins actuels des étudiants et sont pour certaines dans un état de vétusté. Un programme important de réhabilitation a été mis en place. Le site de la Cité scientifique compte 4 résidences construites dans les années 1960, composées de 22 bâtiments (plus 3 200 logements à l'origine). Ces résidences font l'objet d'un plan de réhabilitation important. À l'issue de cette vague de réhabilitations, en 2024, l'intégralité des résidences traditionnelles gérées par le Crous sur le campus de la cité scientifique aura été réhabilitée.

L'offre en logement social à destination des étudiants, principalement portée par l'offre du Crous, est insuffisante sur le territoire, au regard du nombre d'étudiants boursiers et de la précarité étudiante grandissante. En 2004, le rapport Anciaux mettait en avant ce déficit : avec 20 lits en résidences Crous pour 100 étudiants boursiers, le territoire lillois était alors le quatrième territoire le moins bien doté après Paris, La Réunion et la Guyane. En 2021, ce ratio ne s'est pas amélioré.

Malgré quelques récentes constructions, la hausse du nombre d'étudiants boursiers et les pertes de logement liées aux réhabilitations des résidences Crous datant des années 1960 (hausse des surfaces de logements qui conduit à une baisse mécanique du nombre de logements), n'ont pas permis d'accroître significativement cette offre pour répondre aux besoins conséquents. L'effort de construction de logement social étudiant est donc une priorité qui reste d'actualité.

Selon les objectifs du rapport Anciaux (pour avoir la capacité de loger 10% des étudiants inscrits ou 1/3 des boursiers en résidences sociales), le territoire devrait offrir entre 11 500 et 12 400 logements sociaux dédiés aux étudiants soit un effort de construction conséquent qui se situerait entre 4 500 et 5 000 logements supplémentaires.



Résidence Georges Lefebvre, Lille © Max Lerouge / MEL


Résidence Grand Stade, Villeneuve d'Ascq © ADULM


Résidences Les Estudines Pasteur (Réside Études) et Euralille (Campuséa Gécina), Lille © Max Lerouge / MEL



Résidence Albert Camus, Villeneuve d'Ascq © Max Lerouge / MEL


Résidence Albert Camus, Villeneuve d'Ascq © Max Lerouge / MEL

Mise en place d'un observatoire pour accompagner la prise en compte des besoins

L'observatoire métropolitain du logement des étudiants est une instance partenariale portée par l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole et la Métropole Européenne de Lille.

Il réunit différents acteurs, collectivités, acteurs du logement, du logement des étudiants, de l'enseignement supérieur et de la recherche.

Cet observatoire a été créé suite à un état des lieux du logement des étudiants dans la métropole lilloise et aux assises du logement des étudiants organisés par la Métropole Européenne de Lille en janvier 2019. Il a vocation à :

- capitaliser les données du logement des étudiants pour suivre les évolutions ;
- partager des études et réflexions stratégiques en s'appuyant sur les travaux des partenaires ;
- créer une dynamique partenariale afin d'améliorer les conditions de logement des étudiants dans la métropole lilloise.

Depuis sa création en 2019, l'observatoire métropolitain du logement des étudiants est membre du réseau national des Observatoires territoriaux du logement des étudiants (OTLE).

Ce réseau réunit aujourd'hui 35 observatoires. Il permet, via la capitalisation de données locales et à travers des temps d'échange entre les observatoires, d'identifier et de suivre les tendances qui se dessinent à l'échelle nationale. Le réseau des OTLE offre également l'opportunité de porter nationalement les problématiques liées au logement des étudiants.

Un besoin de réponses plurielles face à la diversité de la demande étudiante

Près de 80 000 étudiants habitent dans la métropole lilloise, dont 50 000 se logent de manière autonome, hors du domicile parental. Face à la pluralité des profils (âge, aspirations, moyens financiers), des offres dites alternatives se sont développées. Ces solutions d'habitat n'ont pas pour objectif d'apporter une réponse quantitative à la demande en logement des étudiants mais qualitative. L'habitat ne se limite pas au logement et à l'instar du développement de la colocation, nombre d'étudiants aspirent à vivre une expérience de partage, alliant économie financière et enrichissement social. Dans la métropole lilloise, le logement intergénérationnel, les Kap's et le logement à la ferme témoignent de cette diversité d'offres.

De nouveaux types de résidences étudiantes ont également été inaugurés :

- la maison internationale des chercheurs (2018), résidence dédiée à l'accueil des enseignants-chercheurs internationaux, qui vise à renforcer l'attractivité de la métropole pour les chercheurs et le rayonnement des universités en offrant un lieu d'accueil de qualité ;
- la résidence Reeflex (2015) est une résidence hôtelière à vocation sociale de 538 logements à coût modéré. Elle accueille des étudiants, chercheurs et propose des logements pour de courtes durées ainsi que des services pour accompagner les étudiants quelques soient leurs situations (crèche, salle de convivialité…). La résidence répond également à une exigence environnementale et écologique forte, qui s'inscrit dans la politique de transition écologique et énergétique et de protection de l'environnement de l'université de Lille ainsi que de la troisième révolution industrielle en Nord-Pas-de-Calais ;
- la résidence Maison Blanche (2016), incarne un nouveau type de résidence étudiante alliant logements sociaux et logements traditionnels de résidence privée ;
- une résidence en coliving gérée par l'Afev, première résidence Kap's du territoire devrait ouvrir ses portes à Roubaix en 2023.

Une précarité étudiante renforcée par la crise sanitaire

La crise sanitaire du Covid-19 a mis en exergue et renforcé la situation de précarité des étudiants : précarité financière, accentuée par la perte des jobs étudiants, précarité sociale et psychologique, accentuée par les périodes de confinement, précarité alimentaire, précarité d'accès au logement… Face à cette situation de crise, les acteurs territoriaux se sont fortement mobilisés pour accompagner les étudiants : repas à 1 euro, remboursement des abonnements de transports, aides financières exceptionnelles, suivi et accompagnement psychologique…



Résidence Reeflex, Villeneuve d'Ascq © Richard Baron / Light Motiv



Résidence Reeflex, Villeneuve d'Ascq © Richard Baron / Light Motiv

1

BILAN PAR THÉMATIQUE

6. VIVRE ENSEMBLE

SYNTHÈSE ET PERSPECTIVES



6. VIVRE ENSEMBLE / SYNTHÈSE ET PERSPECTIVES

Sur le territoire du SCOT de Lille Métropole, les initiatives et démarches se multiplient pour mettre en valeur le patrimoine, tant au niveau architectural, patrimonial, paysager que dans l'espace public. Les ambitions affichées dans le SCOT sur ces sujets se mettent donc en œuvre.

Les recommandations formulées dans le SCOT se retrouvent traduites dans les documents d'urbanisme et de planification locale à travers les PLU, et des OAP spécifiques : hémicycles, aménagement...

Des démarches de préservation ou de qualité spécifiques se mettent également en œuvre comme la charte des espaces publics métropolitains ou encore l'extension en cours du secteur patrimonial lillois. Ces éléments sont depuis quelques années accompagnés par des démarches de co-construction ou d'expérimentations innovantes à travers l'urbanisme transitoire ou tactique, qui permettent d'associer les habitants aux démarches engagées. La traduction opérationnelle de tous ces projets est désormais de plus en plus visible sur le terrain.

Le rayonnement et l'attractivité équilibrée du territoire trouve également sa traduction dans son offre en matière d'équipements culturels, sportifs et de nature. Celle-ci est très dense et s'est encore renforcée dans les dernières années. L'enjeu de l'accessibilité pour tous de ces équipements est prescrit dans le SCOT et se traduit sur le terrain avec une desserte en transports collectifs performante qui concerne plus de 85% des équipements de « dimension métropolitaine » et une accessibilité via les réseaux cyclables qui est dès aujourd'hui de près de 65% des équipements et qui est amenée à se densifier dans les années à venir à travers la mise en œuvre des plans vélos de la MEL et de la CCPC.

Le secteur du tourisme, porté par le développement du tourisme d'affaires qui représente plus de 2/3 des nuitées sur le territoire, connaît ces dernières années un développement intéressant. La demande semble répondre à une offre qui se structure, se diversifie et devient de plus en plus qualitative. Bien entendu, la crise sanitaire de 2020 est venue contrarier les tendances positives des années 2015-2020 et le secteur est en attente d'une reprise plus franche encore.

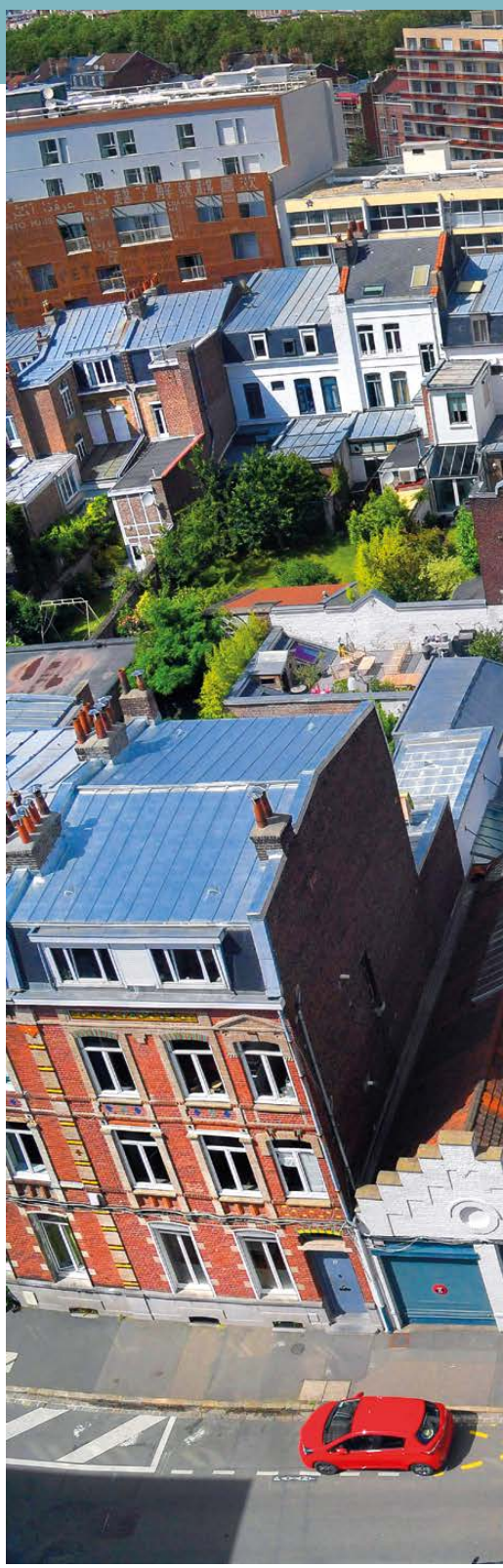
Le SCOT identifiait l'aménagement numérique du territoire comme une composante de celui-ci pour renforcer les services offerts aux habitants et entreprises du territoire. Entre 2015 et 2020, sur ce point, l'évolution a été spectaculaire avec un accès au numérique à haut débit qui présente aujourd'hui une disponibilité très élevée sur l'ensemble du territoire du SCOT, au-delà de 80%, voire de 90% sur la plupart des communes. Les sujets qui se dessinent à présent concernent la couverture mobile et le déploiement de nouvelles technologies de type « 5G ».

L'université métropolitaine est une des plus puissantes et structurée au niveau national, avec un territoire qui accueille plus de 120 000 étudiants. Une de ses fortes spécificités est la présence d'une université catholique, qui représente 30% des effectifs. Cette université plurielle est présente sur l'ensemble du territoire. Elle s'est constituée historiquement au centre de l'agglomération, puis à travers la création de la ville nouvelle de Villeneuve d'Ascq, et elle se développe particulièrement ces dernières années autour du « pôle gare » de Roubaix, au cœur du renouvellement urbain de ce secteur.

Déjà mis en lumière dans le SCOT, le sujet du logement étudiant reste préoccupant avec une offre qui peine à répondre à une demande en croissance sensible. Le problème est encore accru concernant les logements « accessibles » ou « sociaux » que le secteur public a du mal à développer dans les proportions nécessaires au besoin qui s'exprime, même si des initiatives privées dynamiques commencent à se positionner sur le sujet. En période post-crise sanitaire, cette difficulté pour se loger s'ajoute à des situations de précarité grandissante de la population étudiante. Il s'agit là d'un enjeu fort des années à venir pour le territoire métropolitain.

2

ENJEUX FONCIERS AU REGARD DES AMBITIONS DU TERRITOIRE





Vue panoramique sur Lille © Vincent Lecigne / MEL

LES ENJEUX FONCIERS AU REGARD DES AMBITIONS DU TERRITOIRE

CE QUE DIT LE SCOT…

« La métropole lilloise, qui se caractérise par l'importance des espaces agricoles et naturels (plus de la moitié du territoire), vise une armature urbaine qui : recherche l'équilibre entre le développement de la ville et la préservation de la campagne. Trois objectifs sont recherchés : limiter l'étalement urbain, maîtriser l'extension de la ville et optimiser la ressource foncière ; s'appuie sur la typologie des communes et propose un modèle de développement spatial basé sur l'attractivité des territoires et des bassins de vie » DOO, page 9.

« Pour préserver les grands équilibres entre espaces urbanisés et à urbaniser, et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers, l'objectif est de ne pas dépasser une consommation annuelle moyenne de 135 hectares d'espaces agricoles et naturels sur la durée du SCOT » DOO, page 27.

Pour en savoir plus : cf. SCOT en bref.

ANALYSE DES RÉSULTATS

État des lieux et évolution de l'usage du sol sur le territoire entre 2015 et 2020

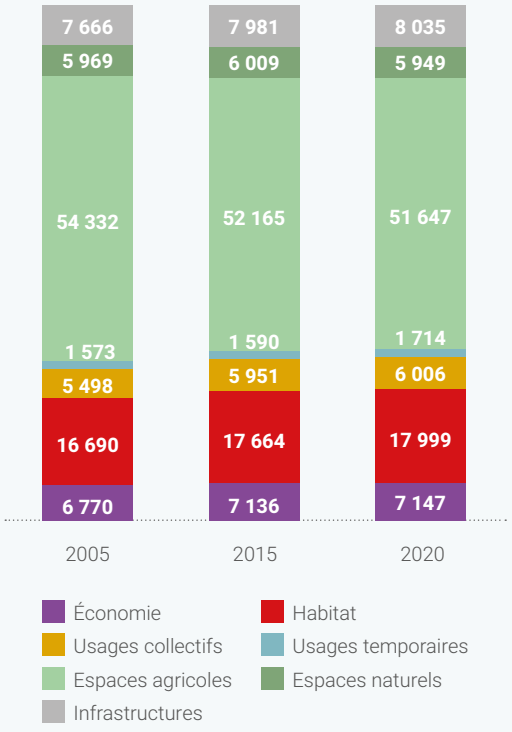
Préalablement à la question de l'étalement urbain, l'usage du sol et son évolution apporte un éclairage sur le territoire et ses transformations. L'usage du sol évolue au cours du temps, le territoire du SCOT se caractérise par la prédominance des espaces agricoles qu'il conserve à hauteur de 60% pour 40% de surfaces dites artificialisées qui correspondent en grande partie à « la ville ».

Près de la moitié (44%) de ces surfaces artificialisées sont consacrées à des usages d'habitat, contre 18% pour l'économie ou encore 20% pour les infrastructures. Néanmoins, des dynamiques perdurent avec une diminution des espaces naturels et agricoles en surfaces : respectivement 2100 ha (-3,5%) entre 2005 et 2015 et 600 ha (-1%) ont été artificialisés entre 2015 et 2020.

Cependant, le rythme annuel d'artificialisation des espaces agricoles et naturels connaît un net ralentissement entre les périodes 2005-2015 et 2015-2020 : 213 ha par an contre 116 ha par an.

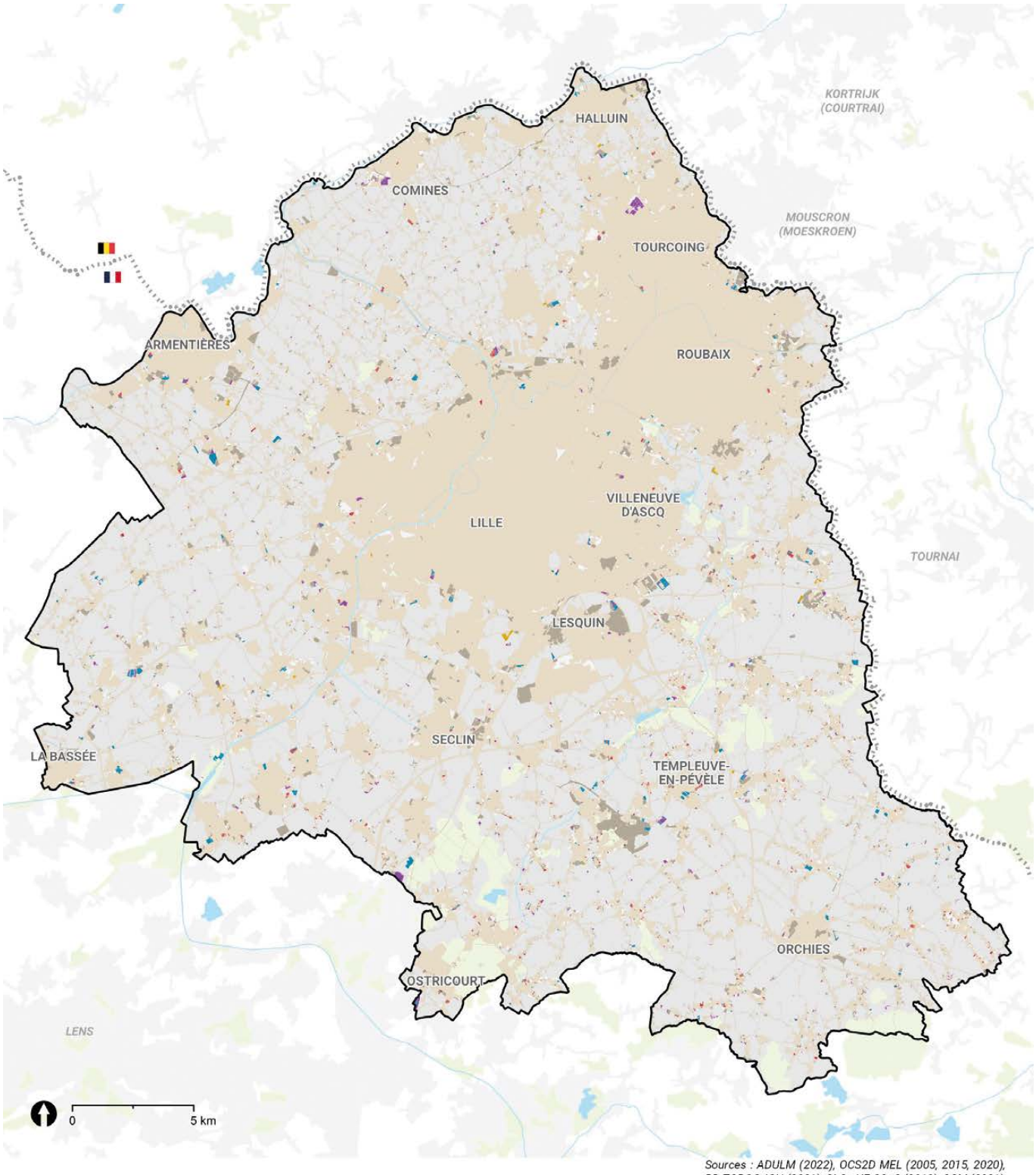
Ces évolutions s'inscrivent dans les objectifs et la dynamique de sobriété foncière proposés dans le SCOT.

Usage des sols en hectares à l'échelle du SCOT



Source : OCS 2D Géo2France 2005-2015-2020. Traitement : ADULM.

ARTIFICIALISATION DES SOLS ENTRE 2015 ET 2020



Sources : ADULM (2022), OCS2D MEL (2005, 2015, 2020), BD TOPO® IGN (2021), CLC - UE-SOeS (2018), OSM (2021)

Nature de l'artificialisation entre 2015 et 2020

- Économie
- Habitat
- Usages collectifs
- Autres usages (dont chantiers)

Artificialisation des sols

- État de l'artificialisation en 2005
- Artificialisation entre 2005 et 2015

- Frontière France/Belgique (Fr/B)
- Limite du SCOT
- Surface boisée
- Surface en eau

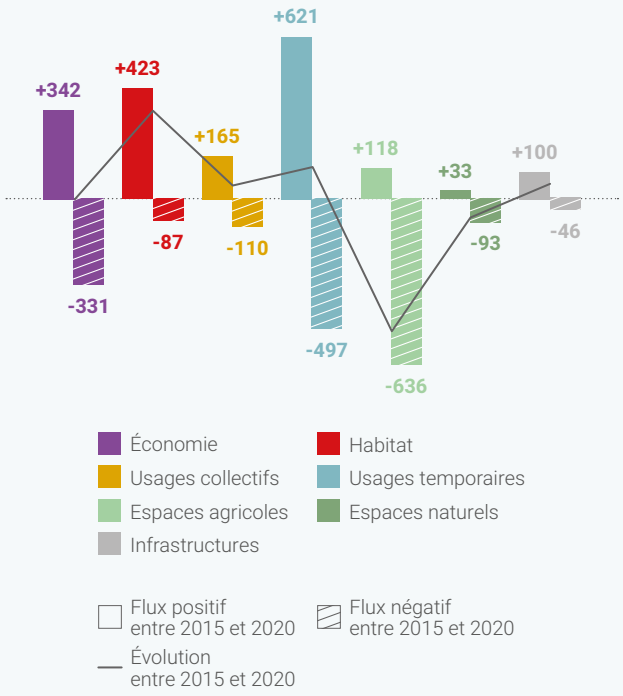
Novembre 2022 l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

Le simple solde des « stocks » entre 2015 et 2020 est à compléter par le détail des gains et des pertes en « flux » d'artificialisation pour en comprendre les dynamiques. À ce titre, si l'artificialisation des sols « brute » atteint près de 730 ha, elle est contrebalancée par une « renaturation » (espaces artificialisés redevenant non artificialisés) d'environ 150 ha, soit une « artificialisation nette » d'un peu moins de 600 ha.

Le solde économique est globalement « neutre ». Autrement-dit, autant d'hectares à destination économique sont créés qu'il n'en disparait (environ 330 à 340 ha) ce qui dénote un important « turn over » foncier économique (1 pour 1). Une caractéristique que ne partage pas l'usage résidentiel dont seul 1 hectare disparaît lorsque 5 sont créés.

Les sols agricoles et naturels subissent de fortes pertes peu ou pas contrebalancées, même si, comme vu précédemment, le rythme annuel de consommation est bien moindre entre 2015 et 2020 qu'entre 2005 et 2015. Ce rythme d'artificialisation baisse en moyenne de 41% pour le SCOT (et de 40% pour les communes « Gardiennes de l'eau »).

Évolution de l'usage des sols entre 2015 et 2020 en hectares par principaux usages



Source : OCS 2D Géo2France 2015-2020. Traitement : ADULM.

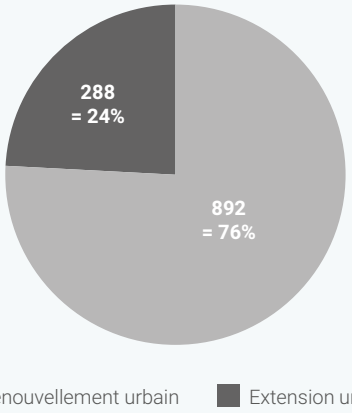
Développement urbain entre 2015 et 2020

Évolutions globales entre 2015 et 2020

Pour rappel, le SCOT définit les concepts d'extension urbaine et de renouvellement urbain afin de mettre en œuvre son compte foncier. Pour distinguer les deux types de développement urbain, une tache urbaine de référence - qu'il appartient aux EPCI du SCOT de définir - est fixée pour différencier les espaces considérés comme « dans la ville » ou « hors ville ». Une opération localisée à l'intérieur de la tache urbaine de référence est considérée comme du renouvellement urbain et, à l'inverse, une opération localisée à l'extérieur de celle-ci est considérée comme de l'extension urbaine. Le suivi du compte foncier du SCOT se base sur le statut « dans » ou « hors » de la tache urbaine de référence du développement urbain. À noter que cette définition interprète les objectifs réglementaires de lutte contre l'étalement urbain de l'époque d'adoption du SCOT, qui sont différents des changements législatifs apportés par la loi Climat et Résilience du 24 août 2021 qui lutte désormais contre toute forme d'urbanisation de sol nu quel que soit sa situation hors et dans la ville (telle que les dents creuses ou terrains vagues).

Entre 2015 et 2020, le territoire du SCOT de Lille Métropole a mobilisé 1 184 ha de foncier pour son développement urbain : les trois-quarts (892 ha) l'ont été en renouvellement urbain et un quart (292 ha) en extension urbaine.

Développement urbain total entre 2015 et 2020 en hectares



Source : OCS 2D, fichiers fonciers. Traitement : ADULM.

Plus de la moitié (55%) des surfaces mobilisées ont eu une destination mixte/résidentiel et 45% une destination d'activité économique.

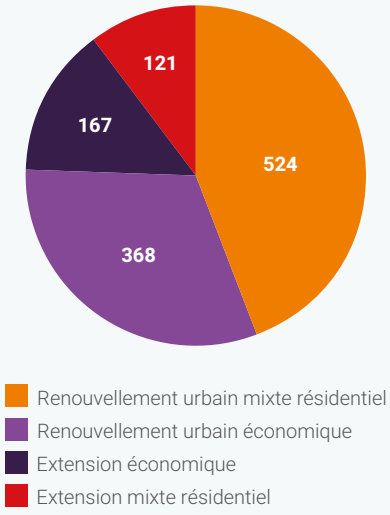
Développement urbain entre 2015 et 2020 en hectares

	Mixte/ résidentiel	Économique	Total	
Renouvellement urbain	524	368	892	76%
Extension urbaine	121	167	288	24%
Total	645	535	1 180	
	55%	45%		

Si le rapport entre renouvellement urbain et extension urbaine de l'ensemble du développement est de 75% contre 25%, il diffère selon les usages. Il est de l'ordre de 80% contre 20% pour l'ensemble du développement résidentiel/mixte tandis qu'il est de 70% contre 30% pour l'ensemble du développement économique produit entre 2015 et 2020.

À noter que le développement résidentiel/mixte a une meilleure capacité à mobiliser le renouvellement urbain alors que le développement économique se fait plus par extension : 60% des surfaces en renouvellement urbain se destinent au résidentiel/mixte (524 ha sur 892 ha), tandis que 60% de la totalité de l'extension urbaine profitent au développement économique (167 ha sur 288 ha).

Développement urbain par type entre 2015 et 2020 en hectares



Source : OCS 2D, fichiers fonciers. Traitement : ADULM.

Bilan intermédiaire des objectifs de renouvellement urbain

Le SCOT fixe comme objectif ambitieux de renouveler au maximum la ville sur elle-même en privilégiant le renouvellement urbain à 2/3 contre 1/3 pour l'extension. Suite aux études diagnostiques préalables à l'élaboration du SCOT, la barre avait été fixée à 3 910 ha de renouvellement urbain pour satisfaire les besoins de développement du territoire répartis entre 2 430 ha à destination mixte/résidentiel et 1 540 ha à destination économique à horizon 2035. En appliquant une progression linéaire, entre 2015 et 2020, l'objectif intermédiaire de renouvellement urbain en 2020 s'élèverait à 993 ha (608 ha mixte/résidentiel et 385 ha économique). Une méthode croisant fichiers fonciers et cadastre a permis d'estimer le renouvellement urbain qui s'est développé entre 2015 et 2020 pour en tirer le bilan :

- globalement, 892 ha sur les 993 ha visés en renouvellement urbain ont été réalisés en 2020, soit 90% de l'objectif ;
- l'analyse spécifique sur les espaces mixte/résidentiel et sur l'économie montre que :
  - 524 ha mixte/résidentiel sur les 608 ha visés de renouvellement urbain ont été réalisés en 2020, soit 86% de l'objectif ;
  - 368 ha économique sur les 385 ha visés de renouvellement urbain ont été réalisés en 2020, soit 96% de l'objectif.

Il est d'ailleurs à noter que même si le développement économique est moins enclin au renouvellement urbain (cf.. paragraphe précédent : 70% de son développement se fait en RU), l'objectif qui avait été visé par le SCOT est néanmoins quasiment atteint.

Avec 90% des objectifs de renouvellement urbain constatés entre 2015 et 2020, les ambitions du SCOT en matière de développement intra urbain sont très encourageantes au point d'étape de 2020.

À l'échelle plus précise des sous-territoires du SCOT, quelques distinctions sont à noter : en matière de développement résidentiel/mixte, les territoires périurbains de la Pévèle Carembault et l'ancienne Communauté de communes des Weppes ont renouvelé 4 à 5 fois plus d'espaces urbains que ne le visait le SCOT pour leur territoire tandis que l'ex Communauté de communes de la Haute-Deûle a rempli son objectif. Des chiffres qui montrent finalement la capacité des territoires périurbains à recycler leurs espaces urbains à destination résidentiel/mixte, tels que définis dans le SCOT, ce qui pouvait sembler délicat compte tenu des typologies spécifiques peu enclines en la matière (pavillonnaire, lotissements…).

En matière de développement économique, la Pévèle Carembault dépasse également les objectifs de renouvellement urbain visés ainsi que les territoires de la couronne Sud, des Weppes et de l'Est.

Renouvellement urbain (en hectares)		Objectifs SCOT - 2035			Objectifs SCOT - 2020			Constaté - 2020					
		RU total 2035	RU résidentiel/ mixte 2035	RU éco 2035	RU total 2020	RU résidentiel/ mixte 2020	RU éco 2020	RU total 2020		RU résidentiel/ mixte 2020		RU éco 2020	
CCPC	CC Pévèle-Carembault	230	150	80	58	38	20	190	331%	156	417%	34	169%
MEL	ex CC Haute-Deûle	70	60	10	18	15	3	17	96%	15	98%	2	82%
MEL	ex CC des Weppes	20	10	10	5	3	3	13	266%	12	492%	1	40%
MEL	Couronne Nord	460	240	220	115	60	55	70	61%	36	60%	35	63%
MEL	Couronne Sud	390	270	120	98	68	30	107	110%	49	72%	58	194%
MEL	Territoire de la Lys	360	270	90	90	68	23	62	68%	39	58%	23	101%
MEL	Territoire des Weppes	330	220	110	83	55	28	70	85%	34	63%	36	131%
MEL	Territoire Est	330	220	110	83	55	28	86	105%	48	88%	38	138%
MEL	Territoire lillois	590	310	280	148	78	70	81	55%	41	53%	40	57%
MEL	Territoire roubaisien	660	390	270	165	98	68	111	67%	52	54%	59	87%
MEL	Territoire tourquennois	530	290	240	133	73	60	83	63%	41	56%	42	71%
SCOT	**TOTAL**	**3 970**	**2 430**	**1 540**	**993**	**608**	**385**	**892**	**90%**	**524**	**86%**	**368**	**96%**
MEL	ss total MEL	3 740	2 280	1 460	935	570	365	701	75%	367	64%	334	92%

Source : OCS 2D, fichiers fonciers. Traitement : ADULM.

Bilan intermédiaire des plafonds d'extension urbaine

Le SCOT fixe des plafonds d'extension urbaine à ne pas dépasser dans le but de freiner l'urbanisation des terres agricoles et naturelles. Au total, les extensions urbaines sont limitées à 2 650 ha maximum répartis entre 1 560 ha pour le développement résidentiel/mixte et 1 090 ha pour le développement économique à horizon 2035. Ces enveloppes sont réparties en deux phases : une première accordant les deux tiers de l'enveloppe totale durant la première moitié du SCOT (1 766 ha de 2015 à 2025) et une seconde plus ambitieuse encore accordant le tiers restant jusqu'à 2035, soit 884 ha. Ce ratio entre phases s'applique de manière équivalente entre les enveloppes résidentiel/mixte et économique.

En respectant un principe de prorata pour la période de bilan intermédiaire du SCOT 2015-2020 et selon la disponibilité des données, les plafonds d'extensions urbaines sont globalement évalués à 883 ha tous usages confondus : 520 ha pour l'usage résidentiel/mixte et 363 ha pour le développement économique.

L'analyse de l'évolution de l'occupation du sol entre 2015 et 2020 montre donc une forme de sobriété en matière d'extension urbaine. En effet, s'appuyant sur l'analyse de la base d'occupation du sol du territoire, seul 1/3 de l'enveloppe intermédiaire (ramenée à la période 2015-2020) d'extensions urbaines a été consommée en 2020. Un taux qui varie selon l'usage : 23% de l'enveloppe intermédiaire d'extension urbaine destinée au développement résidentiel/mixte a été consommée et 46% de l'enveloppe intermédiaire destinée au développement économique.

Quelques distinctions territoriales sont à noter en matière de bilan d'extension urbaine. Compte tenu des effets de seuils liés aux livraisons par bloc foncier d'opération, certains territoires peuvent dépasser les plafonds fixés ramenés aux 5 premières années de la première période du SCOT. C'est notamment le cas pour le territoire tourquennois dont l'opération commerciale « Promenade de Flandres » grève le budget d'extension urbaine économique du territoire (23 ha contre 16 ha maximum sur 5 ans) tout en respectant l'enveloppe maximale de la première phase du SCOT entre 2015 et 2025 (32 ha).

D'autres territoires se situent au-dessus de la consommation moyenne constatée sur le territoire du SCOT (33% du budget d'extension urbaine consommé) sans toutefois dépasser leur propre plafond (ramené à 5 ans) : cela concerne la Communauté de Communes Pévèle Carembault et les ex-communautés de communes des Weppes et de la Haute-Deûle en matière d'extensions économiques. Les deux anciennes communautés de communes sont aussi concernées en matière de développement résidentiel/mixte.

Extension urbaine (en hectares)		Tous usages						
		Objectifs SCOT				2020		
		Plafond 2035	Plafond phase 1	Plafond 2020	ha/an jusqu'à 2020	Constaté 2020		ha/an
CCPC	CC Pévèle-Carembault	560	373	187	37	**99**	53%	20
MEL	ex CC Haute-Deûle	80	53	27	5	**14**	53%	3
MEL	ex CC des Weppes	50	33	17	3	**8**	48%	2
MEL	Couronne Nord	230	153	77	15	**12**	16%	2
MEL	Couronne Sud	415	277	138	28	**18**	13%	4
MEL	Territoire de la Lys	354	236	18	24	**42**	36%	8
MEL	Territoire des Weppes	446	297	149	30	**34**	23%	7
MEL	Territoire Est	208	139	69	14	**24**	35%	5
MEL	Territoire lillois	36	24	12	2	**/**	0%	/
MEL	Territoire roubaisien	142	95	47	9	**8**	17%	2
MEL	Territoire tourquennois	129	86	43	9	**33**	77%	7
SCOT	**TOTAL**	**2 650**	**1 766**	**883**	**177**	**292**	**33%**	**58**
MEL	ss total MEL	2 090	1 393	697	139	**193**	28%	39

Extension urbaine (en hectares)		Résidentiel/mixte					Économique				
		Objectifs SCOT			2020		Objectifs SCOT			2020	
		Plafond 2035	Plafond phase 1	Plafond 2020	Constaté 2020		Plafond 2035	Plafond phase 1	Plafond 2020	Constaté 2020	
CCPC	CC Pévèle-Carembault	370	247	124	**36**	29%	190	127	64	**63**	99%
MEL	ex CC Haute-Deûle	60	40	20	**9**	45%	20	13	7	**4**	62%
MEL	ex CC des Weppes	30	20	10	**4**	40%	20	13	7	**4**	62%
MEL	Couronne Nord	187	125	62	**6**	10%	43	29	14	**5**	35%
MEL	Couronne Sud	172	115	57	**8**	14%	243	162	81	**10**	12%
MEL	Territoire de la Lys	226	151	75	**17**	23%	128	85	43	**25**	59%
MEL	Territoire des Weppes	174	116	58	**13**	22%	272	181	91	**21**	23%
MEL	Territoire Est	126	84	42	**14**	33%	82	55	27	**9**	33%
MEL	Territoire lillois	18	12	6	**/**	0%	18	12	6	**/**	0%
MEL	Territoire roubaisien	115	77	38	**5**	13%	27	18	9	**3**	33%
MEL	Territoire tourquennois	82	55	27	**9**	33%	47	31	16	**23**	147%
SCOT	**TOTAL**	**1 560**	**1 040**	**520**	**121**	**23%**	**1 090**	**726**	**363**	**167**	**46%**
MEL	ss total MEL	1 190	793	397	**85**	21%	900	599	300	**104**	35%

Source : OCS 2D, fichiers fonciers. Traitement : ADULM.

Sobriété foncière et typologies territoriales

Le caractère « vertueux » d'un territoire en termes de sobriété foncière peut s'apprécier par l'analyse croisée entre son engagement en renouvellement urbain et sa modération en extension urbaine par rapport à la situation globale du SCOT et ses objectifs propres. Cette analyse croisée - à relativiser par rapport aux masses réelles et aux objectifs de chaque territoire - permet de distinguer des territoires plus vertueux fortement engagés dans le recyclage et l'optimisation des tissus urbains (couronne Sud) et d'autres qui s'éloignent de la moyenne territoriale du SCOT (tourquennois et ex-CC Haute-Deûle).

Plus hybrides, certains territoires ont tendance à être engagés dans le renouvellement urbain sans pour autant se montrer sobre en extension urbaine (CCPC et ex-CC des Weppes) et d'autres territoires - souvent très urbains - montrent une dynamique plutôt calme en renouvellement urbain autant qu'en extension urbaine. Enfin, des territoires ont des comportements analogues au territoire global du SCOT (Est, Lys et Weppes).

Mise en œuvre de l'armature urbaine

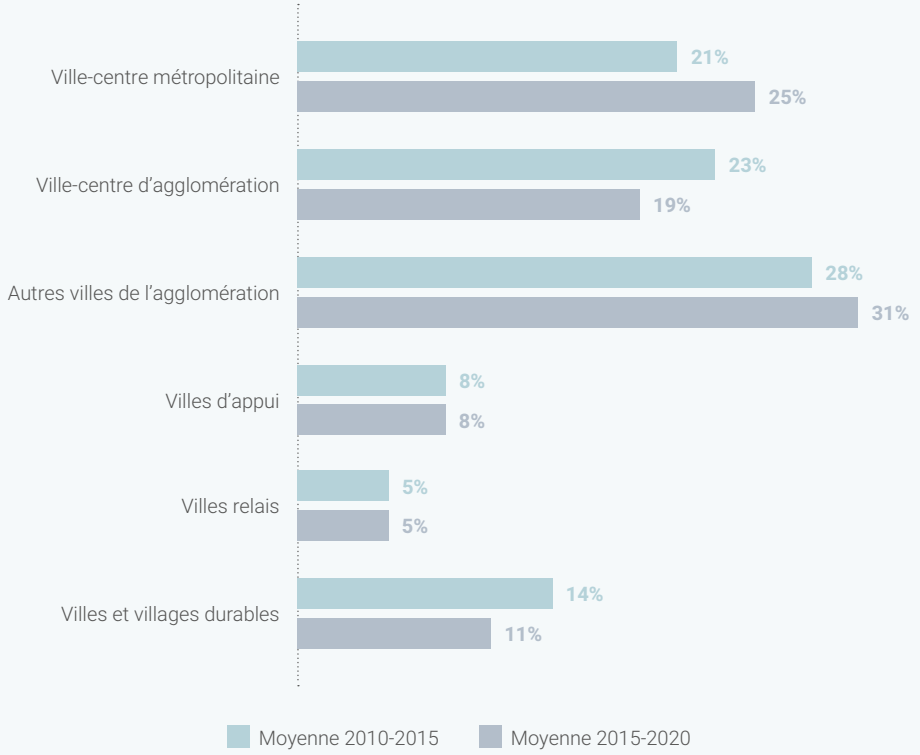
La production de logements a tendance à s'opérer encore plus au sein des territoires d'agglomération que dans la couronne périurbaine du territoire. À l'échelle du SCOT, la part des logements produits en moyenne chaque année au sein de l'agglomération est passée de 73% à 75% depuis son adoption par rapport à la période 2010-2014, alors même que la production globale de logements a augmenté de 25%, passant de 6 000 à 7 400 logements par an en moyenne. Depuis 2015, l'agglomération polarise donc plus le développement résidentiel que la couronne périurbaine.

Si l'augmentation de la production de logements est plus polarisée par l'agglomération, elle se distingue aussi selon les typologies de communes de l'armature urbaine du SCOT. Dans la ligne de la vision territoriale proposée par le SCOT, la ville-centre métropolitaine (Lille-Lomme-Hellemmes) renforce sa position de pôle territorial principal en augmentant sa production de logements de plus de 50% entre les deux périodes tout en regroupant 25% de la production du territoire contre 21% antérieurement. Les autres villes d'agglomération connaissent la même trajectoire (augmentation de leur production et de leur part de la production globale du SCOT), ce qui renforce le rôle moteur de l'agglomération même si ces communes ne sont pas forcément les pôles d'agglomération ciblés comme villes-centres d'agglomération (Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq et Armentières). Ces derniers, à l'inverse, ont d'ailleurs tendance à atténuer leur rôle de pôle territorial (stagnation de leur production moyenne annuelle de logements et diminution de leur part de la production globale).

Côté couronne périurbaine, le développement résidentiel s'effectue bien dans les villes d'appuis et les villes relais concentrant les services et l'offre en transports collectifs (augmentation de 30 à 40% de la production annuelle moyenne de logements) tandis que - comme visé par le SCOT - le développement résidentiel diffus au sein des villes et villages durables diminue en production (-5,4%) comme en concentration du parc global (-3 points).

Globalement, avec un renforcement du poids résidentiel de l'agglomération, du cœur métropolitain et des pôles périurbains, le dessein sous-tendu par l'armature urbaine du SCOT se met en œuvre depuis 2015 garantissant l'articulation entre le développement résidentiel et l'offre en services et en transports collectifs.

Répartition de la production moyenne annuelle de logements à l'échelle du SCOT selon l'armature urbaine



Source : Ministère de la transition écologique/SOeS, Sit@del2, Permis de construire commencés en date réelle 2010-2015-2020.

La production de logements en extension ou renouvellement urbains

Le SCOT ambitionne la production de 130 000 logements à horizon 2035 pour répondre aux besoins du territoire. Entre 2015 et 2020, le territoire compte 36 200 logements commencés soit un rythme annuel d'un peu plus de 7 200 logements par an. Une production supérieure à celle de 6 500 logements par an visée par le SCOT pour atteindre l'objectif de 130 000 en 2035.

Par ailleurs, dans la lignée des schémas directeurs précédents, le SCOT préconise de produire majoritairement les logements dans la ville existante. Les données permettant de géolocaliser les nouveaux logements (fichiers fonciers) ne renseignent que 32 200 logements sur la période 2015-2020, une masse néanmoins suffisante pour apprécier les types de production résidentielle dans la ville ou en extension urbaine. Entre 2015 et 2020, 94% des nouveaux logements ont donc été produits en renouvellement urbain et 6% en extension urbaine, soit respectivement 30 200 contre 1 900 logements. À noter qu'il est ici question de logements produits en lien avec les préconisations du SCOT à travers son compte foncier tandis que les analyses précédentes concernent des surfaces résidentielles. Autrement dit, 94% des logements et 80% des hectares du développement résidentiel/mixte relèvent du renouvellement urbain, ils ont été produits dans la ville « existante ».

Les différences territoriales ne sont pas notables. Les territoires les plus urbanisés ont les taux de production de logements en renouvellement urbain les plus élevés (territoires lillois, roubaisien, tourquennois, couronnes Sud et Nord). La Communauté de communes Pévèle Carembault a un taux particulièrement élevé pour un territoire périurbain (91%). Seules les anciennes Communautés de communes des Weppes et de la Haute-Deûle ont des profils différents avec des taux respectifs de 58% et 64% de logements produits dans la ville existante.

Un constat est indéniable pour caractériser le bilan en la matière : entre 2015 et 2020, le territoire du SCOT connaît une phase d'importante production de logements concomitante à un engagement manifeste dans le renouvellement urbain. Il semble que le territoire n'a jamais autant produit de logements tout en consommant aussi peu d'espaces naturels et agricoles. Un développement intégré préservant les sols tout en répondant aux besoins de développement du territoire est un défi auquel voulait répondre le SCOT dans son projet territorial et dont les indicateurs montrent les premiers signes tangibles de mise en œuvre concrète.

Une urbanisation qui respecte les espaces agricoles et naturels

Outre la dimension quantitative du compte foncier et plus particulièrement celle des extensions urbaines, l'enjeu concerne aussi la pertinence de la localisation de celles-ci. En effet, le SCOT préconise de localiser les extensions urbaines selon différents critères dont le respect garantit la qualité morphologique et environnementale du développement de la ville.

Certes, en premier lieu, le SCOT préconise le renouvellement urbain avant l'extension urbaine et notamment - au sein des territoires plus diffus de la couronne périurbaine - la mobilisation des espaces vacants telles que les dents creuses, les terrains vagues ou les divisions de grandes parcelles.

Dans le cas des extensions urbaines, le SCOT préconise avant tout la compacité et la proximité aux centralités et proscrit par ailleurs les urbanisations « spontanées » déconnectées des tissus urbains déjà existants, les extensions urbaines qui raccorderaient des espaces urbains séparés par des espaces agricoles ou naturels, l'urbanisation des coupures vertes entre les espaces urbains distincts, l'urbanisation linéaire ou diffuse, ou encore l'extension urbaine des hameaux (autorisant néanmoins leur densification raisonnée).

En 2015, 121 (91%) des 133 communes du SCOT comptaient des espaces - principalement agricoles - potentiellement urbanisables. Moins de la moitié (44%) de ces communes ont produit des extensions urbaines entre 2015 et 2020, les autres n'ayant pas mobilisé ce type de développement. Il s'agit d'une proportion relativement faible qui s'inscrit dans la tendance de diminution de l'artificialisation des sols remarquée depuis les années 1970. Néanmoins, l'étude des premières années du SCOT pourraient montrer un renforcement prononcé de cette diminution. Dans la quasi exclusivité des cas, les extensions urbaines sont petites comparativement aux espaces urbains de la commune concernée et peu nombreuses (1 ou 2 opérations). On ne distingue pas de grandes extensions pavillonnaires mais plutôt des opérations en comblement ne dépassant pas 5 lots. Les extensions les plus étendues (plus de 5 hectares) sont des zones d'activités économiques mais restent peu nombreuses à l'échelle du territoire (5 à 6).

Les trois quarts des extensions urbaines sont localisées de manière pertinente en respectant les critères du SCOT (au contact des tissus urbains existants, en comblement, clairement délimitées…). Le quart restant a tendance à générer des urbanisations linéaires ou à consommer des coupures vertes mais il n'est recensé presqu'aucun cas de mitage spontané sauf quelques développements économiques de type zones d'activités, ou des opérations liées aux exploitations agricoles.

Les hameaux, destinés à ne pas s'étendre sinon juste à se densifier, ont été bien contenus entre 2015 et 2020. Néanmoins, si seulement 5% d'entre-eux se sont étalés à cause d'un développement résidentiel (ce que voulait freiner le SCOT), près de 20% des hameaux se sont développés dans le cadre d'agrandissements d'exploitations agricoles et de développement de loisirs dont de nombreux centres équestres : un phénomène nouveau qui pèsera désormais dans la balance de l'artificialisation et du mitage des espaces agricoles et que le SCOT devra mieux encadrer.

Les hémicycles - surfaces et parcs agricoles encadrant l'agglomération centrale - ont été systématiquement respectés lors du développement de la ville. Par ailleurs, les hémicycles ont fait l'objet d'une traduction dans le PLU de la Métropole Européenne de Lille au travers une OAP spécifique engageant leur mise en œuvre réglementaire et spatiale.

De la lutte contre l'étalement urbain à celle contre l'artificialisation des sols

Pilier « aménagement » de la loi Climat et Résilience du 22 août 2021, l'objectif ZAN (Zéro Artificialisation Nette) fixe l'ambition de faire la ville sans artificialiser de sols à horizon 2050. Auparavant, elle pose des jalons intermédiaires pour atteindre cet objectif : d'ici 2031, il faudra réduire de moitié la consommation de sols naturels, agricoles, et forestiers (dits espaces NAF), par rapport aux dix dernières années (2011-2021).

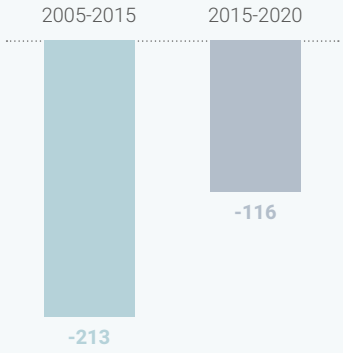
Derrière le jargon technique, l'enjeu est de bien comprendre les notions évoquées et surtout de saisir les changements que cela impliquera en termes de gestion foncière et notamment par rapport au SCOT en vigueur. Pour l'instant, celui-ci mettait en œuvre sur son territoire les objectifs nationaux de diminution de l'étalement urbain, c'est-à-dire, approximativement, de l'extension de la ville depuis ses franges sur les espaces agricoles mais aussi naturels et forestiers. Autrement dit et techniquement parlant, cela correspond à l'interdiction d'artificialiser des sols qui ne le sont pas selon une géographie qui cible l'extérieur de la ville. Pour cela, le SCOT a posé le principe d'une tache urbaine de référence en dehors de laquelle l'artificialisation correspond à de l'extension urbaine qu'il s'agit de freiner au travers le compte foncier.

Une des principales modifications apportées par le ZAN sera d'interdire l'artificialisation des sols quel que soit sa localisation, « dans » ou « en dehors » de la ville. Il ne s'agit plus simplement de lutter contre l'étalement urbain en bordure de ville mais d'œuvrer pour la préservation de tous les sols nus. Néanmoins, le Zéro artificialisation nette visé en 2050 correspond au solde de l'artificialisation brute compensée par une renaturation équivalente. Ainsi, il restera une possibilité d'artificialiser des sols à condition de « dés-artificialiser » une surface équivalente pour aboutir à un solde nul, c'est-à-dire un résultat de zéro artificialisation nette. La désartificialisation, usuellement appelée la « renaturation », est un enjeu majeur pour les décennies à venir tant les compétences et les expériences en la matière sont encore peu communes.

Le rythme de la consommation d'espaces NAF est par ailleurs à produire dans le bilan du SCOT depuis la promulgation de la loi Climat et Résilience (C&R).

En écho aux évolutions de l'usage des sols abordées au début de cette partie, les dynamiques de consommation d'espace NAF sont en forte baisse entre 2005 et 2015 : le territoire est passé d'une disparition de 2 100 ha entre 2005 et 2015 (soit -213 ha par an) à une disparition de 579 ha entre 2015 et 2020 (soit -116 ha par an).

Rythme de consommation d'ENAF par an en hectares depuis 2005



Source : OCS 2D Géo2France 2005-2015-2020. Traitement : ADULM.

Concernant la période de référence ciblée par la loi C&R, il restera des questions méthodologiques à explorer ultérieurement pour aboutir à la fixation de la consommation d'ENAF entre 2010 et 2020. L'observation local via l'occupation du sol 2D « extrapolé » sur cette période indique une perte d'ENAF de l'ordre de 1 640 ha tandis que l'observatoire national du CEREMA pointe une perte de 1 276 ha sur cette même période.

D'autres explorations seront également à venir concernant les définitions de l'artificialisation et de la renaturation pour les futurs comptes fonciers en lien avec la loi C&R et ses différentes échéances, dont la modification du SRADDET attendue en février 2024.





Commune d'Avelin © Propriétés ADULM 2022 / Philippe FRUTIER – Altimage – 2020
Toute publication, reproduction ou utilisation est soumise à une autorisation du photographe et à droits d'auteur.

2

ENJEUX FONCIERS AU REGARD DES AMBITIONS DU TERRITOIRE

SYNTHÈSE ET PERSPECTIVES



ENJEUX FONCIERS AU REGARD DES AMBITIONS DU TERRITOIRE / SYNTHÈSE ET PERSPECTIVES

Le SCOT de Lille Métropole reste toujours un territoire à « dominante » agricole et naturelle à hauteur de 60% de sa surface. 44% de ses surfaces artificialisées sont consacrées à des usages d'habitat, contre 18% pour l'économie ou encore 20% pour les infrastructures.

Les analyses de l'occupation des sols et de leurs évolutions entre 2015 et 2020 montrent :

- des pertes de surfaces agricoles et naturelles qui continuent mais dans des rythmes cependant bien inférieurs (près de 50% de moins) aux périodes précédentes ;
- des surfaces dédiées à l'économie globalement équivalentes quand les surfaces dédiées à l'habitat augmentent.

L'analyse du développement urbain sur cette première période d'application du SCOT sont encourageantes par rapport aux objectifs promus par le SCOT. En effet, les enveloppes d'extension urbaine au sens du SCOT (artificialisation en dehors de la tache urbaine de référence) définies dans sa phase 1 ont été largement respectées : moins de 60 ha par an « consommées » pour près de 180 ha par an mobilisables... Elles concernent moins d'1/4 de l'enveloppe définie pour le logement et moins de la 1/2 pour l'économie.

La spatialisation de la production de logements mobilise fortement le potentiel en renouvellement urbain avec 80% des surfaces développées pour de nouveaux logements en renouvellement et 20% en extension. Cette production s'oriente également vers les recommandations et l'armature urbaine définies dans le SCOT.

La production de locaux d'activités mobilise également très fortement le potentiel en renouvellement urbain avec 70% des surfaces développées à des fins économiques qui se situent en renouvellement urbain. Les objectifs de mobilisation du potentiel de renouvellement sont d'ailleurs complètement atteints pour l'économie (96%).

En matière de consommation foncière et d'adéquation aux objectifs inscrits dans le SCOT, ce premier bilan à 6 ans est donc tout à fait remarquable et montre les premiers signes tangibles de mise en œuvre concrète de ses objectifs et orientations.

Entre 2015 et 2020, le territoire de Lille Métropole a vu se développer d'importants projets en mobilisant fortement le potentiel existant en renouvellement urbain et en étant économe d'extensions urbaines. À titre d'illustration, le territoire n'a jamais autant produit de logements (7 400 par an entre 2015 et 2020) pour répondre aux besoins de ses ménages et habitants tout en consommant aussi peu d'espaces naturels et agricoles.

Cependant, la loi Climat et Résilience du 22 août 2021 change le regard porté sur les sujets fonciers (et bien plus par voie de conséquence...) en passant notamment du concept de maîtrise de l'étalement urbain à la préservation des sols et un horizon de « Zéro Artificialisation Nette » d'ici 2050.

Ce nouveau paradigme va requestionner en profondeur les pratiques et enjeux actuels pour faire émerger un nouveau modèle de sobriété foncière dont les objectifs sont posés, mais dont les impacts réels et les outils restent à inventer...

Les prochaines années et le futur SRADDET de la Région Hauts-de-France, qui sera le premier document de planification local traduisant et territorialisant les objectifs de ce nouveau cadre réglementaire, seront donc déterminants pour le SCOT de Lille Métropole, mais également pour ses déclinaisons dans les plans locaux d'urbanisme.

CONCLUSION, PERSPECTIVES





Wattignies 2051 © ADULM - Philippe Paoli - Imaginons nos futurs, saison 1

LE SCOT : UNE AMBITION TRANSVERSALE QUI SE MET À L'ŒUVRE

Un premier bilan à 6 ans très encourageant

Les analyses détaillées qui sont présentées dans le cœur du rapport montrent que le bilan du SCOT de Lille Métropole, six ans après son adoption le 10 février 2017, est globalement positif par rapport aux objectifs et recommandations qui y sont inscrits.

Les trajectoires socio-démographiques sur lesquelles il s'appuie et à partir desquelles a été proposé un projet d'aménagement pour le territoire sont cohérentes, malgré toutes les précautions à prendre par rapport à une période de recul aussi modeste pour un document de planification qui se projette sur 20 ans. Elles se situent dans le scénario « regain d'attractivité » concernant les ménages, justifiant ainsi pleinement les objectifs de logements du SCOT, elles sont intermédiaires sur l'évolution de la population et plutôt dans une fourchette basse concernant le nombre d'emplois créés sur le territoire, même si le territoire métropolitain est bien le plus dynamique de l'ensemble de l'espace régional.

Tout en répondant aux objectifs de production de logements et de déploiement des sites prioritaires en matière économique, les analyses relatives au compte foncier défini dans le SCOT sont particulièrement positives. Elles font état, dès cette première étape à 6 ans, d'une sobriété foncière affirmée respectant et allant même bien au-delà des principes exprimés dans le SCOT. Ceci s'affirme aussi bien en termes d'extension urbaine, avec moins d'un tiers de l'enveloppe prévisionnelle 2015-2020 mobilisée, qu'à travers un taux de renouvellement urbain particulièrement important qui atteint plus de 90% des objectifs affichés dans le compte foncier. En parallèle, la consommation d'Espaces naturels agricoles et forestiers (ENAF) a quant à elle vu son intensité très significativement baisser entre 2015 et 2020. Ainsi, même si le phénomène se poursuit, le rythme a été divisé par près de 2 par rapport à la période 2005-2015.

Des indicateurs de suivi à pérenniser

Le SCOT avait défini une série d'indicateurs destinés à quantifier et qualifier sa mise en œuvre et préparer « l'analyse des résultats » de son obligation à 6 ans mentionnée à l'article L. 143-28 du Code de l'urbanisme.

Le travail de bilan s'est appuyé sur ces indicateurs mais a également permis d'en décrire d'autres ou de les repréciser au regard de l'évolution des bases de données, ou encore des outils permettant leur traitement et leur interprétation.

Ce travail de grande envergure a donc permis de répondre et d'illustrer en détail l'exercice de bilan entre l'année de référence 2015 (voire avant pour observer des tendances plus longues) jusqu'à la dernière donnée disponible en date selon les thématiques et les indicateurs.

Ce travail conséquent sera à décliner et à valoriser dans un outil d'observation récurrent de suivi des indicateurs les plus pertinents et les plus robustes pour observer le territoire et mesurer l'atteinte ou la divergence avec les objectifs fixés dans le SCOT.

LA DÉMARCHE TERRITOIRES DE PROJETS

Lancement et développement progressif de la démarche

Le SCOT a posé comme objectif d'initier la démarche des « territoires de projets ». Il se proposait de créer l'impulsion nécessaire à un développement plus large de la démarche sur son territoire.

L'objectif a été atteint puisque, depuis l'approbation du SCOT, l'avancement de cette démarche a été progressif et s'est axé sur la construction de ses fondations en termes de gouvernance, d'outils (productions, modes d'animation) et de moyens. Il a également été œuvré pour donner de la visibilité à la démarche. Ce développement s'est également appuyé sur des expérimentations menées sur différents territoires de projets à enjeux métropolitains.

Les fondements de la démarche

La démarche de « territoires de projets » s'appuie sur :

- une logique partenariale entre les acteurs publics et privés des territoires concernés ;
- une « gouvernance de projet » adaptée à chaque territoire de projets ;
- une production adaptée aux spécificités de chaque territoire ;
- une approche opérationnelle qui s'appuie sur les dynamiques existantes pour faciliter et améliorer la qualité du développement du territoire.

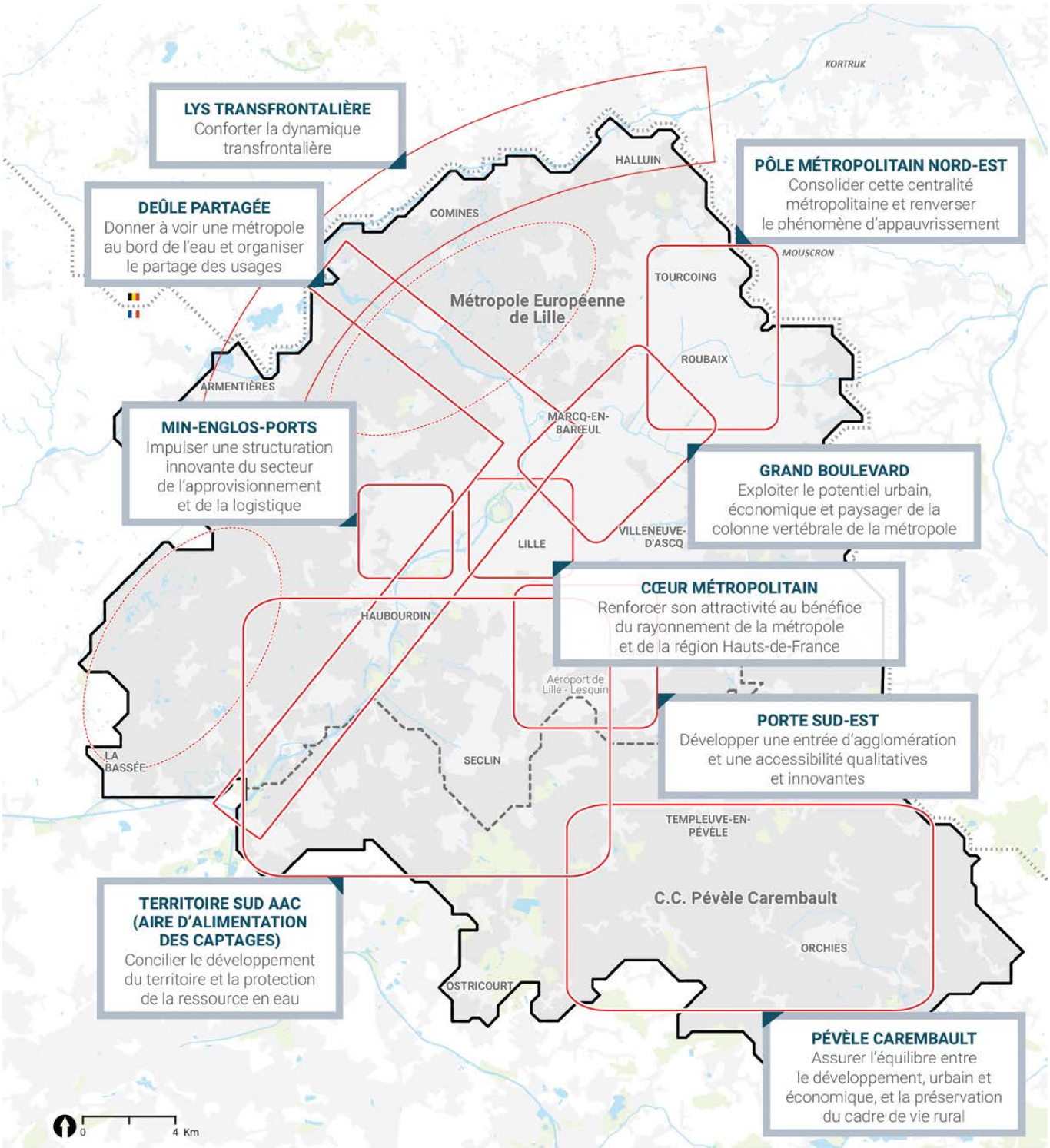
Un dispositif dynamique au service de la planification

Inscrite en continuité du SCOT, la démarche « territoire de projets » est un outil de planification au service et au plus proche des enjeux du territoire et des acteurs, qu'elle souhaite mettre en synergie. Elle propose et met en place un dispositif dynamique, créant des allers-retours entre les orientations et objectifs portées dans le SCOT à la grande échelle, avec les problématiques et dynamiques spécifiques à chaque territoire infra-métropolitain.

Une nouvelle échelle de travail

Afin d'articuler « à la bonne échelle » les initiatives déjà en cours et les enjeux de développement déterminants pour le rayonnement de la métropole, l'approche proposée dépasse les limites administratives et les cadres plus resserrés des projets urbains. Elle observe ainsi les territoires d'enjeux métropolitains à une échelle intermédiaire afin de construire une stratégie spatialisée.

PÉRIMÈTRES DE TERRITOIRES DE PROJETS



Sources : ADULM 2022, MEL 2022, BD TOPO® IGN (2021), CLC - UE-SOeS (2018), OSM (2021)

Novembre 2022

l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

Une démarche prospective

L'horizon fixé dans le cadre de cette démarche est celui du SCOT, soit 2035. Afin de garantir la cohérence des actions avec les ambitions métropolitaines voire supra-métropolitaines de long terme, les projets et dynamiques en cours et en devenir sont intégrés et/ou questionnés pour constituer des jalons dans la trajectoire fixée par le territoire en question.

Un processus itératif

Cette démarche exploratoire propose une méthode de travail itérative permettant tout d'abord de définir avec l'ensemble des acteurs une ambition commune pour le territoire, pour ensuite déterminer les actions à produire et les moyens de leur mise en œuvre. Guidées par les principes du SCOT, les orientations pour ces territoires sont avant tout construites collectivement par les acteurs des territoires. Appuyés par des études et des analyses territoriales, l'intérêt de ce processus et la réelle plus-value de la démarche résident dans le partage et la mise en commun des actions et leur spatialisation.

Un processus de travail flexible

La démarche « territoire de projets » s'adapte à la configuration du territoire en proposant un processus de travail « sur-mesure ». La flexibilité de cette approche se traduit à différents niveaux :

Une évolution des aires de réflexion

Cette démarche ne se fixant pas sur des périmètres administratifs fixes mais se construisant à partir des enjeux et des projets communs identifiés, elle a la capacité de s'adapter afin d'être en phase avec les dynamiques intercommunales. Cette adaptation concerne à la fois l'échelle et l'aire de réflexion mais également les territoires intégrés ou non dans le processus. La carte des territoires de projets est donc elle-même évolutive.

Différentes logiques conduisent ces évolutions : la volonté de ne pas superposer des dispositifs existants et périmètres opérationnels mais de s'inscrire en complémentarité, et la volonté d'être au plus près des besoins des territoires et des projets.

Une démarche protéiforme

Cette démarche « sur-mesure » s'adapte ainsi à chaque contexte territorial, à la fois en termes d'enjeux, d'acteurs mais également des moteurs qui ont conduit ces derniers à s'inscrire dans cette démarche. Cette adaptation au territoire se traduit par une diversité de travaux en termes de thématiques et de formats, mais également par la pluralité des lieux d'échanges, des acteurs et partenaires associés à la démarche, et par la diversité des « angles d'approche » : historiques, règlementaires, opérationnels…

D'une démarche initiée dans le SCOT à des sollicitations émergeant des territoires

Cette démarche s'inscrit dans une logique *bottom-up* et se met ainsi au service du territoire. Cela constitue même une condition sine qua non du processus de co-construction portée par la démarche.

Les démarches actuellement en cours

Les démarches de territoires de projets engagées sont :

- le pôle métropolitain Nord-Est : Roubaix-Tourcoing-Wattrelos ;
- le « cœur » métropolitain ;
- le territoire Sud (notamment en lien avec le comité partenarial des champs captants du Sud de Lille, et la démarche des « Gardiennes de l'eau » de la MEL) ;
- la Vallée de la Lys pilotée par l'Eurométropole ;
- le secteur MIN Englos - Euralimentaire piloté par la Métropole Européenne de Lille ;
- le Grand boulevard ;
- la Deûle partagée ;
- le territoire Pévèle Carembault (diagnostic du PLUi en cours d'élaboration).

PERSPECTIVES

Un contexte d'aménagement du territoire et de préservation des sols en profonde évolution avec l'objectif ZAN en 2050

La loi Climat et Résilience adoptée en août 2021 vient profondément bouleverser les sujets d'aménagement du territoire dans les années à venir. Elle positionne notamment le sujet du Zéro artificialisation nette (ZAN) à horizon 2050 comme un objectif national à retraduire au niveau local : régional via les SRADDET avant février 2024, puis à travers les SCOT avant août 2026 et les PLU avant août 2027.

En dehors de ces éléments de procédures et des évolutions ou refontes des documents de planification à entreprendre dans les mois et années à venir, un changement de paradigme important est en cours. À terme, il ne sera plus permis d'urbaniser des sols naturels, agricoles, boisés ou végétalisés, sans compensation, ni aux franges de la ville, ni même au sein de la ville. Il ne s'agit plus simplement de lutter contre l'étalement urbain en bordures des villes mais d'œuvrer pour la préservation de tous les sols. Cela interroge donc à moyen terme les définitions du renouvellement urbain et de l'extension urbaine telles que portées aujourd'hui dans les documents de planification en vigueur. La plupart des perspectives ouvertes dans le bilan du SCOT sont donc à replacer dans ce nouveau cadre.

Par ailleurs, si l'objectif du ZAN est clairement formulé, les définitions de son suivi, les modalités et outils opérationnels ou financiers de sa mise en œuvre, et ses impacts ne sont par contre aujourd'hui pas clairement définis ou connus. Ils appellent de nombreuses réflexions à tenir, notamment sur la valorisation d'espaces urbains déjà artificialisés au-delà des traditionnelles friches ou délaissés urbains, en questionnant de nouveaux « gisements » qui ont pu commencer à être mis en lumière dans le bilan comme par exemple les espaces de stationnement privé aériens, les centres commerciaux, les zones d'activités, les logements ou activités existants mais vacants de longue date… avec des outils à inventer pour les reconquérir en y fabriquant de la « ville sur la ville », mais également en interrogeant leur potentiel de désimperméabilisation ou de renaturation pour une ville intense mais respirable et à l'écoute de ses habitants et usagers.

Les mois et années à venir seront donc déterminants pour éclairer tous ces champs, même si ce sujet invite dès à présent à questionner les modèles de sobriété foncière à développer pour demain, tout en constatant à travers les résultats observés dans ce bilan que cette sobriété est déjà concrètement à l'œuvre avec des résultats tangibles et visibles depuis quelques années sur le territoire de Lille Métropole.

Enfin, par essence, ces dispositions très fortes en faveur de la préservation des sols devraient être favorables et apporter beaucoup en matière de préservation de la biodiversité, de continuités et de corridors écologiques, mais elles devraient également contribuer à l'essor de la nature en ville, des espaces de respiration urbaine dans la ville constituée, ainsi qu'à la préservation de la trame brune « urbaine » permettant au cycle de l'eau de s'accomplir.

Les trajectoires socio-démographiques du territoire métropolitain

Comme illustré dans l'exercice de bilan, les trajectoires socio-démographiques décrites dans le SCOT en vigueur sont cohérentes, tout en appelant un certain nombre de précautions par rapport au modeste recul dans le temps de la période d'analyse et à la volatilité de certains paramètres, économiques notamment.

Il existe toutefois des différences sensibles entre les différentes trajectoires observées. L'évolution des ménages poursuit des tendances très fortes et justifie pleinement les objectifs de production de logements visés. La population est sur une tendance intermédiaire entre le scénario « tendanciel » et « regain d'attractivité » du SCOT. Par contre, l'évolution des emplois est calée légèrement au-dessus du scénario « tendanciel » tout en étant bien plus positive et importante que celles constatées en région ou dans les territoires limitrophes.

Ces éléments seront à requestionner dans les années à venir en se projetant plus loin dans le temps vers 2050 en mobilisant l'expertise nécessaire afin de mieux cerner les besoins du territoire à long terme. Il s'agira sans doute également de commencer à introduire de nouvelles notions en lien avec de potentielles conséquences de la crise sanitaire, sociale ou énergétique et du réchauffement climatique sur ces sujets d'évolution à l'échelle du territoire de Lille Métropole. Ils pourront éventuellement, en fonction des tendances projetées, requestionner les objectifs des politiques urbaines à long terme.

Un territoire et des écosystèmes à appréhender à de multiples échelles

Déjà très présente dans le SCOT en vigueur, la notion d'échelles et de périmètres est également incontournable dans le bilan. En effet, de multiples champs et potentialités s'ouvrent suivant les écosystèmes et enjeux considérés en fonction du prisme à travers lesquels on les observe.

Ceci est particulièrement prégnant en matière économique avec en particulier des impacts de politiques ou de phénomènes d'échelle régionale, nationale voire mondiale qui peuvent avoir un impact fort sur les écosystèmes locaux. Le sujet de l'entraînement ou non des territoires limitrophes dans les dynamiques métropolitaines en matière d'emplois et de développement économique, qui aujourd'hui sont a priori peu opérantes, est également une question complexe qui émerge.

Ces notions d'échelles et de périmètres sont également en question en matière de mobilité des voyageurs, et plus encore quand sont abordés les sujets de logistique et de transports de marchandises. En effet, ceux-ci présentent une attention particulière en matière de gestion du « dernier kilomètre » à l'intérieur même des territoires, mais ils soulèvent des enjeux bien plus importants encore quand ils sont abordés à l'échelle de la région, de l'hinterland de la façade maritime du Nord de la France et du Bénélux, voire des routes « mondiales » d'approvisionnement de l'Ouest de l'Europe.

Au-delà des sujets d'échelles de territoires, et à la frontière entre développement économique, commerce et logistique, la montée en puissance du e-commerce d'une part, et les liens entre systèmes économiques commerciaux et systèmes logistiques d'autre part, la compréhension de cet écosystème complexe est un enjeu en lui-même pour pouvoir proposer des solutions qui seront à partager entre acteurs privés et acteurs publics pour faire évoluer véritablement les pratiques et les rendre plus vertueuses.

Une mobilité de demain à réinventer dès aujourd'hui

Le bilan du SCOT fait état d'un usage de la voiture qui reste majoritaire sur le territoire face à une progression des modes alternatifs insuffisante par rapport aux objectifs fixés dans le SCOT. Cependant, depuis 2016, la mobilisation et les décisions de grande envergure entérinées par les autorités organisatrices de la mobilité du territoire offrent des perspectives prometteuses : Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT), plans vélo, Plan de Mobilité (PDM)...

Cependant, ces décisions et leur avènement s'inscrivent dans un temps long. Il est donc indispensable de tisser dès à présent le lien entre aménagement du territoire, urbanisme et réseaux de transports existants et à venir, afin d'optimiser la relation entre le territoire et les possibilités de mobilités alternatives offertes aux usagers.

Par ailleurs, il est également nécessaire de proposer des solutions aux usagers du territoire ou en accès à celui-ci dès aujourd'hui avec une incitation aux modes actifs disponibles, ainsi que de mettre en œuvre et d'expérimenter des solutions plus innovantes, basées sur les notions de multimodalité et d'intermodalité et accessibles à travers le développement d'une mobilité servicielle qui valorise tous les services à disposition des usagers, via de nouveaux outils numériques et intégrés, de type « *Mobility as a Service* ». En parallèle, un travail est également indispensable dès aujourd'hui sur les politiques de stationnement à déployer pour accompagner les usagers et valoriser les modes de transports les moins émissifs. Enfin, les apports technologiques et les nouvelles motorisations apporteront également des réponses dans les territoires les plus dépendants de l'utilisation de la voiture, et dans lesquels celle-ci restera pertinente si son usage est optimisé par le développement des pratiques de covoiturage, d'autopartage et les apports technologiques de nouvelles motorisations pour des nuisances et impacts environnementaux moins forts.

Plus encore que sur les autres thématiques, la crise sanitaire a ouvert nombre de questions sur les sujets de mobilité à la fois en montrant les limites des modèles actuels avec par exemple des transports collectifs qui peinent à recouvrer leurs fréquentations d'avant 2020, alors que la congestion routière a d'ores

et déjà repris fortement depuis quelques mois. Elle a également permis d'illustrer le potentiel de certaines solutions qui pouvaient apparaître comme anecdotiques auparavant, comme le télétravail par exemple, ou encore la capacité de faire émerger un écosystème favorable au vélo qui produise rapidement des effets sur son usage.

De la question de la maîtrise des nuisances et pollutions au sujet de la santé environnementale

Les différentes nuisances et pollutions qui touchent le territoire sont de mieux en mieux maîtrisées et des actions sont entreprises pour les amoindrir (plan de prévention du bruit dans l'environnement, projet de zone à faibles émissions - mobilité...), mais elles restent un enjeu crucial pour la santé des habitants même si des différences notables existent suivant les sujets : pollution des sols, pollution de l'air...

Pour aller au-delà de ces sujets et faire le lien avec l'habitant, la notion de santé environnementale est aujourd'hui plus qu'émergente et des travaux de recherche récents réalisés en partenariat avec l'Université de Lille ouvrent la voie à la prise en compte de celle-ci dans de futures démarches de planification à travers par exemple un indicateur « composite » traduisant à la fois la vulnérabilité, mais aussi la capacité de résilience des territoires.

La ressource en eau : un enjeu majeur dès aujourd'hui et plus déterminant encore demain

Enjeu majeur du territoire, la ressource en eau est dès aujourd'hui très fortement en tension aussi bien en termes de quantité que de qualité. Sur le territoire métropolitain, elle provient à 75% de nappes souterraines et elle connaît déjà aujourd'hui des consommations relativement modestes (en les ramenant à l'habitant et comparativement à d'autres métropoles françaises ou européennes), ce qui rend le sujet à la fois complexe et préoccupant.

Sa gestion et les difficultés exacerbées par les conséquences du réchauffement climatique (sécheresses, diminution des périodes de recharge des nappes...) imposent à la fois de se projeter dans des stratégies de gestion à court et long termes pour répondre aux besoins du territoire, mais aussi de poursuivre les actions de préservation des nappes souterraines les plus fragiles du territoire : économies d'eau, renforcement de la protection de la ressource, recherche de solidarités entre territoires pour partager la ressource, recherche de nouvelles ressources (eaux d'exhaure...).

Ces tensions et la rareté de la ressource pourraient également in fine poser des questions à terme sur la capacité du territoire à accueillir les projections socio-démographiques et les projets attendus ou souhaités.

De la lutte contre le réchauffement climatique à l'adaptation au changement

En accord avec les ambitions européennes du Green deal, la loi énergie-climat a été adoptée en France le 8 novembre 2019. Elle fixe des objectifs ambitieux pour la politique climatique et énergétique française. Un objectif de neutralité carbone est visé à l'horizon 2050 et exigera donc une réduction massive des émissions de gaz à effet de serre.

Si les actions de lutte contre le réchauffement climatique sont déjà présentes sur le territoire du SCOT avec des intercommunalités très actives sur le sujet, chacune ayant notamment adopté récemment un Plan climat pour élaborer des stratégies dédiées avec des actions concrètes et exemplaires qui se mettent en œuvre (déchets, réseaux de chaleur), les objectifs sont de plus en plus ambitieux et complexes à atteindre et nécessiteront sans doute d'aller encore plus loin dans les années à venir.

Aussi, face à l'urgence climatique, l'enjeu de l'adaptation au changement est aujourd'hui essentiel. Le territoire a d'ailleurs commencé à s'engager dans des réflexions en ce sens : lutte contre les îlots de chaleur urbains, neutralité carbone ou encore potentiel de séquestration carbone. Au-delà, des questions plus structurantes encore seront à se poser pour le territoire en matière de planification, voire de redirection écologique sur nombre de sujets structurants.

Aspirations et implications citoyennes : vers le « bien-être » territorial

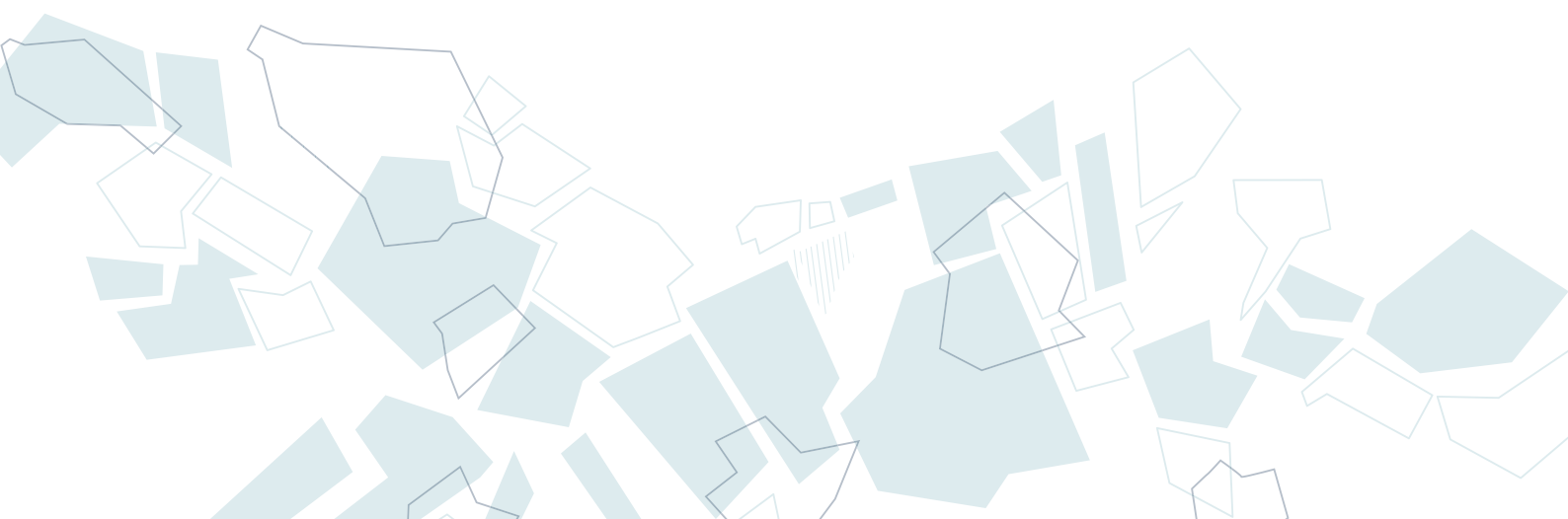
Depuis quelques années, les attentes et aspirations des habitants du territoire évoluent et ceci a été encore largement renforcé par la crise sanitaire de 2020.

De nouveaux comportements se dessinent et l'implication citoyenne est de plus en plus présente sur des problématiques d'échelle planétaire comme le climat, ou d'échelle nationale en lien avec l'économie, l'emploi ou le pouvoir d'achat, voire sur des projets très locaux pour préserver des espaces de respiration menacés par des projets d'intensification de la ville. Ceux-ci font émerger des collectifs citoyens de plus en plus volontaires pour être impliqués dans les décisions à tous les niveaux.

Ces aspirations sont d'autant plus exacerbées que les précarités se multiplient et se cumulent : énergétique, accès au logement, aux services médicaux, sécurité... et génèrent une demande de « justice sociale » de plus en plus forte.

En réponse à ces aspirations qui s'expriment de plus en plus vivement, les initiatives se multiplient pour associer les citoyens aux process de construction des projets et des politiques urbaines. Aussi, des méthodes se structurent en matière de design des politiques publiques et de participation citoyenne. Il est possible de citer divers dispositifs émergents comme les consultations en termes de budgets participatifs, les ateliers citoyens, les promenades sensibles avec les habitants sur le terrain, les expérimentations en matière d'urbanisme tactique ou transitoire qui impliquent véritablement les acteurs locaux dans l'élaboration des projets urbains qui vont toucher à leur quotidien.

Devant ces constats et pour répondre à ces demandes, le sujet du « bien être territorial » évoqué en préambule et qui a contribué à structurer l'exercice de bilan, semble dessiner une voie pertinente à conforter dans les exercices de planification et de prospective à venir.



BILAN DU SCOT

LE SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE DE LILLE MÉTROPOLE

SCOT
LILLE MÉTROPOLE

SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

SCOT-lille-metropole.org

+33 (0)3 20 63 33 77 / SCOT-lille@adu-lille-metropole.org
Centre Europe Azur / 323 Avenue du Président Hoover / 59000 Lille

adulm59 adulm
adu-lille-metropole.org